



JÄRFÄLLA KOMMUN

Detaljplan för

Stäkets verksamhetsområde



Planbeskrivning

Laga kraft

Dnr KST 2013/93

2016-09-23



INNEHÅLL

1. INLEDNING

Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	6

2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Natur	7
Geotekniska förhållanden	11
Hydrologiska förhållanden	12
Befintlig bebyggelse	13
Landskapsbild	13
Kulturarhistoriskt värdefull miljö	13
Gator och trafik	13
Störningar och risker	14

3. PLANFÖRSLAGET

Planområdet	16
Övergripande gestaltungsidé	17
Ny bebyggelse	17
Grönytefaktor	19
Natur	19
Gator och trafik	22
Störningar och risker	24
Teknisk försörjning	25

4. KONSEKVENSER

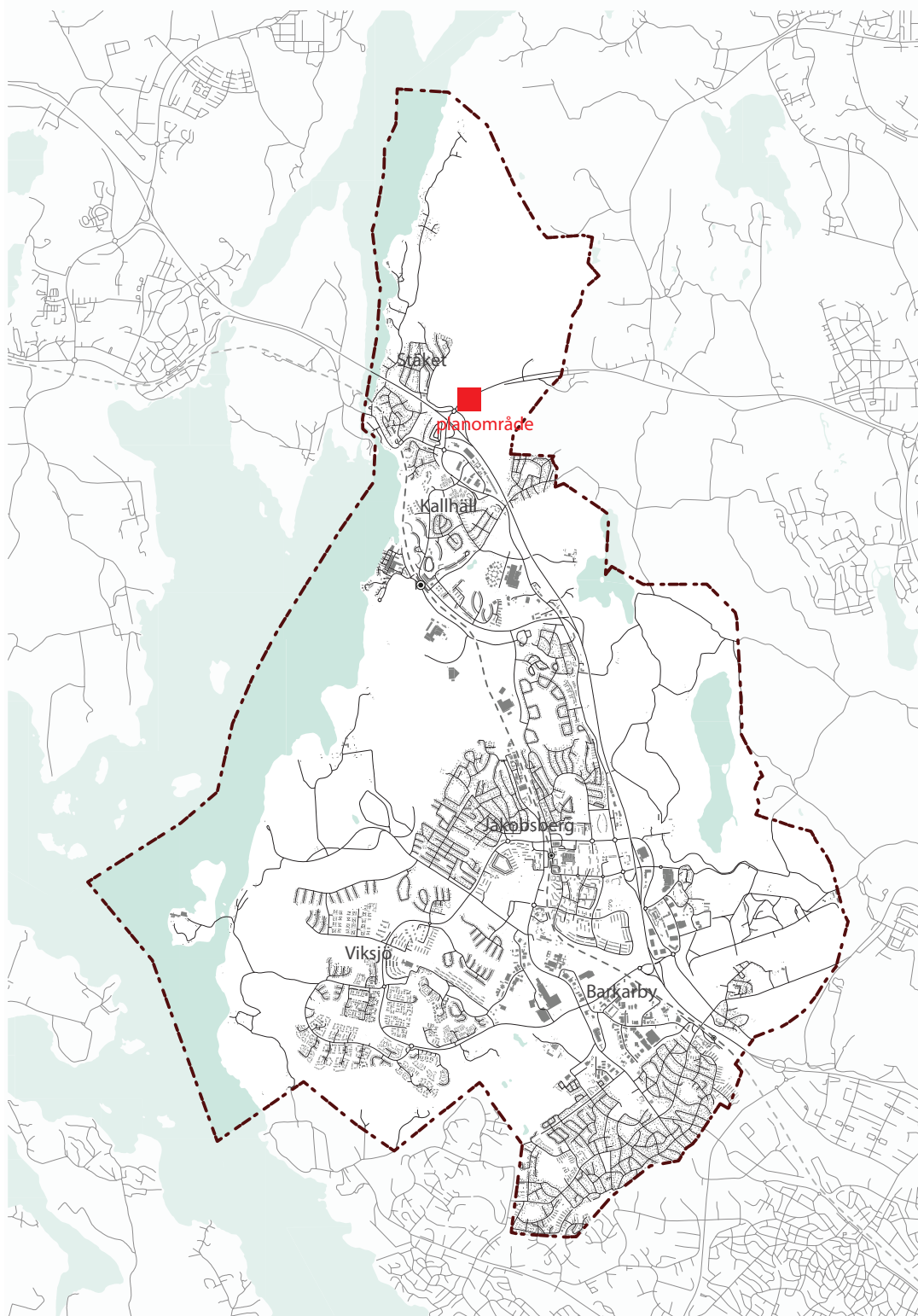
Behovsbedömning	27
Samlad bedömning	27

5. GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor	28
Fastighetsrättsliga frågor	29
Ekonomiska frågor	29
Tekniska frågor	29
Genomförandetid	29



Orienteringskarta



Planområdets läge i kommunen.



1. INLEDNING

Handlingar

Planförslaget består av:

- Plankarta - Planbeskrivning - Illustrationskarta - Utställningsutlåtande

Övriga handlingar:

- Fältvalidering av barrskogsamband och konsekvensbedömning av plan för Stäkets verksamhetsområde (Calluna AB juli 2015)

- Samrådsredogörelse

- Miljökonsekvensbeskrivning (feb 2015)

- Norra Djurgårdsstaden grönytefaktor (Stockholm stad 2013-03-01)

- Dagvattenutredning (Bjerring 2015-01-23)

- Riskbedömning (WSP 2015-01-27)

- Bullerutredning (ÅF Infrastructure 2015-01-30)

- Naturvärdesinventering (Calluna 2014-04-28)

- Förstudie (2008)

- Järvakilen - konsekvenser av utbyggnad av verksamhetsområdet vid Rotebroleden (2008)

- Programhandling samt samrådsredogörelse för program

Planens syfte och huvuddrag

Planförslaget innebär etablering av ett verksamhetsområde med en strategisk och logistiskt bra placering intill de större trafiklederna E18 och väg 267, Rotebroleden. Området planeras för verksamheter, främst större och skrymmande, som inte är lämpliga i en stadsmiljö. En del av de större verksamheter som idag finns i Veddesta skulle kunna omlokaliseras hit. Utbyggnad av verksamhetsområdet ger då möjlighet att utveckla en regional stadskärna med närhet till kollektivtrafik i Veddesta. Planförslaget gör det möjligt att en del ytkrävande verksamheter samt arbetsplatser och arbetstillfällen kan finnas kvar inom kommunen när den regionala kärnan byggs ut.

Ett grönt naturintegrerat verksamhetsområde eftersträvas. Marken och bebyggelsen i området anpassas så långt som möjligt till terrängen och området är avgränsat så att de mest kuperade delarna i landskapet sparas och ringar in området. Utpökade naturvärden värnas. För verksamhetsområdet kommer grönytefaktor att användas, vilket betyder att verksamheter som ska lokaliseras i området måste uppnå en viss andel grönyta för att få bygga på sin fastighet.

En ny trafikplats kommer att etableras. Den blir tillfart till området samt innebär att en passage för fotgängare och cyklister skapas som tillgängliggör naturområdena och minskar Rotebroledens barriäreffekt. Möjligheten att använda Järvaleden och Järvakilen förbättras därmed. Trafikverket kommer även i samband med ombyggnad av trafikplats Stäket att bygga en bro för gående och cyklister söder om den trafikplatsen. Rotebroleden delar upp planområdet i



två delar. Inom den norra delen får Allmänningensvägen en ny sträckning. Allmänningensvägens koppling till trafikplats Stäket kommer att stängas och istället ledas till den nya trafikplatsen. Anslutningen till trafikplats Stäket anses inte trafiksäker och Trafikverket planerar en ny lösning med norrgående avfart från Rotebroleden till E18.

Planprocess

Planprocessen genomförs med normalt planförande. Planen upprättas enligt plan- och bygglagen 1987:10.

Plandata

Läge

Planområdet ligger vid korsningen E18 och väg 267, Rotebroleden, i Stäket. Området omfattar mark på både den norra och södra sidan av väg 267. Planområdet sträcker sig från Stäkets trafikplats till den planerade nya trafikplatsen.

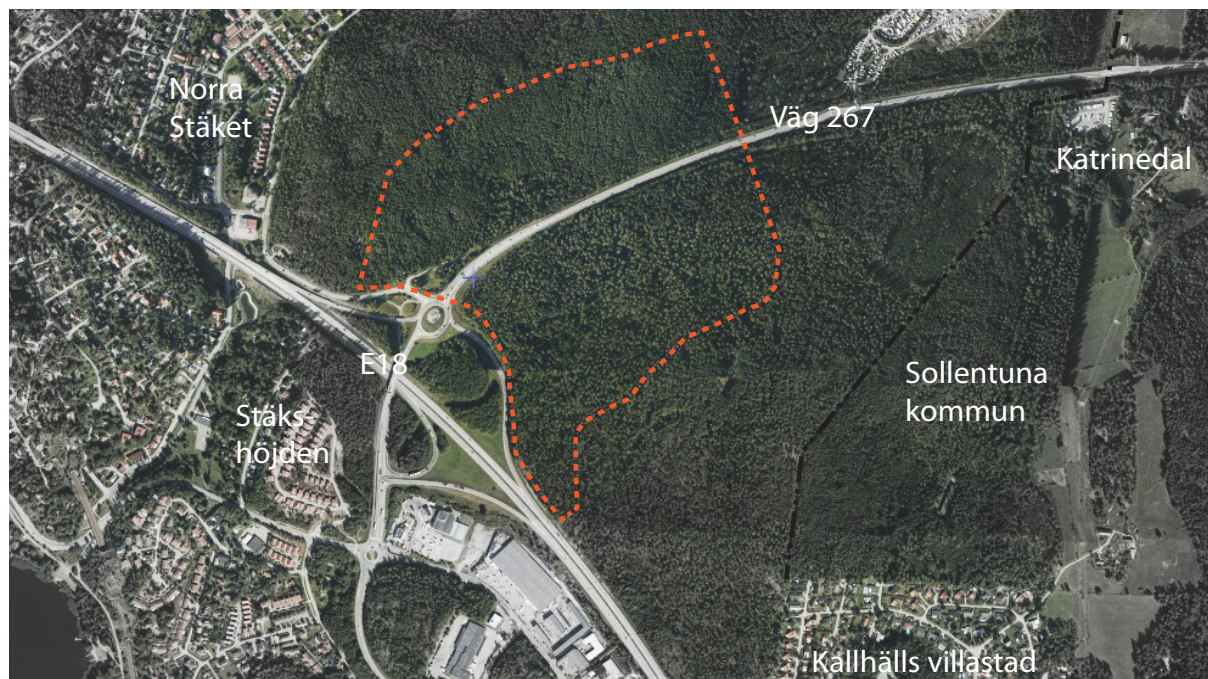
Areal

Planområdets areal uppgår till cirka 33 hektar.

