

Förslag till detaljplan för **VEDDESTA I**

fastigheten Veddesta 2:27 m.fl



Planbeskrivning

D 20 05 11 B

Dnr Kst 2015/71

Utökat förfarande

PBL 2010:900

LAGAKRAFTBEVIS

Datum 2020-06-11

Detta beslut har vunnit laga kraft
2020-06-05

JÄRFÄLLA KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen
Samhällsbyggnadsavdelningen

.....

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning

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

2. Befintliga förhållanden

Natur och rekreation	9
Geotekniska förhållanden	9
Hydrologiska förhållanden	10
Bebyggelse	12
Landskapsbild/stadsbild	12
Kulturrehistoriskt värdefull miljö	12
Gator och trafik	13
Teknisk försörjning	13
Störningar och risker	14

3. Planförslag

Kvalitetsprogram	16
Ny bebyggelse	17
Offentlig och kommersiell service samt verksamheter	23
Landskap och mikroklimat	25
Gator och trafik	29
Parker och torg	34
Tunnelbana och gränser i höjddled samt Bytespunkt Barkarby	37
Barnperspektiv och social hållbarhet	42
Grönytefaktor	42
Teknisk försörjning	43
Störningar och risker	44

4. Konsekvenser

Behovsbedömning	52
Sammanfattning	52

5. Genomförande

Genomförandetid	53
Tidplan och skedesplanering	53
Organisatoriska frågor	53
Kvalitetsprogram	56
Allmänhetens tillträde till området	56

Fastighetsrättsliga frågor	56
Fastighetsbildning	57
Bytespunkt Barkarby.....	59
Ekonomiska frågor	60
Tekniska frågor	61
Utförande	62
6. Medverkande	
Medverkande	64
Övriga medverkande	64

1. INLEDNING

Arbetet med den aktuella detaljplanen påbörjades under 2015 och den handläggs med ett utökat förfarande. Valet av förfarande utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet och regleras i plan- och bygglagens femte kapitel.

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta (A1 i skala 1:1000) med bestämmelser. Till planen hör:

- Denna planbeskrivning
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Buller, Norconsult, 2019
- Dagvatten, Ramböll, 2019
- Flyghinderanalys, LFV, 2019
- Geoteknik, Sweco, 2019
- Luft och vind, SLB-analys, 2018
- Miljöteknik, Norconsult och Tyrens, 2019
- Riskanalys, Bengt Dahlgren, 2019
- Trafikprognos, WSP, 2019
- Vibration och stomljud, Norconsult, 2019
- Översvämning och skyfall, DHI, 2019

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att skapa en upplevelserik blandstad med närhet till en av regionens starkaste centrumnoder för kollektivtrafik. Detaljplanen möjliggör stadens grundelement såsom bostäder, kommersiell service, kontor, handel, och förskola.

Vidare är syftet att möjliggöra en tät, sammanlänkad stadsstruktur som kopplas samman med anslutande områden. Den nuvarande gatustrukturen ligger som grund för den nya stadsdelen som växer fram längs en bärande kommunikationsaxel, Veddestavägen. Veddestavägens förlängning binder samman Veddesta med Barkarbystaden via en bro över järnväg och E18. Byggnaderna vid brofästet utformas som landmärken med en tydligt större byggnadsskala.

Framträdande stadsfronter utvecklas mot de stora landskapsrummen, mot trafikleder och järnväg. Byggnadernas skala minskas söderut mot befintliga villor.

Veddesta ska som helhet utvecklas med offentliga rum, parker, gator och torg som fördelas jämnt inom området. Dessa är varierat utformade för stor upplevelserikedom med tydlig

identitet och med tydliga avgränsningar mot kvartersmark. Målet är att locka till vistelse och möten. Offentliga platser ska gestaltas med upplevd trygghet i fokus.

Strukturen har sin utgångspunkt i den traditionella stenstaden. Byggnaderna gestaltas med en samtida urban karaktär med hög arkitektonisk kvalitet. Kvarterens bottenvåningar utformas i samspel med stadslivet på gatan, dels genom sitt arkitektoniska uttryck, dels genom sitt innehåll. Lokaler inryms i strategiska lägen.

Parallellt med planhandlingarna redovisas kommunens ambitioner och mål i gestaltnings- och miljöfrågor i ett särskilt program. Programmet ska ingå som en avtalshandling vid tecknande av avtal med privata markägare, vid markanvisning och försäljning av kommunägd mark och styr på så sätt bebyggelsens utformning.

Planförslaget i korthet

- Totalt 16 kvarter
- Två till trettiotvå våningar
- 2000 bostäder
- Cirka 30 000 kvadratmeter bruttoarea verksamhetslokaler
- Två förskolor
- Bussterminal, tunnelbanestation med två uppgångar, ny uppgång för pendeltåg
- Två torg och två parker

Bakgrund

Järfälla kommun har genom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Akalla till Barkarby) ansvar för att cirka 14000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde fram till år 2032. Utbyggnaden ska främst ske i Barkarbystaden och i Veddesta.

I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, flytt av Barkarby station från Barkarby centrum till Veddesta och utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till nya Barkarby station får Veddesta ett mer kollektivtrafikt närläge än tidigare. Detta möjliggör också att Veddesta får tillgång till fler kollektivtrafikslag. Samtidigt utvecklas Barkarbystaden på andra sidan E18 med stadsbebyggelse och med ett stort inslag av utbildning och kultur som kompletterar kommande centrumbildning kring Barkarby station.