Markägförhållanden

Kommunen äger fastigheten Sollentuna häradsallmäning 1:13.

Övrig fastighet som ligger inom planområdet är Sollentuna häradsallmäning 1:1 som ägs av Sollentuna häradsallmäning.



Planområdet och omgivande bebyggelse.



Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

De riksintressen som berör området är E18 och väg 267, Rotebroleden.

Regionala intressen

Området berör Järvakilen. Området är angivet som bebyggelseområde på plankartan till den regionala utvecklingsplanen, RUFS, från 2010.

Översiktplan

Översiktsplanen för Järfälla kommun antogs av kommunfullmäktige 2014-06-02. Detaljplanelämningsförslaget är förenligt med översiktsplanen. Översiktsplanen redovisar området som lämpligt för verksamheter.

Program

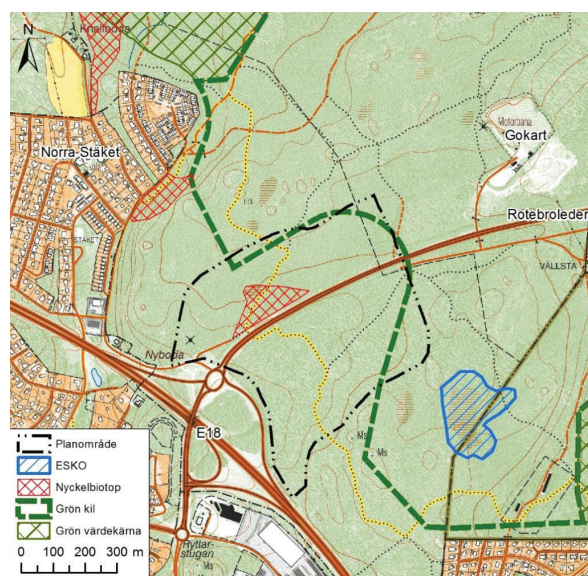
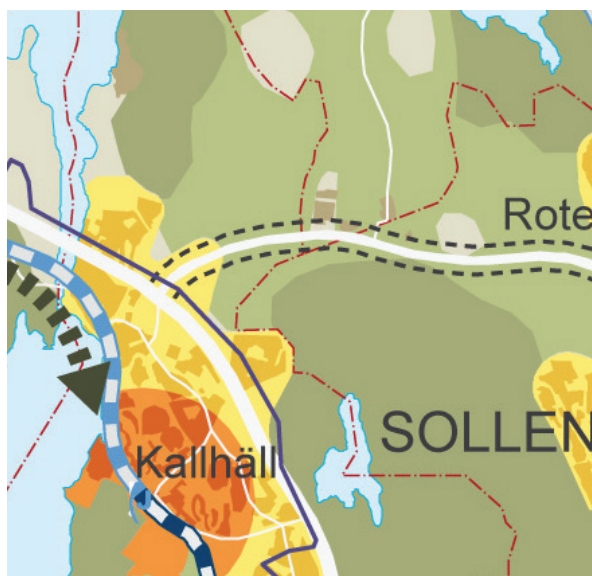
Kommunstyrelsen gav 2007-06-18 § 101 i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för verksamheter. Ett program för planområdet har upprättats. Programsamråd skedde 14 december 2007 till 1 februari 2008.

Gällande detaljplaner

Planområdet berörs inte av någon detaljplan.

Övrigt

Planen berörs av Trafikverkets vägplaner för väg 267 samt trafikplats Stäket. Vägplanerna innebär breddning av väg 267 till 4 körfält, ett regionalt cykelstråk från Stäket till Rotebro, nya av- och påfartsramper till och från E18 och att antalet direktutfarter till väg 267 minskas. Vägplanen för väg 267 har fastställts och vägplanen för trafikplats Stäket planeras fastställas under 2015. Byggstart planeras till 2016.



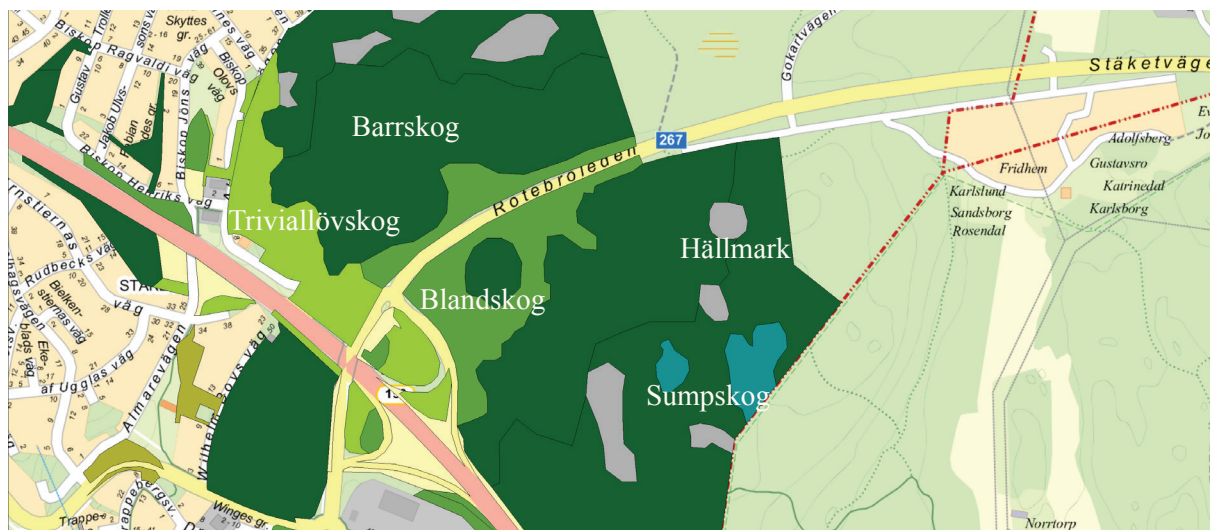
Verksamhetsområdet finns med i den regionala utvecklingsplanen (Utdrag ur plankarta RUFS 2010). Bilden till höger visar Järvakilens avgränsning i förhållande till planområdet. Planområdet berör endast en mindre del av Järvakilen.

2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Natur

Mark och vegetation

Området är skogbevuxet och måttligt kuperat med talldominerade hållmarker och näringsrika och lövdominerade sänkor. Sänkorna har en typisk uppsättning av mossor och starrarter under ett glest bestånd av klibbal och björk. På mellanliggande sluttningar finns en barrdominerad blandskog på morän. I delar av området finns inslag av gräsarter som kruståtel och bergrör som etablerat sig som en följd av avverkningar. Buskskikt saknas i stort sett. I den södra delen finns ett mindre bestånd av skavfräken. Genom barrskogen på den södra sidan rinner en bäck med karaktär av dike. Huvuddelen av den södra sidan är förhållandevis plan men söderut blir topografin mer kuperad. Inom den norra delen är topografin varierad.



Översta bilden visar typ av skog i området. Mörkgrön - barrskog, grön - blandskog, ljusgrön - triviallövskog, grå - hållmark, blå - sumpskog. Bilden nedan visar naturvärden i och omkring planområdet.



Naturvärden

Norr om väg 267 finns en tallskog som är en registrerad nyckelbiotop av typen sandbarrskog (Skogsstyrelsen 2002). Skogen är av regionalt intresse. Beståndet karaktäriseras av ett trädskikt med tallar som är 150-200 år. Uppväxande gran samt även ädelgran som är några decennier gamla håller successivt på att göra tallbeståndet alltmer skuggigt, vilket missgynnar arter knutna till solbelysta glesa tallskogar. I den norra delen av nyckelbiotopen finns ett kärr med öppen vattensamling. Fältbesök har gjorts för att eftersöka groddjurslek men inga groddjur hittades. Östra delen av biotopen har utpekats som högre naturvärden än den andra delen (se naturvärdesinventering). Här finns, i stor omfattning och med god kvalitet, biotopkvaliteter med positiv betydelse för biologisk mångfald. Denna del av biotopen uppfyller kriteriet för Natura 2000- naturtypen västlig taiga.

Kommunens enda mosse ligger strax söder om planområdet. Mossen är klassad som ekologiskt särskilt känsligt område. Den har ett fåtal dominerande arter; i höljorna vitmossor och på tuvorna levermossor. I övrigt finns en del ris som till exempel skvatram, rosling, odon samt blåbär. Mossen bedöms inte påverkas av kommande etableringar då tillförseln av dagvatten till mossen inte berörs (PM dagvattenutredning, Bjerking 2015). Naturvärdesbiotopen söder om området har visst värde men uppgår inte till kvaliteten nyckelbiotop. Biotopen ligger utanför planområdet och bedöms inte påverkas.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet berör Järvakilen som är en av regionens gröna kilar enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010) och en del av ett större sammanhängande skogsområde som består av Sollentuna häradsallmänning samt naturreservaten östra och västra Järvafältet. Det är av stor vikt, såväl för Järfällabor som för regionen, att en fungerande grönkil finns kvar.

Området används främst för promenader, svamp- och bärplockning och är ett närströvområde för boende i intilliggande bostadsområden (Vattensamverket 2008). Värdet för friluftslivet är dock begränsat genom att det störs estetiskt och upplevelsemässigt av de trafikleder som omger området. Rotebroleden utgör en kraftig barriär i landskapet som delar upp Järvafältet. Oskyddade trafikanter har svårt att korsa vägen. Barriäreffekten förstärks av att det finns en mittbarriär av betong längs hela sträckan. Barriären påverkar också dem som befinner sig i vägens närområde och karaktären av det omgivande Järvafältet. Barriären skapar en gräns som gör att man inte uppfattar landskapets fortsättning på andra sidan och gör det tydligt att vägen inte går att korsa.

Det finns ett flertal stigar på Järvafältet och en av de markerade vandringslederna är Järvaleden. Flera stigar och leder saknar dock fortsättning på den norra sidan av trafikleden. Detta gör att området norr om vägen inte används lika frekvent som den södra sidan, vilket sannolikt är en konsekvens av den kraftiga barriär som väg 267 utgör. Några av de viktigare lederna och målpunkterna för friluftslivet som idag finns norr om trafikleden är Upplandsleden, Järvaleden och Ängsjö friluftsområde. Järvafältet nås idag främst från närliggande bostadsområden. Möjligheterna för bilburna besökare att nå Järvafältet är begränsade, då det saknas parkeringsmöjligheter.



Bilder från nyckelbiotopen.



Den vänstra bilden är från mossen och den högra bilden från det norra delområdet.

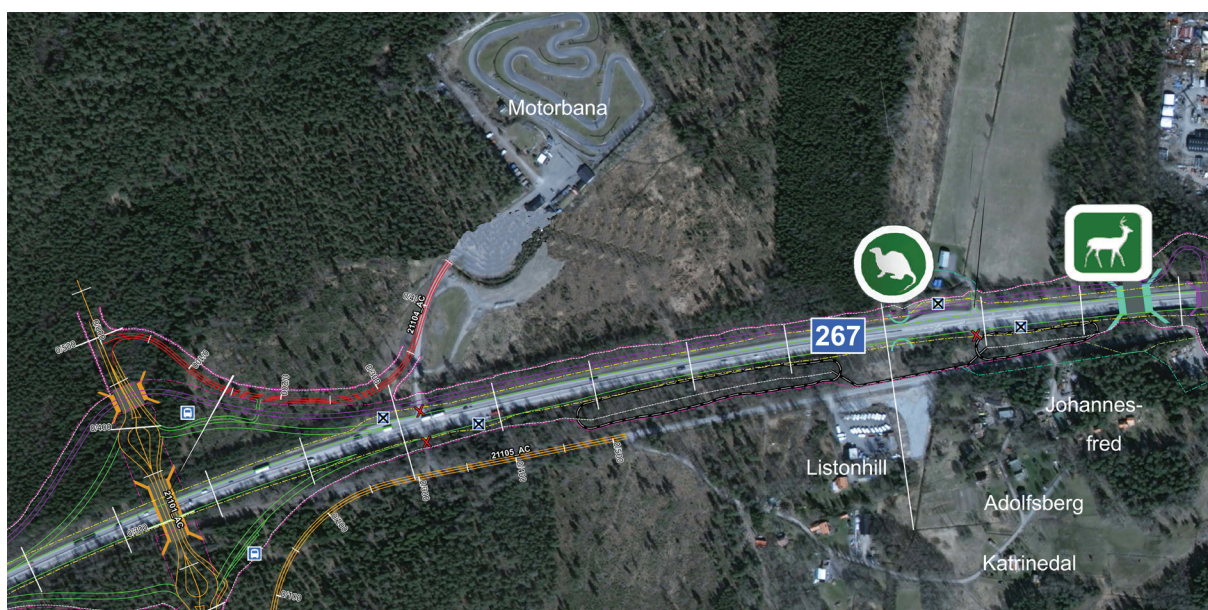


Den vänstra bilden visar Järvakilens omfattning (RUFs 2010), röd prick visar planområdets läge. Den högra bilden visar Järvaledens sträckning.

Djurliv

Området är del av de större skogsområdena i Häradsallmanningen och på Järvafältet. Här finns älg, rådjur, fälthare och räv. Ett antal typiska fågelarter har noterats, t.ex. spillkråka, större hackspett, ringduva, koltrast, björktrast, talgoxe, blåmes och rödhake. Skogen bedöms utgöra häckningsbiotop för svart-, tofs- och blåmes samt för kungsfågel och talgoxe. Delen närmast Rotebroleden är dock bullerstörd vilket sänker kvaliteten som häckningsbiotop. Det finns uppgift om att skogsduva (rödlistad art) har häckat i södra området, men det är osäkert om så är fallet idag. (Vattensamverket 2008 samt Calluna 2014).

Vilda djur är generellt sett mycket känsliga för störningar i form av mänskliga aktiviteter, vilket gör att Trafikverket har projekterat separata faunapassager längs med Rotebroleden. Av praktiska skäl har tre målarter valts ut i arbetet med att lokalisera och utforma faunapassagera – rådjur, älg och utter. De stora trafikmängderna längs Rotebroleden innebär att endast planskilda passagealternativ är aktuella. De passager som ligger närmast verksamhetsområdet finns i Katrinedal, där en småviltspassage anläggs vid ett dike. En storviltspassage i form av en faunabro kommer att anläggas vid Katrinedal/Johannesfred. Storvilt som älg, hjort och rådjur samt småvilt får här möjlighet att korsa vägen. Bron ges en passagebredd på minst 20 meter. Den utformas med ett naturligt markmaterial och planteras längs kanterna med växter som ansluter till omgivande natur. Buller och ljus från trafikmiljön skärmas av med plank. Till förmån för djuren kommer inte faunabron att samlokaliseras med gång- och cykelpassagen vid Katrinedal/Johannesfred. Där gång- och cykelvägen passerar faunabron kommer den att följa Rotebroleden under bron för att dess belysning inte ska komma i konflikt med viltstråket. En utförligare beskrivning finns i Trafikverkets handlingar för väg 267.



Symbolerna visar var viltpassager kommer att anläggas.



Geologi

Områdets berggrund består av gnejser, gnejsgraniter och bland annat den så kallade stockholmsgraniten som återfinns i områdets östra del. Jordarten är främst morän, berg och postglacial sand. På höjdpartierna är moränen grov och blockig och i sluttningarna finns det större inslag av finkornigt material. I dalsänkorna dominerar leror och organiskt material, till exempel kärrtorv.

I det norra området finns några strandvallar som bildats genom påverkan av havet när landet höjde sig över vattenytan för ca 6000-7000 år sedan. Vallarna är orienterade i öst-västlig riktning och ca 100-200 meter långa. Höjd och bredd varierar men är i genomsnitt drygt en meter i höjd och ca 5 meter i bredd. Strandvallarna har naturvetenskapliga, kulturella och pedagogiska värden.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

En geoteknisk undersökning utfördes på det södra delområdet inför programskedet 2007. På den sydvästra delen har lera påträffats under ett övre sand- och gruslager. Mäktigheten uppskattas till cirka 2 meter. Det totala jorddjupet varierar kraftigt mellan 0 till 12 meter. I planområdets sydöstra del påträffades en äldre deponi. Utförligare utredning av förhållandena krävs innan anläggningsarbeten kan påbörjas. Provtagningar har tagits på det norra området under 2015 (Bjerking 2015). Jorden inom det norra området består generellt av ett tunt lager mulljord på friktionsjord på berg. Friktionsjorden består av grus och sand. Ställvis består friktionsjorden av sandig morän. I den östra delen av området har ett lager torrskorpelera påträffats ovan friktionsjorden. Inom området förekommer berg i dagen och djupet till berg är relativt litet. Ytblock finns i området.

I de lägre delarna av området har grundvatten påträffats ett par meter under befintlig markyta. I de högre belägna delarna av området bedöms grundvattennivå ligga långt under befintlig mark.

Förutsättningar för ras och skred

Området ligger inte inom område med risk för ras och skred. Uppgifter från WSP Group 2011.

Radon

I en översiktlig radonriskundersökning (AB Jacobsson och Widmark, 1997) utpekades området som ett möjligt högriskområde. En mer detaljerad undersökning och bedömning av eventuella åtgärder görs i bygglovsskedet.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Avrinningen från planområdet går till Mälaren - Görväln. Mälaren är utpekad vattenförekomst där god status ska uppnås senast 2015. Vattenförekomsten hyser god ekologisk status men uppnår inte god kemisk status. Mälaren omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten (ekologisk och kemisk status) samt fisk- och musselvatten, vilket ställer krav på att dagvatten från

planområdet renas innan utsläpp sker.

Vatten

Östra Mälaren utgör vattenskyddsområde för dricksvattentäkt. Planområdet gränsar i väster, vid trafikplats Stäket, till Östra Mälarens vattenskyddsområdes sekundära skyddszon. Enligt skyddsföreskrifterna för vattentäkten innebär detta att dagvatten som avrinner mot trafikplats Stäket inte får släppas till Görväln (Mälaren) utan föregående rening.

Dagvatten

Området ligger i sin helhet inom ett delavrinningsområde med mynning i Mälaren. En del mynnar i Mälaren vid Knektvägens förlängning och en del mynnar i Mälaren vid Almarevägens förlängning. Norra delen avvattnas genom de vägdiken som löper längs Rotebroleden och den nordöstra delen mot söder via trumma under Rotebroleden. Den södra delen har sin lågpunkt nära E 18 och avvattnas mot Mälaren genom en dagvattentrumma i änden på det låglänta partiet. Vid en exploatering av området kan dagvattenavrinningen förväntas öka. Detta kommer att kräva åtgärder för fördröjning, då befintliga lösningar inte klarar den förväntade avrinningen.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelsen i närheten finns sydväst om E18 med verksamheter som bensinstation och matafär i Kallhälls norra industriområde. Väster om E18 finns bostadsområdet Stäkethöjden, cirka 250 meter från plangräns. Bostadsbebyggelse finns också i Norra Stäket, cirka 260 meter norr om planområdet samt i Kallhälls villastad, cirka 450 meter söder om planområdet. Katrinedal i Sollentuna kommun ligger cirka 530 meter från plangräns. Bostadsbebyggelsen avgränsas





från planområdet av skogsvegetation och kuperad terräng.