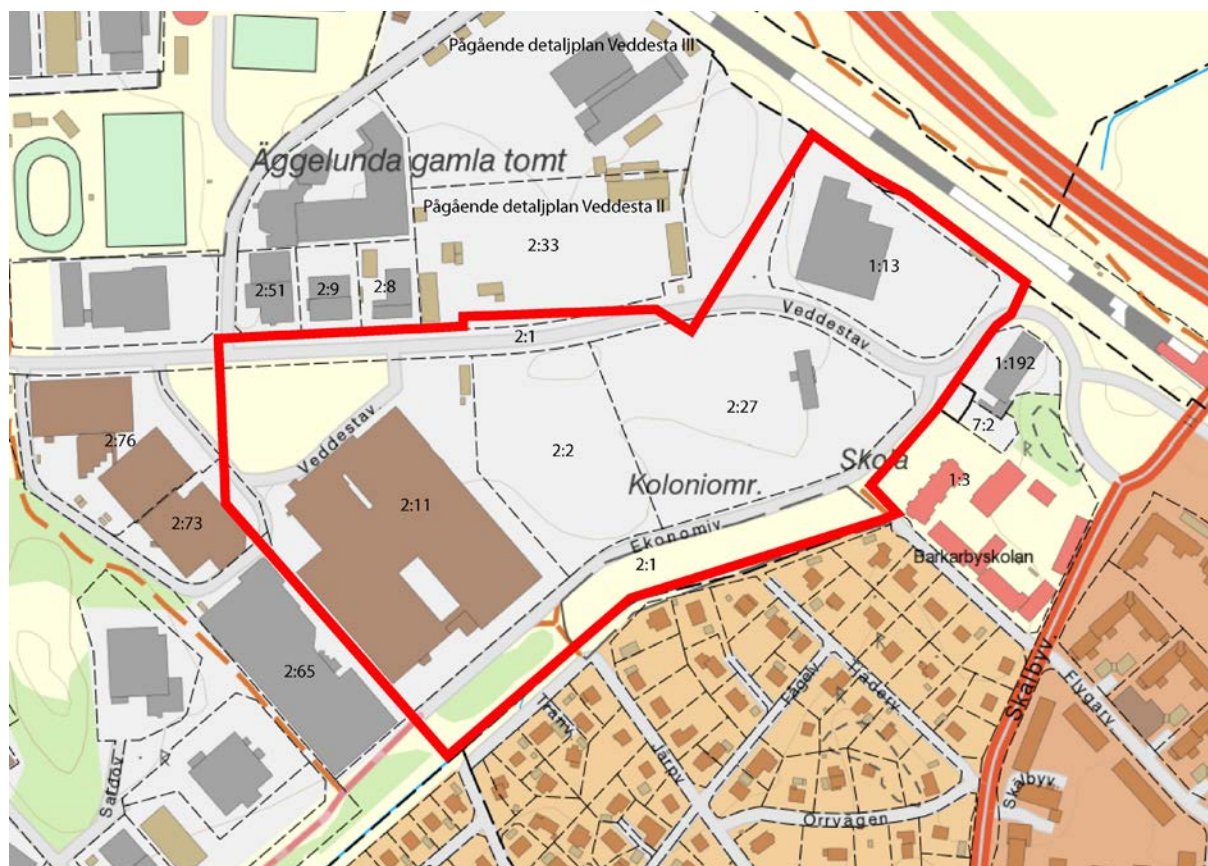
Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget i södra Veddesta. Det avgränsas i öster av Mälarbanan, i söder av befintlig villabebyggelse samt i norr av Veddestavägen. Direkt norr om planområdet pågår detaljplanering av Veddesta II respektive Veddesta III. I väster om planområdet pågår detaljplanering av Veddesta IV. Planområdets areal uppgår till cirka 12,5 hektar.

Markägförhållanden

Kommunen äger fastigheterna Veddesta 2:1, Veddesta 2:7 samt Veddesta 2:27 som alla ligger inom planområdet. I övrigt är marken till största del i privat ägo. Markägförhållandena beskrivs mer ingående i avsnitt 5 "Genomförande".



Planområdets ungefärliga läge och omfattning med berörda fastigheter samt närliggande områden.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Norr om planområdet finns Mälarbanan och Europaväg 18 som är av riksintresse för kommunikationer i enlighet med miljöbalken 3 kap 8§. Byggnader till en viss våningshöjd kan också påverka riksintresset för luftfarten, framför allt Luftfartsverkets system för navigeringshjälpmedel samt kommunikations- och radarsystem. Avvägningar mellan riksintressen och andra intressen prövas av Länsstyrelsen.

Regional utvecklingsplan RUFS

Tillsammans med Jakobsberg, Barkarby handelsplats och Barkarbystaden bildar området en av länets åtta regionala kärnor enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS). Visionen är en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med urbana kvaliteter, fler boendemöjligheter, fler arbetsplatser och en bättre kollektivtrafik.

Översiktsplan och program

Översiktsplanen för Järfälla kommun, ”Järfälla nu till 2030”, antogs av kommunfullmäktige 2014 och har vunnit laga kraft. Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanen där det föreskrivs att området ska utvecklas med en urban/stadsmässig karaktär. Planområdet ligger inom den regionala kärnan som redovisas i RUFS samt inom tunnelbanans influensområde.

Ett program för södra Veddesta godkändes 2015 som underlag för att upprätta detaljplaner. Programmet beskriver hur Veddesta ska utvecklas till en blandstad med hög täthet.

Stockholmsförhandlingen

Under 2013 genomfördes den så kallade Stockholmsförhandlingen där Järfälla kommun, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun och Solna stad kom överens om en utbyggnad av tunnelbanan och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet. Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan godkändes av kommunfullmäktige den 3 mars 2014. Detta planområde ingår i det influensområde som avtalen hänvisar till.

Strandskydd

Området omfattas av strandskydd längs med Veddestabäcken.

Gällande detaljplaner

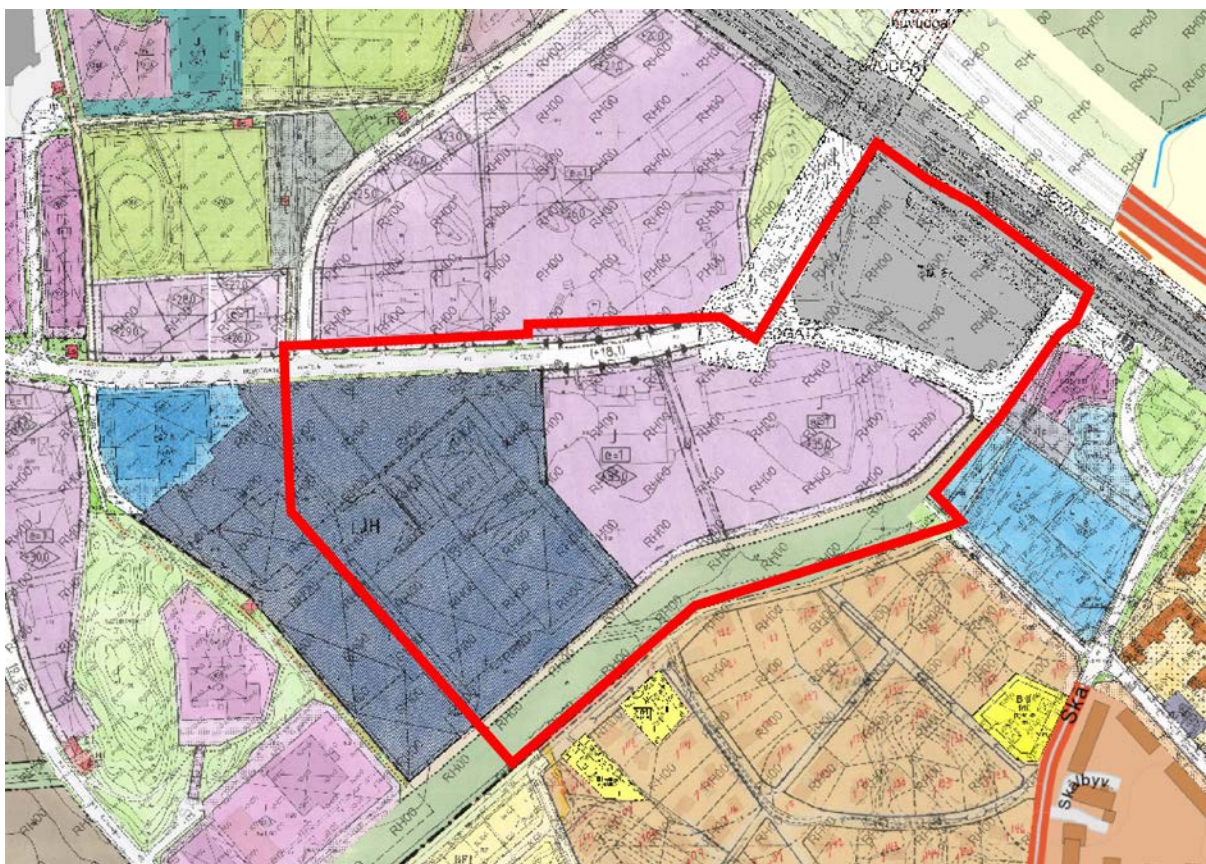
Planområdet är inom följande gällande detaljplaner:

Nr	Namn	Laga kraft
Ädp 2017-11-20	Tunnelbanan	2017-11-20
D 2012-07-12	Mälarbanan	2012-07-12
Ädp 1993-01-07	Veddesta företagscentrum	1993-01-07
D 1989-05-24	Veddesta södra industriområde	1989-05-24
S 1985-02-19	Barkarby centrum	1985-02-19
S 1981-03-23	Veddesta industriområde	1981-03-23
B 1962-11-07	Veddesta 1:6-1:10, 2:1-2:11	1962-11-07