Landskapsbild

Området består av brukad skog på svagt kuperad mark. Planområdet hänger landskapsmässigt ihop med Häradsallmanningen och Järvakilen som utgör ett större sammanhängande skogsområde.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Häradsallmänningar är en form av ägande som har funnits sedan medeltiden och utgörs av skogsområden som ägdes kollektivt av jordägarna i en härad (Sollentuna härad). Ingen bebyggelse har funnits inom området. Den äldre bebyggelse som finns bevarad och som har anknytning till häradsallmanningen är skogvaktarbostaden Strömsdal i norra Kallhäll.

En fornlämning i form av ristning finns belägen cirka 75 meter söder om planområdet och finns registrerad. En arkeologisk utredning håller på att tas fram. Om något påträffas ska hänsyn tas till fornlämningen och lämplig åtgärd samrådas med Länsstyrelsen.

Gator och trafik

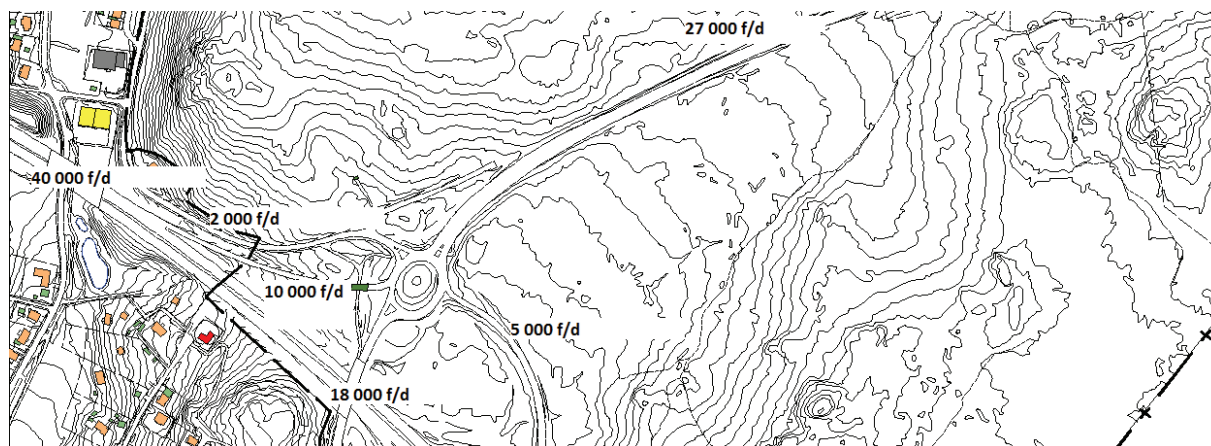
Gång- och cykel

Idag finns en gång- och cykelväg längs med Enköpingsvägen som passerar i port vid trafikplats Stäket och ansluter till Allmäningsvägen. Det saknas gång- och cykelväg som leder vidare längs Rotebroleden.

Kollektivtrafik

De närmaste busshållplatserna till planområdet ligger idag vid korsningen Rotebroleden/Enköpingsvägen/Skarprättarvägen söder om trafikplats Stäket samt vid infarten till gokartbanan. Linje 548 går bland annat mellan denna korsning och Norra Stäket via trafikplats Stäket. Linje 560 går mellan Kallhälls station och Upplands Väsby.

Biltrafik



Bilden visar antal fordon per dygn idag på omgivande vägar (siffror från 2013).

Hastighetsbegränsningen på E18 är idag 110 km/h och på Rotebroleden 70 km/h. Köer uppstår på morgonen idag främst genom trafikplats Stäket från anslutningen av avfartsrampen norrifrån på E18. Orsaken till köerna på morgonen är Rotebroledens begränsade kapacitet med endast ett körfält i vardera riktningen samt otillräcklig kapacitet vid korsningar. Framkomligheten är även begränsad från Allmäningsvägen på eftermiddagarna då den stora trafikströmmen kommer från Rotebro.

Störningar och risker

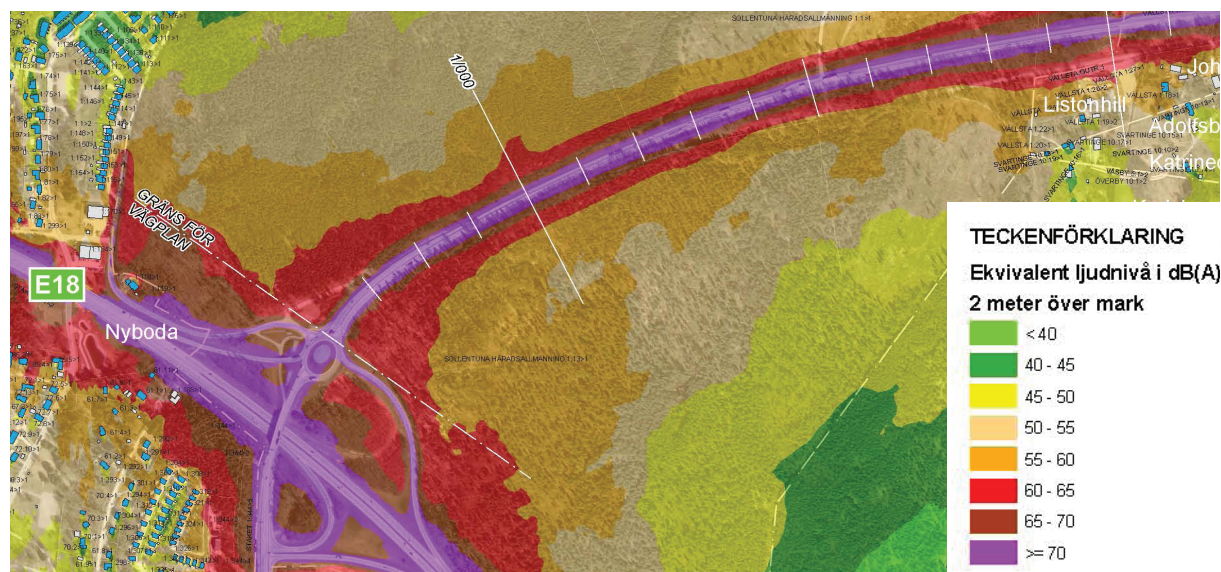
Buller

I Sverige används två olika störningsmått på buller, ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå är medelljudsnivån under ett normaldygn. Maximal ljudnivå är den högsta ljudnivå som uppkommer. Ljudnivåer mäts i dBA (decibel).

Naturvårdsverket och Boverket har lämnat förslag på vägledning för industribuller och annat verksamhetsbuller till regeringen. Vägledningen planeras att antas under 2015. Under tiden gäller övergångsbestämmelser.

Området är idag kraftigt påverkat av buller från väg 267 och E18. Trafikverket har i arbetet med vägplan för väg 267 tagit fram en bullerutredning. Den visar att den ekvivalenta ljudnivån i planområdet ligger mellan 55 och 65 dBA. För 2035 beräknas trafiken öka och den ekvivalenta ljudnivån beräknas då bli över 70 dBA närmast vägen och minska succesivt inåt området till 60 dBA.

Planförslaget kommer att innebära att en ny sorts ljudstörningar som, t.ex. buller från maskiner, lastbryggor mm kan uppkomma i området beroende på vilka verksamheter som etableras. Området kommer i olika delar att schaktas ner i förhållande till terrängen, vilket gör att terrängen fungerar som ett skydd för buller.



Bilden visar beräknad ekvivalent ljudnivå 2012 (Trafikverket).



Luft

Trafikverket har gjort en luftkvalitetsberäkning. Från vägtrafiken är de främsta luftföroreningarna PM10 och NO2. Resultatet visar att uppsatta miljökvalitetsnormer klaras för både PM10 och för NO2, prognosåret 2035. Genomförda beräkningar avser 100 meter avstånd från väg. På större avstånd (100-200 meter) närmar sig luftföroreningsnivåerna de urbana bakgrundshalterna. De minskade köerna och det jämnare trafikflödet som uppstår i och med vägplanens genomförande, förväntas förbättra luftkvaliten i jämförelse med nuläget. Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har under 2010 kartlagt halterna av kväveoxid och partiklar (PM10). Kartläggningen visar att miljökvalitetsnormerna klaras för kväveoxid och partiklar (PM10). Kartor på kvävedioxid- och partikelhalter presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Vägtrafik är den enskilda största källan.

Miljöbalken reglerar utsläpp från verksamheter. Det finns krav på bästa möjliga reningsteknik, det får dock inte ställas orimliga krav. En provning görs från fall till fall dels vid tillståndsprövning hos länsstyrelsen eller vid anmälan och tillsyn hos miljönämnden.