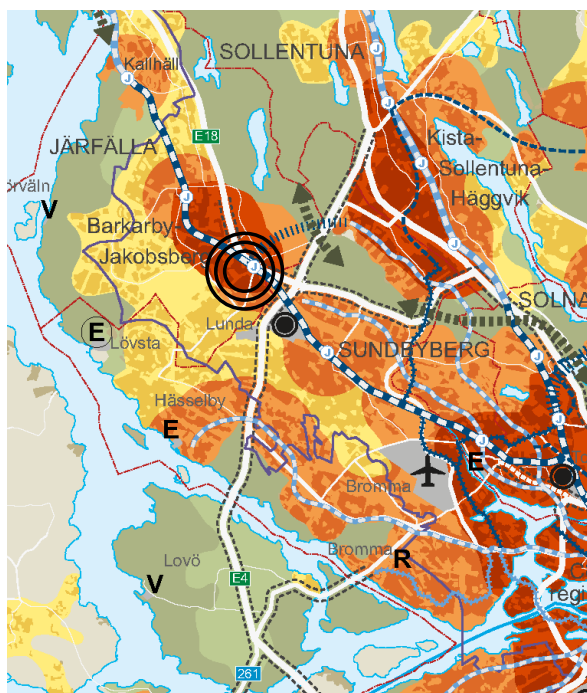
Planuppdrag

I samband med att programmet för södra Veddesta godkändes av kommunstyrelsen den 2 februari 2015 §7 gav kommunstyrelsen även planutskottet planuppdrag för en första detaljplanetapp i Veddesta.

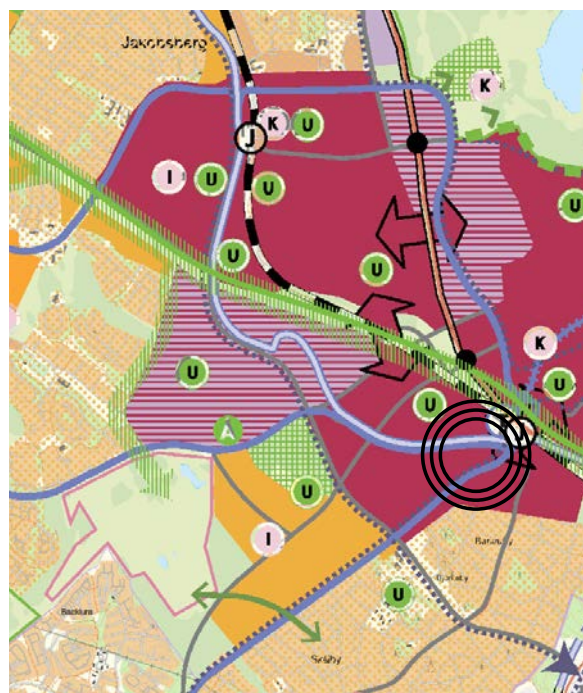
Den 14 december 2015 beslutade kommunstyrelsen att även fastigheten Veddesta 1:13 ska ingå i planuppdraget.



Planmosaik gällande planer.



Utsnitt ur RUFS 2010 med ungefärligt läge för planområde markerat.



Utsnitt ur översiktsplanens framtidsbild med ungefärligt läge för planområde markerat.

2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Natur och rekreation

Mark och vegetation

Marken inom planområdet består till största del av hårdgjord yta i form av vägar, parkeringsplatser och verksamheter. Den grönyta som finns inom planområdet ligger i södra delen och är ett parkstråk längs med Veddestabäcken.

Naturvärden

Det finns en grön kulle väster om planområdet. Denna är angiven som huvudgata i gällande detaljplan. Den ligger i läget för Veddestabron.

Övrig naturmiljö inom planområdet är främst ett grönstråk längs Veddestabäcken i söder, ett gräs- och buskbevuxet område norr om Ekonomivägen samt en trädallé längs Veddestavägen. Längs Veddestabäcken finns ett trivialskogsparti med bland annat björk, sälg och poppel. Trivialskogen har sitt ursprung i en naturlig plantering som planterades i slutet av 1980 och har därefter inte gallrats. Grönytan längs Veddestabäcken fungerar idag som ett parkstråk. I den kulverterade delen av Veddestabäcken ligger ett område med odlingslotter.

Gatuträden utmed Veddestavägen är planterade både i svackdiken och i uppfyllnad mot parkering samt på plana gräsremsor. På grund av platsens biologiska förutsättningar är träden i varierande skick. I några av träden förekommer mistel.

Rekreation och friluftsliv

Ett smalt parkstråk följer Veddestabäcken. I parkstråket går en gång- och cykelväg. Vägen är en delsträcka av Upplandsleden som börjar vid Barkarby station och går genom Järfälla utmed Mälaren upp mot Gävle.

I Ormbäckaskogen väster om Järfällavägen finns ett elljusspår som renoverades 2014. Vid Björkebyskolan nära Skälbyparken finns en spontanidrottsplan. Skälbyparken är Barkarby-Skälbys stadspark med dansbana, marknader, valborgsfirande och bygdegård. Även Barkarbystadens stadspark Kyrkparken ligger inom promenadavstånd.

Veddesta är idag ett verksamhetsområde och det finns ingen lekplats i området. Grönytan längs med Veddestabäcken fungerar idag som ett parkstråk. I norr, utanför planområdet, finns bollplaner.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Geotekniska undersökningar har utförts för planområdet löpande under planprocessen. 2019 sammanställde Sweco resultaten från alla genomförda utredningar. Undersökningen bekräftar SGUs (Sveriges geologiska undersökning) uppgifter gällande jorddjup, då fast berg påträffades på djup mellan 3 till 10 meter inom planområdet vid sondering. De tunnare jordlagren finns i områdets södra och nordvästra del. Den geotekniska undersökningen visar att det övre jordlagret till största delen består av mulljord eller asfalt. Under mulljorden

påträffades fyllnadsmaterial och/eller torrskorpelera med en mäktighet på mellan 1 och 12 meter. Längst ner påträffades lera som sträckte sig ner till som mest 10 meter i den nordöstra delen av planområdet.

Förutsättningar för ras och skred

Enligt översiktsplanen finns det naturliga förutsättningar för ras och skred längs med Veddestabäcken.

Grundvattennivå

Mätningar visar grundvattennivåer mellan 2,0 till 4,3 meter under markytan. Grundvattenströmningen bedöms ske söderut från området och i riktning mot Veddestabäcken. I höjd med Järpvägen kulverteras bäcken och rinner vidare i östlig riktning under järnvägen och E18.

Radon

En översiktlig undersökning av radonriskbedömning gjordes för hela kommunen 1997. Området bedöms ha låg risk för radon.

Hydrologiska förhållanden

Vattendrag

Veddestabäcken finns söder om planområdet. I den östra delen är Veddestabäcken kulverterad och öster om E18 mynnar Veddestabäcken ut i Bällstaån. Det finns förutom det inga ytterligare vattendrag inom planområdet.

Vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer

Planområdet ligger inom Bällstaåns avrinningsområde. Bällstaån är förorenad vilket gör att den inte uppnår god kemisk status och har dålig ekologisk status. Miljökvalitetsnormerna anger att god kemisk status ska uppnås senast 2015 och god ekologisk status senast år 2021. Enligt gällande förslag ska god ekologisk och kemisk status uppnås senast 2027. Det är främst förhöjda halter av zink och fosfor som gör att god ekologisk status inte kan uppnås. Miljökvalitetsnormerna innebär att det finns ett icke-försämringskrav vid byggnation inom avrinningsområdet, det vill säga att föroreningarna inte får öka och att rening av dagvattnet måste ske.

Översvämning

Längs med Veddestabäcken, utanför planområdet, förekommer en risk för översvämning vid BHF (beräknat högsta flöde).



Ortofoto 1958. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.



Ortofoto 2016. Markering visar ungefärlig plangräns för denna plan.

Bebyggelse

Det finns inga bostäder inom planområdet. På fastigheten Veddesta 2:7 finns verksamheter. I nuläget bedrivs mestadels olika former av verksamheter på fastigheterna som är inom planområdet. På fastigheten Veddesta 1:13 finns idag en bilhandel med stora uppställningsytor utomhus. Veddesta 2:11, centrumfastigheten, inrymmer bland annat en mindre livsmedelsbutik, handel, kontorshotell samt en större parkeringsplats. På kommunens fastighet Veddesta 2:27 ligger en tegelbyggnad med tre våningar som tidigare använts som kontor och tillfälligt platskontor under Mälarbanans utbyggnad. Söder om planområdet finns befintliga villor.

Landskapsbild/stadsbild

Södra Veddesta är idag ett verksamhetsområde med låg exploatering. Eftersom Barkarby flygfält tidigare låg på andra sidan motorvägen är bebyggelsen i Veddesta låg för att inte störa in- och utflygning på fältet. Området består främst av stora hårdgjorda ytor. Den gröna remsan längs med Veddestabäcken skiljer verksamhetsområdet och den befintliga villabebyggelsen söder om den.

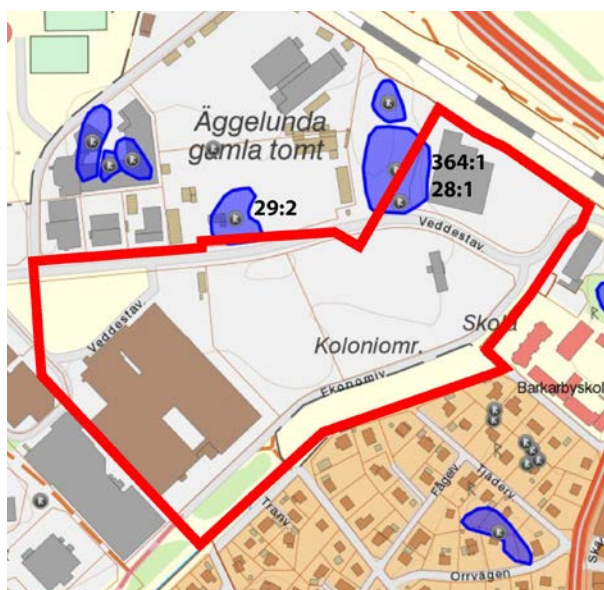
Kulturhistoriskt värdefull miljö

Fornlämningar och byggnadsminnen

Det finns flera noterade fornlämningar i området var av en har legat inom planområdet. Fornlämningarna Järfälla 29:2, 364:1, 28:2 och 28:1 är undersökta samt borttagna och kulturmiljölagens skydd av fornlämningar är inte tillämplig för dessa.

Gravfältet Järfälla 29:2 undersöktes cirka 1980. Gårdstomten Järfälla 364:1 (Äggelunda gård) undersöktes 2011, samtidigt som gravfältet Järfälla 28:2.

Om det vid grävning eller annat arbete påträffas fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt kulturmiljölagen.



Fornlämningar markerade i närområdet. Röd streckad gräns visar ungefärlig plangräns för denna plan.

Gator och trafik

Gångtrafik

Nätet för gångtrafikanter är begränsat i dagsläget. Eftersom området präglas av stora fastigheter och ett grovmaskigt vägnät blir avstånden långa för gångtrafikanter. Gångbanor finns utmed Veddestavägen och Veddestabäcken. Gångförbindelser finns också till Järpvägen och Fasanvägen i Barkarby. Kopplingar till östra sidan om E18 finns söder om planområdet över Barkarbybron. För att ta sig till gång- och cykelvägen mellan E18 och Mälarbanan måste gångtrafikanter först bege sig 700 meter söderut till tunneln under järnvägen eller cirka 1,5 kilometer norrut till Viksjöledens bro över järnvägen.