Farligt gods

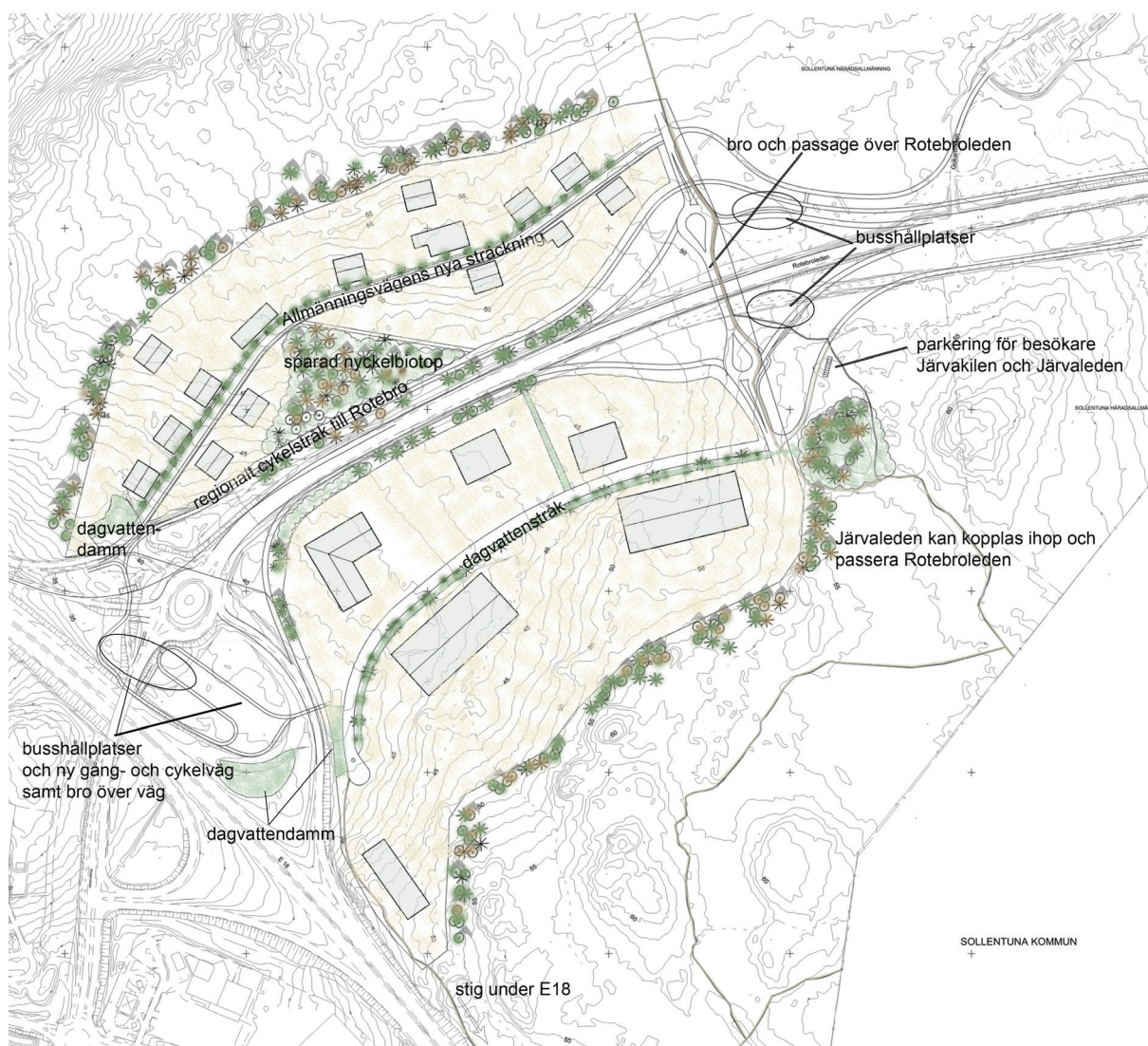
E18 och väg 267 är primära transportvägar för farligt gods. Det innebär att skyddsavstånd måste hållas eller annan åtgärd behöver vidtas som gör att avståndet kan krympas.

3. PLANFÖRSLAGET

Planområdet

Områdets avgränsning är baserad på anpassning till områdets terräng, strävan efter att Järvakilen ska få en tillräcklig bredd samt för att området ska få tillräcklig storlek för de verksamheter som är aktuella att få sin lokalisering här. Avståndet till bostadsområdet Katrinedal i Sollentuna kommun är cirka 530 meter. I den regionala utvecklingsplanen (RUF 2010) nämns måttet 500 meter som ett minimimått för en fungerande grönkil.

De mest kuperade höjderna bevaras och ramar in det nya området, vilket gör att verksamhetsområdet kommer att ligga på lägre höjd än naturen runt omkring. Höjdskillnaderna ska visuellt och bullermässigt avskärma verksamhetsområdet från naturområdet. Träd och vegetation sparas längs med Rotebroleden.



Illustrationsplan över området.

Övergripande gestaltningsidé

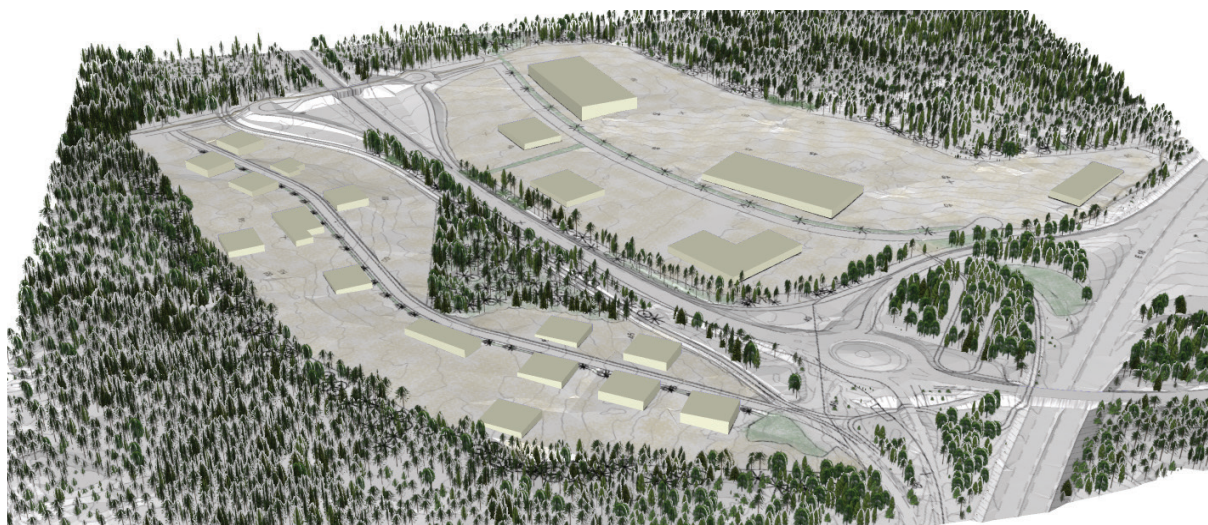
Gestaltungsprincipen för det kommande verksamhetsområdet är enkel, robust och grön. Följande idéer är styrande för området:

- Planen ska vara flexibel för att passa olika slags verksamheter och storlekar, dock ska främst södra delen vara till för större och skrymmande verksamheter.
- Verksamhetsområdet ska anpassas till landskapets skala samt knyta an till omgivande landskap genom dov färgsättning på bebyggelsen.
- Ett grönt verksamhetsområde ska skapas genom att använda grönytefaktor på kvartersmark, vilket innebär att ett visst mått av grön yta måste uppfyllas innan bygglov ges.
- Tydligt gestaltade huvudstråk med främst öppen dagvattenhantering som bidrar till kvalitéer på området.
- Området ska upplevas som öppet och gående och cyklister ska lätt kunna ta sig igenom området och ut i naturområdet.

En del av de verksamheter som förväntas etablera sig i området kräver plana ytor vilket gör att marknivåerna behöver bearbetas. I vissa delar i området kan behövas souterränglösningar och i andra terrasseringar av tomterna.

Ny bebyggelse

Tanken är att större verksamheter ska finnas i det södra delområdet och mindre verksamheter i det norra delområdet. Detaljplanen redovisar användning industri där verksamheter som har butikshandel med koppling till verksamhet tillåts, ej livsmedel. Användningen fordonsservice finns även på en del, station för drivmedel kan finnas. Stora krav ska ställas på att etableringen har en grön profil med miljötänk. På det södra området är minsta tomtstorlek 10 000 kvm och här kommer främst verksamheter som inte kan vara kvar i Veddesta industriområde på sikt och som inte bör finnas i en stadsmiljö på grund av sin storlek eller typ av verksamhet. Inom det norra området är minsta tomtstorlek 3000 kvm. I en mindre del är minsta tomtstorlek 2000 kvm.



Vy över området från nordväst.



Inspirationsbilder för bebyggelsen på området.



Fasaderna mot Allmäningsvägen ska placeras högst 10 meter från gatan för att skapa ett trivsamt gaturum. Byggnader ska utföras i dova kulörer som brunt, svart, grått, grönt eller rött som smälter in i skogens färgskala.

Från det högre omkringliggande landskapet kommer framförallt byggnadernas övre delar att synas. Gröna/bruna tak och fasader samt solceller är positivt tillskott till området och arkitekturen. Takens lutning måste vara minst 10 %. Syftet är att undvika ett platt taklandskap. Planen anger 50 % som högsta andel av fastighetens area som får bebyggas och högsta nockhöjd är 12 meter. Tanken är att bebyggelsen ska vara lägre än omgivande skog samt anpassas till industritomter längs med E18. Större byggnadsvolymer kan uppföras i området och ska visuellt delas upp för att skapa ett mer intressant och varierat uttryck på bebyggelsen. Eventuella uppställningsytor, parkeringar och upplag får ej placeras mot E18 eller Rotebroleden. Skyltning ska följa kommunens skyltprogram.

Grönytefaktor

Planen anger en grönytefaktor på 0,3. Metoden att använda grönytefaktor går ut på att vid nyexploatering säkra en lägsta grön nivå för området och få exploatörer att minimera andelen hårdgjorda ytor. Exempel på grönyta är sedumtak, gröna fasader, träd, vattenytor med mera. Metoden kan användas för att säkra och förbättra mikroklimat och lufthygien, säkra och utveckla jordkvalitet och vattenbalans, skapa naturliga miljöer för växter och djur samt att förbättra bostadsområden. En lägsta grönytefaktor definieras i detaljplanen och anges därmed i bygglovet. Området kommer att använda sig av Stockholm stads värdering av grönytor. Se bilaga 1 i Norra Djurgårdsstaden grönytefaktor (Stockholm stad 2013-03-01).