Cykeltrafik

I södra delen av planområdet, längs med Veddestabäcken, går det regionala cykelstråket Skälbystråket. Kopplingen mot Barkarbybron är dock svag. Stråket uppfyller inte regional standard bland annat genom att cykeltrafiken inte är separerad från gångtrafiken. Längs Veddestavägen går ett lokalt cykelstråk på en kombinerad gång- och cykelbana. Precis som för gångtrafikanterna är nätet grovmaskigt och smidiga kopplingar till intilliggande stråk saknas.

Kollektivtrafik

Veddestavägen trafikeras av en stombusslinje och tre lokala busslinjer. Stombuss 178 går från Jakobsberg via Veddesta och vidare till Akalla, Kista, Helenelund, Danderyds sjukhus och Mörby station. Lokalbussarna, linjerna 541, 552 och 553, förbinder Veddesta med Barkarby, Skälby, Jakobsberg, Viksjö, Hässelby villastad och Vällingby.

Mälarbanan har byggts ut till fyra spår mellan Barkarby och Kallhäll för ökad kapacitet. Pendeltågsstationen i Barkarby har nyligen flyttats cirka 250 meter norrut och ligger därmed i direkt anslutning till planområdet. Bussterminalen ligger för närvarande kvar i det sydliga läget, vilket medför långa sträckor för omstigande resenärer. Från Barkarby station finns goda tågförbindelser till Stockholm central. Pendeltågen går med 15-minuterstrafik större delen av dygnet. Norrut finns pendeltågsförbindelse mot Kungsängen och Bålsta.

Biltrafik

Veddestavägen är den enda genomgående vägen i området. Vägen upplevs genom sin bredd som en väg där stor vikt lagts vid fordonens framkomlighet och hastighet. Fastighetsutfarter förekommer längs sträckan, om än ganska glest. Parkering är inte tillåten längs Veddestavägen. I det närliggande området finns ett antal återvändsgator vilket gör att Veddestas och Barkarbys vägnät inte är integrerade med varandra. Det finns inga allmänna parkeringsanläggningar inom planområdet.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Hela planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. Spillvatten från Veddesta avleds via spillvattenledning längs med Veddestabäcken. Ledningen längs med Veddestabäcken försörjer stora delar av Barkarby och Skälby.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i Bällstaåns avrinningsområde. Bällstaån rinner nordost om planområdet och är tillsammans med Veddestabäcken recipient för dagvatten från planområdet eftersom Veddestabäcken är ett biflöde till Bällstaån och rinner längs med planområdets sydöstra avgränsning. Avrinningen inom planområdet sker huvudsakligen i sydöstlig riktning med Veddestabäcken som recipient för dagvattenflödena. Dagvattnet från planområdet rinner i dagsläget orenat till Veddestabäcken och vidare till Bällstaån genom en kulverterad dagvattenledning.

Förutsättningarna för naturlig infiltration av dagvatten i planområdet bedöms som mindre goda eftersom det idag är många stora hårdgjorda ytor i planområdet.

Energiförsörjning

E.ON är huvudman för den fjärrvärme och el som finns utbyggd i området.

Störningar och risker

Buller

Planområdet är utsatt för buller främst från Veddestavägen, E18 och Mälarbanan.

Farligt gods

Veddestavägen har tidigare varit utpekad som rekommenderad väg för transport av farligt gods. Länsstyrelsen beslutade dock 2017-12-14 att vägen inte längre skulle utpekas som detta.

Förorenad mark

En fördjupad miljöteknisk markundersökning av området Södra Veddesta, omfattande fastigheterna Veddesta 2:11, 2:2, 2:27 och 1:13 samt 2:1 har tagits fram (Norconsult, 2019). En särskild utredning togs fram för Veddesta 2:11 (Tyréns, 2019a) som kompletterats inför antagande av detaljplanen (Tyréns, 2019b).

På fastigheten Veddesta 2:11 har avvikande halter av främst flyktiga oljekolväten men även klorerade alifatiska kolväten påträffats i markens porluft under bottenplatta, där det tidigare bedrivits potentiellt förorenande verksamhet. I samband med geoteknisk undersökning 2019 togs jordprover under byggnad. Samtliga analyser visade halter lägre än rapporteringsgränsen för analysmetoden (Tyréns, 2019b). Uppmätta värden är lägre än beräknade lågrisknivåer. Utifrån kända förutsättningar, resultat av utförda undersökningar och utformning av kvarter, bedöms det inte föreligga risk för negativa effekter på inomhusmiljön. Totalhalter i jord under bottenplatta är dock inte kända, varför det kvarstår en osäkerhet avseende behovet av eventuella schaktåtgärder, utöver den schakt som planerad grundläggning medför (Tyréns, 2019b). Därför ska provtagning genomföras i samband med rivning av befintlig byggnad.

Det kvarter inom fastigheten Veddesta 2:11 där en förskola planeras (kvarter 14) ligger uppströms eventuellt förorenad mark. Anläggning av kvartersmark medför att utskiftning av cirka 0,5 meter av befintlig fyllning kommer att ske. Detta innebär att sannolikheten att barn ska komma i kontakt eller få i sig jord (befintlig fyllning) genom munnen bedöms vara mycket liten (Tyréns, 2019b).

På fastigheten Veddesta 2:2 rekommenderas schaktsanering av fyllnadsmassor i de norra delarna för att sanera området från PAH-förorening (Norconsult, 2019). Förhöjda halter av tungmetallerna arsenik, bly, kobolt och kvicksilver förekommer inom fastigheten 2:2 och åtgärd i form av schaktsanering krävs därför (Norconsult, 2019).

På Veddesta 2:27 noterades ställvis höga halter bensen och PAH'er och schaktsanering rekommenderas (Norconsult, 2019). Inga förhöjda föroreningsnivåer har påvisats på fastigheten Veddesta 1:13 och inga ytterligare provtagningar eller åtgärder bedöms krävas (Norconsult, 2019).

PFOS har påvisats i halter högre än SGI:s riktvärde för grundvatten som dricksvattenresurs och lägre än riktvärdet för skydd av ytvatten i samtliga fem grundvattenrör. PFOS har sannolikt primärt ursprung från andra områden utanför södra Veddesta. Närmaste ytvattenförekomst är Veddestabäcken som mynnar i Bällstaån i vilken miljö kvalitetsnormen för PFOS redan överskrids. Utbyggnaden av detaljplaneområdet får inte försämra vattenkvalitén (MKN) i Bällstaån. Flödet i Veddestabäcken är dock mycket litet förutom vid kraftiga regn, vilket innebär att ett potentiellt tillskott från Veddesta 2:11 till Bällstaån bedöms vara ringa (Tyréns, 2019b).

3. PLANFÖRSLAG

Med gällande planförslag möjliggörs runt 2000 bostäder. Bebyggelsestrukturen innebär en tät, urban stadsmiljö i det som kommer att bli en del av kollektivtrafiknoden i Veddesta. Stadsdelen ska bli hållbar, levande och varierad med nya bostäder, arbetsplatser, handel, förskolor och andra typer av verksamheter. Via vägkopplingar och kollektivtrafikkopplingar i form av tunnelbana, pendeltåg samt buss blir stadsdelen integrerad med andra delar av kommunen och i ett större perspektiv med resten av Stockholms län.

Det pågår flera detaljplaneprocesser inom Veddesta som alla ligger intill varandra. Tillsammans bildar de planerna början på den helhetsstruktur som ska forma framtida Veddesta. Därav delas vissa av de genomförda utredningarna mellan de olika planerna och denna planbeskrivning hänvisar också till de andra detaljplanerna.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram har arbetats fram parallellt med planhandlingarna. Programmet är fristående från planhandlingarna. Syftet är att säkerställa en hög kvalitetsnivå och en sammanhållen stadsbyggnadskaraktär för det område som detaljplanen omfattar. Programmet utgör en del av det kommande exploateringsavtal som träffas mellan kommunen och berörda byggaktörer och ska ligga till grund för bygglovsprövningen. Bebyggelsen delas in i fyra olika delkaraktärer med olika gestaltning.



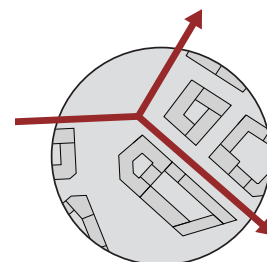
*Utsnitt från kvalitetsprogrammet med de fyra olika delkaraktärerna;
1.Front, 2.Huvudgata/centrum, 3. Inre stad och 4.Parkgata*

Ny bebyggelse

Ambitionen är att skapa en tät och grön blandstad med ett stort serviceutbud och en myllrande gatumiljö. Genom att mixa bostäder med service, kultur och kontor skapas förutsättningar för en aktiv och hållbar livsstil. Utvecklingen av planområdet föreslås ske utifrån fem stadsbyggnadsstrategier. Målet är att möjliggöra en variation av uttryck och innehåll samtidigt som en sammanhängande och blandad stadsbygd med kvalitativa offentliga rum säkras.

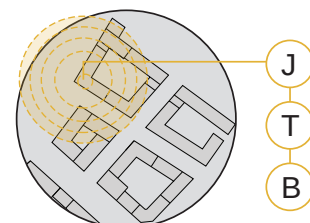
Koppla samman huvudstråk

Veddestavägen kopplas till Barkarbystaden och Veddesta blir en integrerad del av Barkarbystaden. Att ta fasta på och utveckla dagens huvudgata möjliggör en successiv utveckling inom Veddesta och medger en hög grad av regional tillgänglighet. Huvudstråken lägger grunden för en tydlig stadskärna med samband, urbanitet och rörelse över hela stadsdelen.



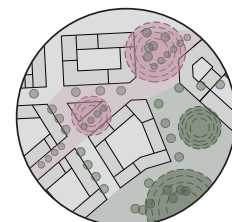
Integrera stationen i staden

Stationen och de intilliggande kvarteren utformas som en effektiv nod med balans mellan trafik och stadsrumskvaliteter. Att stadsdelen kring stationen blir tillgänglig, tät och blandad har betydelse på såväl regional som lokal nivå. För regionen finns här potential att skapa arbetstillfällen och bostäder med bra tillgänglighet till kollektivtrafik. För Veddesta blir stationen ett centralt område med potential att bli en dynamisk mötesplats.