Natur

Naturvärden

Sandbarrskogen som är av regionalt intresse och av Skogsstyrelsen registrerad nyckelbiotop sparas. Den kan användas som närnatur för de som kommer att arbeta i området och det kan även fungera som ett landmärke som underlättar orienteringen i verksamhetsområdet. Dagvatten ska avledas till nyckelbiotopen för att säkerställa vattentillgång för biotopen även efter exploatering. I och med Trafikverkets regionala gång- och cykelväg kommer cirka 5 tallar att fällas i södra kanten på nyckelbiotopen.

Rekreation och friluftsliv

Bättre möjligheter att korsa Rotebroleden innebär att nya samband skapas och återskapas i kilen. Det ökar rörligheten för friluftslivet i Järvakilen samt bidrar till att tillgängliggöra de naturvärden som finns. Järvaledens äldre sträckning över Rotebroleden kan användas lättare och Rotebroledens barriäreffekt minska. Parkeringsmöjligheter ska anordnas för att underlätta användandet av Järvakilen. Det kommer att ge människor bosatta norr om trafikleden bättre tillgång till de kvaliteter som finns på Järvafältet samt bidra till att nyttjandet av områden norr om leden ökar.

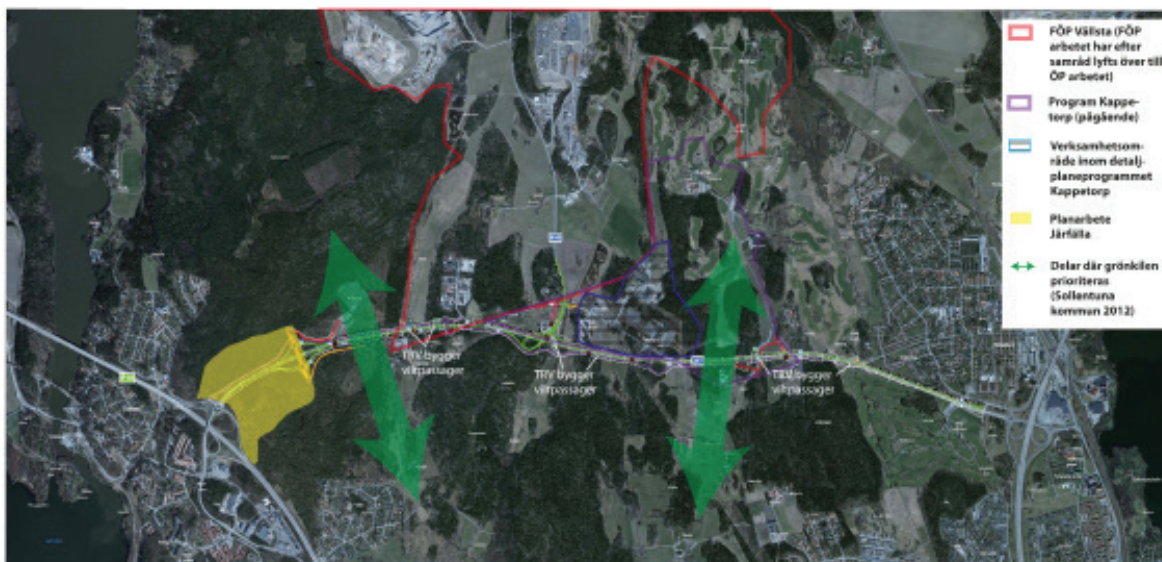
Påverkan på Järvakilen

Planområdet ligger perifert i förhållande till Järvakilen och bedöms ha lokal betydelse för naturmiljön, förutom nyckelbiotopen som är av regional betydelse. Det är gott och väl mer än 500 meter från planområdets plangräns till Katrinedal, vilket gör att grönstråket däremellan ska kunna fungera som ett grönkilssamband i enlighet med de riktlinjer som den regionala utvecklingsplanen (RUFS) anger. Dock får det mellanliggande skogspartiet mellan planområdet och Katrinedal ökad betydelse för djurlivet i Järvakilen ur ett regionalt perspektiv.

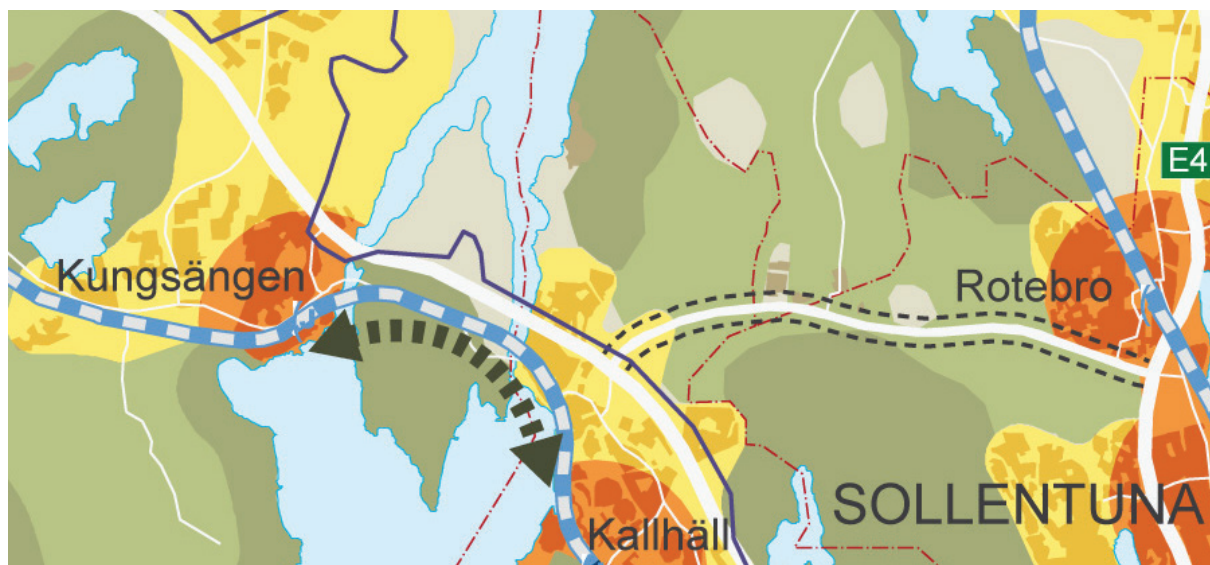
Exploatering av det aktuella området medför att naturmark av lokal betydelse för rekreation tas i anspråk för verksamheter. Samtidigt ökar möjligheterna till rekreation på ett regionalt plan när en ny passage över Rotebroleden samt parkeringsmöjligheter skapas. Övriga pågående planeringsprojekt i närliggande kommuner har även de stort fokus på att tillgängliggöra och öka rekreationsvärdet i de områden som inte tas i anspråk för bostäder eller verksamheter. Planens bidrag till kumulativa negativa effekter för rekreationen bedöms som obetydlig. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.



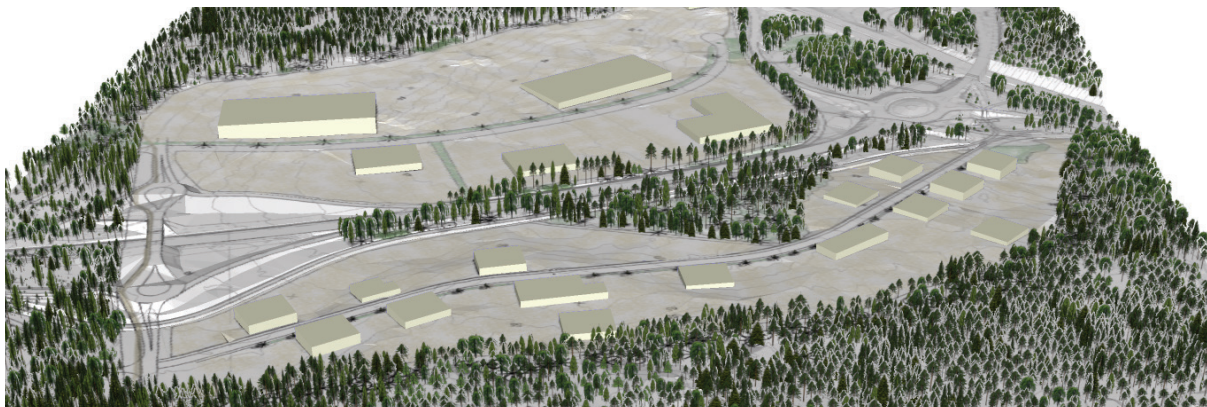
Vänster bild visar passager genom området samt över Rotebroleden. Den högra bilden visar Järvaleden som nu kan återfå sin äldre sträckning.



Bilden visar Järfällas, Upplands-Väsby samt Sollentunas lösning på förhållande mellan bebyggelse och grönska.



Plankartan Stockholms län 2030 från RUFs (2010) visar planområdet som övrig regional stadsbygd.



Vy över området från nordost. Till vänster ses den nya trafikplatsen.

Gator och trafik

Ny trafikplats och passage

Den nya trafikplatsen kommer att utgöra infart till det nya området samt till gokartbanan på norra sidan och även till Katrinedal på den södra sidan. Allmäningsvägen kopplas till den nya trafikplatsen. Bron kommer att ha en bred gång- och cykelväg. Trafikverket har i samråd med kommunen utformat den nya trafikplatsen. Tanken är att den ska ge ett så litet intrång som möjligt i naturen men samtidigt klara av den beräknade trafikmängden. Trafikplatsen ska i så stor utsträckning som möjligt ta stöd i terrängen för att minska påverkan på landskapsbild. Se bild på nästa sida.

Längs med Rotebroleden planerar Trafikverket att bevara träd i så stor uträkning det är möjligt. Remsan mellan gång – och cykelvägen och Rotebroleden görs tillräckligt bred för att kunna bevara de befintliga träden. Övriga restytor gestaltas med befintlig växlighet som sparas samt med kompletterande plantering av samma karaktär.



Vänster bild inspiration till tallallé. Den högra bilden är ett exempel på öppen dagvattenhantering.



Gatunät

Två huvudgator planeras inom varje delområde. De kantas av gång- och cykelvägar, trädallé samt öppna dagvattenstråk som leder igenom området. Den öppna dagvattenhanteringen ska, liksom användande av grönytefaktor, bidra med gestaltande och gröna värden till området. Trädallén består av tallar för att knyta an till omgivande naturområde. Tallar planteras även vid den nya trafikplatsen, vändplanen som avslutar den södra gatan samt på ytorna längs med väg 267.

Huvudgatorna inom de två delområdena har samma idé men utformas lite olika. Vägen på den norra delen, Allmänningssvägen, kommer att vara mer trafikerad samt med mindre fastigheter, vilket kräver ett gaturum i mindre skala. Huvudgatan på den södra sidan får ett större gaturum som speglar att området är avsett för större verksamheter. På den norra gatan utgörs dagvattenstråket av ett svack- eller krossdike och på den södra gatan anläggs ett bredare gräsbeklätt dagvattenstråk.

Gång- och cykeltrafik

I och med Trafikverkets arbete med ombyggnation av trafikplats Stäket samt av Rotebroleden blir situationen för gående och cyklister bättre. Längs med hela Rotebroleden, från Stäket till Rotebro, anläggs ett regionalt och sammanhängande cykelstråk som kommer att underlätta arbetspendling. Vid den nya trafikplatsen anläggs gång- och cykelport för planskilda korsningar. Vid trafikplats Stäket anläggs en gång- och cykelbro över E18 och ansluter till det nya verksamhetsområdet. Inom områdena kommer huvudgatorna att ha genomgående gång- och cykelväg så att man enkelt kan ta sig igenom området. En stig som leder från gångbron till viadukten under E18 mot Skarprättarevägen föreslås.

Kollektivtrafik

Linje 548 kommer med föreslagen utformning att angöra Norra Stäket via den nya trafikplatsen, cirka 500 meter nordost om trafikplats Stäket. Det innebär en vägförlängning samtidigt som den tidigare väntetiden ut från Allmänningssvägen till trafikplats Stäket försvinner, dock troligen inte i nivå med den tiden som den ökade reslängden innebär. De nya verksamheterna ger ett bättre underlag för linje 548 som idag till stor del fungerar som en matarlinje till Kallhälls station.

För busstrafiken längs Rotebroleden föreslås två nya busshållplatser strax väster om trafikplats Stäket samt två hållplatser vid den nya trafikplatsen. Busshållplatserna utformas som bussficka med plattform. Till dessa leder trappor och ramper med lutning och vilplan anpassade för funktionshindrade.

Biltrafik

Hastigheten på Rotebroleden planeras att höjas till 80 km/h när vägen får 2+2 körfält. Trafikverket har i sin prognos beräknat att trafiken till och från verksamhetsområdet kommer att bli cirka 5 600 fordon/dygn. Deras prognos är att trafiken fördubblas på Rotebroleden mellan år 2010 och 2035.

På Allmäningsvägen körs idag cirka 2000 fordon/dygn. När Allmäningsvägen förlängs bedöms cirka 60 % även fortsättningsvis köra denna väg till E18 och Rotebroleden. Resterande 40% väljer istället att köra via Almarevägen. Idag har Almarevägen cirka 700 fordon/dygn. Den förändrade vägdragningen, med trafik från norra Stäket samt från verksamhetsområdet, skulle uppskattningsvis kunna innebära en ökning på Almarevägen med cirka 1300 fordon/dygn. Med 6,5 meter bred körbana och separat gång- och cykelbana har Almarevägen tillräcklig kapacitet att klara denna ökning.

Parkeringar

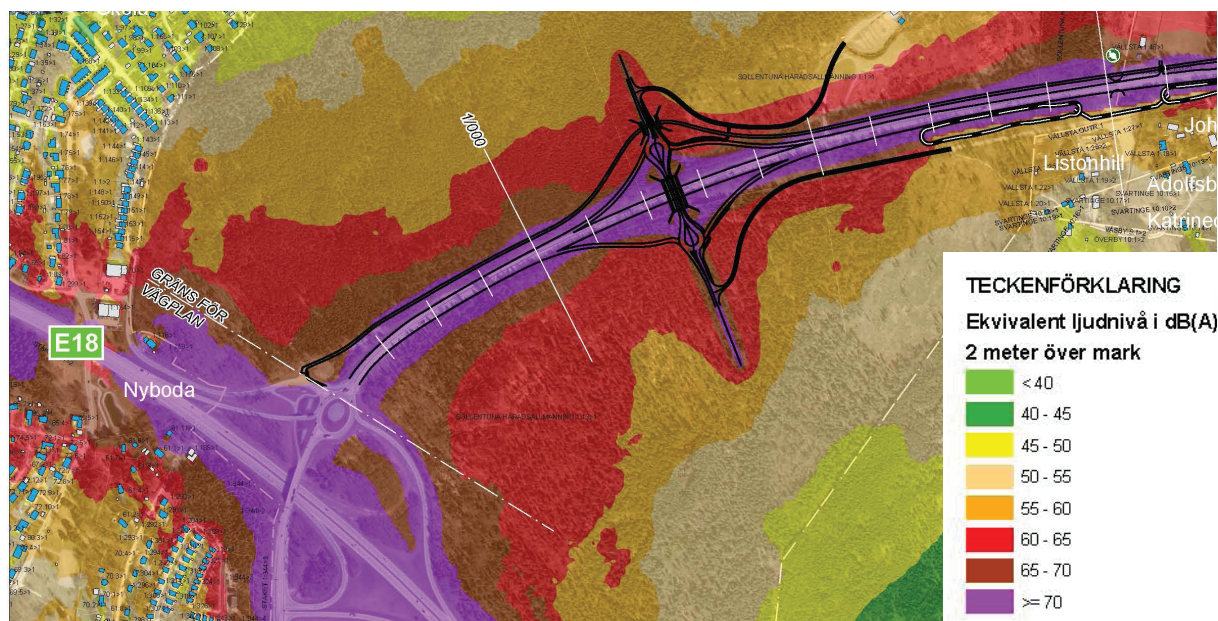
Parkering löses inom kvartersmark inom respektive fastighet. En allmän parkering ska iordningställas i anslutning till den nya passagen över Rotebroleden, vilket kommer att tillgängliggöra naturområdet och Järvaleden även för de som inte är boende i närheten.

Störningar och risker

Buller

Området utsätts för buller från E18 och väg 267. Prognosår 2035 förväntas trafiken på E18 och väg 267 fördubblas jämfört med nuläget. Ekvivalent ljudnivå från trafikbuller i det planerade området ligger i merparten av området mellan 50 - 65 dBA.

Risk för bullerstörning från verksamhetsområdet är beroende på vilka verksamheter som etablerar sig på området. Ljudnivåer från planerade verksamheter måste därför även utredas tillsammans med alla eventuella bullerkällor för att säkerställa att den totala ljudnivån vid bostäder inte överskrider. En bestämmelse införs i detaljplanen: *Verksamheter ska vid etablering planeras på ett sånt sätt att krav enligt riktvärden för externt industribuller klaras vid närliggande bebyggelse med avseende på den totala ljudnivån från verksamhetsområdet. Eventuella aktiviteter nattetid ska även klara riktvärden för maximal ljudnivå.*



Beräknad ekvivalent ljudnivå år 2035 (Trafikverket).

Vidare bör bullrig verksamhet utföras inomhus och alla eventuella utomhusaktiviteter som utgör en störningsrisk bör utredas. Åtgärder som kan vara aktuella är tidsbegräning, tekniska åtgärder på byggnad samt placering av byggnad på fastighet. Tanken är även att verksamhetsområdet schaktas ner så att terrängen fungerar som ett bullerskydd till naturområdet och omkringliggande bostadsbebyggelse. Om inga åtgärder görs kan nivåer över riktvärden fås vid befintliga bostäder i Kallhalls villastad, Katrinedal och Stäkshöjden.

Farligt gods

Verksamhetsområdet kommer att ha ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter från E18 och väg 267. En riskbedömning har tagits fram. Den rekommenderar att för att individnivån ska vara acceptabel år 2035, med förväntat trafikökning, bör ett skyddsavstånd på 40 meter från riskkällorna E18 och väg 267 hållas. En bestämmelse förs in i detaljplanen : *Byggnader inom 40 meter från E18 och väg 267 förses med brandskyddade fasader mot E18 och väg 267. Samt Utrymningsvägar och friskluftsintag i ny bebyggelse förläggs bort från Rotebroleden samt E18.*

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Den närmaste anslutningspunkten till kommunalt vatten och spillvatten med tillräcklig kapacitet ligger vid Biskop Henriks väg cirka 500 meter väster om området. Norrvattens huvudvattenledning ligger utmed norra sidan av Rotebroleden. Anslutningspunkter för dagvatten finns vid Biskop Henriks väg och vid Skarprättarvägen cirka 500 meter väster respektive söder om området, före anslutning till dessa punkter måste flödesutjämning ske.

Dagvattenhantering

Planområdet kommer till stora delar hårdgöras och får därmed högre och snabbare dagvattenflöden jämfört med flödessituationen idag. Hela planområdets dagvattenhantering ska anslu-



Inspirationsbild på dagvattendike.



tas till det befintliga kommunala ledningssystemet sydväst om planområdet. Principen är att fördröja dagvatten både på allmänna ytor och på kvartersmark. Dagvattensystemet är dimensionerat efter 10-årsregn med klimatfaktor på 1.2.

Lokal hantering av dagvattnet eftersträvas. Dagvatten inom kvartersmark ska fördröjas inom kvartersmark eller flera fastigheter gemensamt innan vattnet leds vidare till det kommunala dagvattensystemet. Fördröjningsvolymen ska vara x kubikmeter per hektar. Detta kan ske antingen i öppet magasin, under mark eller i kombination beroende på vilka förutsättningar fastigheten har.

Utformningen av diken är viktig för att uppnå en hög reningseffekt samt för fördröjning av dagvatten. Området planeras med främst öppen dagvattenhantering med dagvattenstråk längs med de två huvudgatorna inom området. I det södra delområdet föreslås stråket utformas som ett dike med flacka slänter. Stråket ska vara cirka 6 - 8 meter brett och även fungera som ett grönt stråk genom området och ut i Järvakilen. På den norra delen utformas diket som ett kross- eller svackdike med en bredd på cirka 2 meter. En dagvattenledning kommer även att läggas i gatan. För fastigheterna längs med norra sidan av Rotebroleden läggs en ledning eller dike längs med vägen. Den kommer att ligga inom Trafikverkets vägområde och kräver tillstånd från Trafikverket. Avrinningen från nordvästra delen av området planeras att avledas via befintligt vägdike intill Almarevägen och en dagvattendamm till dagvattenledning vid Biskop Henriks väg.

Dagvatten från nordöstra delen leds via en dagvattenledning under Rotebroleden till södra sidan och möter diket som ligger längs med huvudgatan.

Gestaltning av diken ska ske huvudsakligen som på inspirationsbilden. Det vill säga med längre gräs som ger en grön känsla i området.

Dagvattendammar planeras på både norra och södra sidan, de läggs i lågpunkter i terrängen. Dagvattendammarna ska ha renande och utjämnande funktion. De utformas som så kallade torra dammar och kommer endast att vara fyllda med vatten under nederbörd. Utformningen ska vara tilltalande och ge värde åt området.

En större damm planeras innanför den södra påfarten vid trafikplats Stäket och ligger då på Trafikverkets mark och vägområde. Lösningen har diskuterats med Trafikverket och kommunen ska i fortsatt arbete ansöka om detta hos Trafikverket.

Mer detaljerad beskrivning av dagvattensystemet finns i dagvattenutredningen som tagits fram parallellt med planarbetet (PM Dagvattenutredning Stäkets verksamhetsområde, Bjerking 2015-01-23.)

Trafikverket planerar för liknande lösning för dagvattnet längs med Rotebroleden. Avledning av dagvatten ska ske via öppna, gräsklädda vägdiken som leder vattnet till korsande vattendrag.

E1

Den nya bebyggelsen planeras att anslutas till befintligt elnät. E.ON har förslag på nya stationer på området.



Energiförsörjning

Området bör kunna anslutas till fjärrvärmenätet. E.ON äger fjärrvärmenätet i Järfälla kommun.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning. Bestämmelser för t.ex. utformning och dimensionering finns i avfallsföreskrifterna med tillhörande tillämpningsanvisningar. Under byggtiden ska restprodukter sorteras.

4. KONSEKVENSER

Miljökonsekvenser

Behovsbedömning

För detaljplaner ska kommunen göra en behovsbedömning, för att avgöra om en miljöbedömning ska göras eller inte. Resultatet av behovsbedömningen blir ett ställningstagande till om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Bedömningen är att planens genomförande kommer att ha en betydande miljöpåverkan enligt plan- och bygglagen 4 kap 34§. En miljökonsekvensbeskrivning har därmed upprättas.

Skälen till att kommunen finner att det finns risk för betydande miljöpåverkan är att detaljplanen kan medföra negativa effekter för bland annat naturmiljö och spridningssamband, rekreation och friluftsliv, hydrologi och dagvatten, naturvärden samt landskapsbild vilka var för sig kan anses vara måttliga, men som sammantagna kan ge upphov till betydande miljöpåverkan. Planen påverkar dessutom Järvakilen som är utpekad av TMR (Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering) som särskilt viktig för regionen.

Samlad bedömning

Ur ett övergripande perspektiv skapar planförslaget förutsättningar för en hållbar utveckling i kommunen och regionen. Kommunen vill utveckla en ny regional stadskärna helt i linje med RUFS 2010. I kärnan ingår Barkarby, Veddesta och delar av Jakobsberg. Den regionala kärnan är strategiskt placerad med god tillgång till kollektivtrafik både lokalt och regionalt. För att skapa förutsättningar att utveckla den regionala kärnan med bostäder och kontorsverksamheter, behöver stora och skrymmande verksamheter flytta från Veddesta till något annat område, till exempel Stäkets verksamhetsområde. Etableringen av Stäkets verksamhetsområde utgör därmed en viktig förutsättning för att klara regionens bostadsförsörjning och för att möta den snabba befolkningstillväxt som Stockholmsregionen förutspås ha framöver.

I Järfällas nyligen antagna översiktsplan är området utpekad som lämpligt för verksamheter och planområdet har granskats i hållbarhetsbedömningen som gjordes. Bedömningen var att utbyggnaden av planområdet kan vara negativt med avseende på lokala naturvärden men att den framtida markanvändningen, sett till hela kommunen, ger goda förutsättningar för att de som lever och verkar i Järfälla ska kunna leva hållbart.



Planförslagets läge vid Rotebroleden/E18 erbjuder ett strategiskt läge för tunga transporter, dessutom är området placerat relativt långt från bostäder.

I miljökonsekvensbeskrivningen har tre alternativ bedömts och jämförts. Det bör poängteras att denna bedömning enbart belyser miljöaspekter kopplade till planområdet och tar inte hänsyn omvandlingen av Veddesta verksamhetsområde. Området har bedömts ur ett större perspektiv i den hållbarhetsbedömning som gjordes i arbetet med översiktsplanen.

Samtliga alternativ bedöms medföra viss negativ miljöpåverkan. Det alternativa förslaget innebär att nyckelbiotopen försvinner och verksamhetsområdet blir något mindre. Den samlade bedömningen blir dock något mer negativ för det alternativa förslaget i jämförelse med planförslaget. Nollalternativet är mer fördelaktigt med avseende på miljöpåverkan för natur- och vattenmiljö liksom hushållningen med resurser - då alternativet i huvudsak bevarar befintliga värden. Dock kan nollalternativet även bidra till att verksamheter lokaliseras längre bort vilket bidrar till längre transporter och mer utsläpp. Om verksamheter ligger kvar på en, ur kommunikationssynpunkt, bra plats kan nollalternativet även hindra en hållbar stadsutveckling i Veddesta och i den regionala kärnan.

Genom att detaljplanen utformas så att befintliga höga naturvärden (nyckelbiotop) bevaras, bedöms planförslaget som ett mer fördelaktigt i jämförelse med alternativet. Utbyggnaden av verksamhetsområdet innebär samtidigt, genom den passage och parkering som planeras att anläggas om verksamhetsområdet byggs ut, att en viktig passage över Rotebroleden tillskapas. Även om stigar, naturmiljö etc. lokalt försvinner kan utbyggnaden ur ett friluftsperspektiv anses medföra positiva konsekvenser avseende rekreation och tillgänglighet (oavsett om utbyggnad sker i enlighet med planförslag eller alternativt utvecklingsscenario) – med hänsyn till att planförslaget bidrar till att tillgängliggöra Järvakilen.

5. GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Kommunstyrelseförvaltningen upprättar detaljplan och ansvarar för erforderliga avtal. Bygg- och miljöförvaltningen ansvarar för myndighetsutövning vid granskning av lov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Kommunen bygger ut gator och ledningar där kommunen är huvudman, inklusive vägen till Katrinedal. Kommunen avser att försälja kvartersmarken. Respektive byggherre ansvarar för genomförandet av nybyggnation samt erforderliga anläggningar inom kvartersmark.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

**Fastighetsrättsliga frågor**

Fastighetsreglering kommer att ske mellan kommunen som ägare av Sollentuna Häradsallmänning 1:1 och Sollentuna häradsallmänning 1:13 för genomförandet av planen. I och med att Sollentuna häradsallmänning inte tillåter försäljning av mark kommer ett markbyte att ske där mark från 1:13 som behövs för genomförandet av planen kommer att bytas mot likvärdig mark sett till beskaffenhet och värde utanför det aktuella planområdet.

Inom planområdet finns förslag för tre u-området. Denna mark ägs idag av kommunen men kommer under genomförande av planen att styckas av för försäljning. I samband med denna avstyckning bör ledningsrätt skapas till förmån för kommunens VA-avdelning för att säkerställa områdets vattenförsörjning.

Ekonomiska frågor

Kommunstyrelseförvaltningens investeringsbudget bekostar framtagande av detaljplanen. Blivande exploatörer ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark samt bekostar fastighetsbildning. Kommunen är ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av allmän platsmark (allmänna gator samt bro). Blivande fastighetsägare ansvarar för underhåll och drift av byggnader och anläggningar inom kvartersmark. Kommunala medel bör avsättas för ökade drift- och underhållskostnader.

Tekniska frågor

Planbeskrivningen redovisar vilka utredningar som genomförts inom ramen för planarbetet. Blivande exploatörer ansvarar för framtagande av de kompletterande tekniska utredningar som krävs för planens genomförande.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Efter att genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att ej utnyttjade rättigheter behöver beaktas.

Medverkande

Elenor Lennartsson - planarkitekt och projektledare, Ebbe Tjäder - exploateringsingenjör
Kjell Wikström - exploateringsingenjör, Karin Pettersson - projektingenjör
Lea Rastas Amofah- VAingenjör, David Nordin - trafikplanerare
Kerstin Sköld - stadsträdgårdsmästare, Anne Pages - miljöinspektör

Malin Danielsson
Planchef

Elenor Lennartsson
Planarkitekt

postadress: 177 80 Järfälla

telefon växel: 08-580 285 00

epost: jarfalla.kommun@jarfalla.se

webbplats: www.jarfalla.se



JÄRFÄLLA KOMMUN