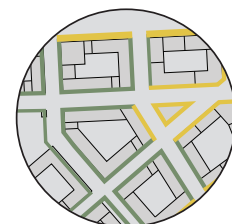
Skapa inbjudande stadsrum

Torg och parker ska utformas som urbana mötesplatser som uppmuntrar till möten. Parkstråket med Veddestabäcken har stor potential som grönskande länk. Omkringliggande områden knyts till stadsdelen med nya kopplingar. Dessa utformas som attraktiva gaturum med utgångspunkt i den gående människans upplevelse. Hög tillgänglighet ger levande stadsrum.



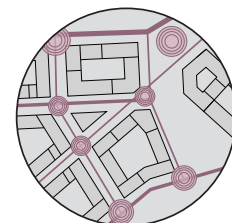
Skapa framsidor och insidor

En framsida gestaltar gränssnittet mellan kvarteren och det offentliga rummet. Utmed järnvägen och E18 skapas en framsida som markerar denna särskilt strategiska del. Veddestavägen utformas som en stadsgata. Den kantas av framsidor med hög grad av offentlig karaktär. Mötet med Barkarbys villor utgörs av ett grönt parkstråk. Som kontrast till framsidorna möjliggörs lugna insidor i kvarterens mitt.



Skapa förutsättningar för stadsliv

Kvarteren ges en varierad täthet, med högst densitet kring stationen och längs stadsgatan Veddestavägen. Mot parkstråket och Barkarbys villor blir exploateringen lägre. Stadsdelens olika lägen möjliggör en variation av verksamheter som skapar förutsättningar för ett hållbart levnadssätt med närhet till vardagsfunktioner. Korta kvarter ger en finmaskighet i gatunätet som gynnar stadslivet.



Bebyggelsestruktur

Veddesta har tidigare präglats av att området har legat så nära Barkarby flygfält. Bebyggelsen är i det flesta fall endast 1-2 våningar. I samband med att kollektivtrafiken har byggts ut med fler järnvägsspår, som ökat kapaciteten för pendeltågen, och att tunnelbanans blå linje från Akalla byggs ut med nya stationer hamnar Veddesta i ett nytt strategiskt läge. Detta ger goda förutsättningar att bygga fler bostäder och verksamhetslokaler. Möjlighet ges att bygga högt och tätt på en central plats i regionen. Innehållet i byggnaderna, affärerna, kontoren, de boende och övriga verksamheter tillåts göra avtryck i det offentliga rummet.

Planförslaget möjliggör en bebyggelsestruktur med 16 kvarter som varierar i storlek och innehåll. En generell bestämmelse i plankartan visar inriktningen för majoriteten av kvarteren genom att fasaderna i kvarteren ska placeras i direkt gräns till kvartersmark/allmän plats. Kvarteren ska också vara sammanbyggda i bottenvåning, minst en våning uppåt. Detta ger tydlighet mellan offentligt och privat rum samtidigt som det också ger bättre förutsättningar utifrån ett driftperspektiv.

Balkonger och burspråk ger stora boendekvaliteter. Rätt utformade kan de också bidra till variation i gaturummet. Planförslaget möjliggör utkragande balkonger och burspråk på de flesta av byggnaderna. Generellt tillåts en utkravning på 1 meter med 4,5 meters frihöjd. En utkravning på 1,5 meter med 3,5 meters frihöjd tillåts mot de mindre gatorna. Utkragande delar ska medvetet gestaltas som en bidragande del till såväl gaturummet som till områdets stadskvaliteter. Utformning av balkonger bör göras i relation till husets proportioner.



Struktur.

Användning

Planförslaget möjliggör en blandad och varierande exploatering. Innehållet i kvarteren inom planområdet skiljer sig utan att detaljplanen är allt för styrande. Användningen av kvarteren är flexibel och möjliggör anpassningar efter behov vilket gör planen hållbar över tid.

Kvarteren intill Veddestabron ligger i ett bra strategiskt läge i området och kommer på sikt att bli en av de största noderna för kollektivtrafik i norra stor-Stockholm (kvarter 1 och 2). Det är här såväl tågresenärer som bussresenärer möts. I dessa kvarter möjliggörs bostäder och centrumverksamhet.

Nästkommade kvarter, längs med Veddestavägen riktning västerut (kvarter 3, 6 och 7), har ett fokus på verksamheter. Dessa verksamheter kommer ha ett centralt läge i det nya Veddesta och kommer att ligga mittemot det nya sjukhuset i Veddesta (pågående detaljplan Veddesta II). En av uppgångarna från tunnelbanan återfinns i ett av dessa kvarter (kvarter 7).

Resterande kvarter inom planområdet har stort fokus på bostäder med komplement av verksamheter vid behov. I den södra delen av planområdet tillåts öppningar i kvartersstrukturen. Inom två kvarter (kvarter 5 och 14) tillåts förskolor, ett i väster samt ett längs med parkområdet i söder. Ingen bebyggelse föreslås inom parkstråket längs med Veddestabäcken, dels på grund av behovet av grönyta men också på grund av risken för ras och skred.



Möjligt innehåll i kvarteren.

Höjder

Både den regionala utvecklingsplanen och kommunens översiktsplan pekar ut området som en plats där högre exploatering bör och kan tillåtas. Programmet för Södra Veddesta redovisar detta område med högst täthet. Att området ska bli en stor kollektivtrafiknod talar också för en större skala och ett effektivt markutnyttjande.

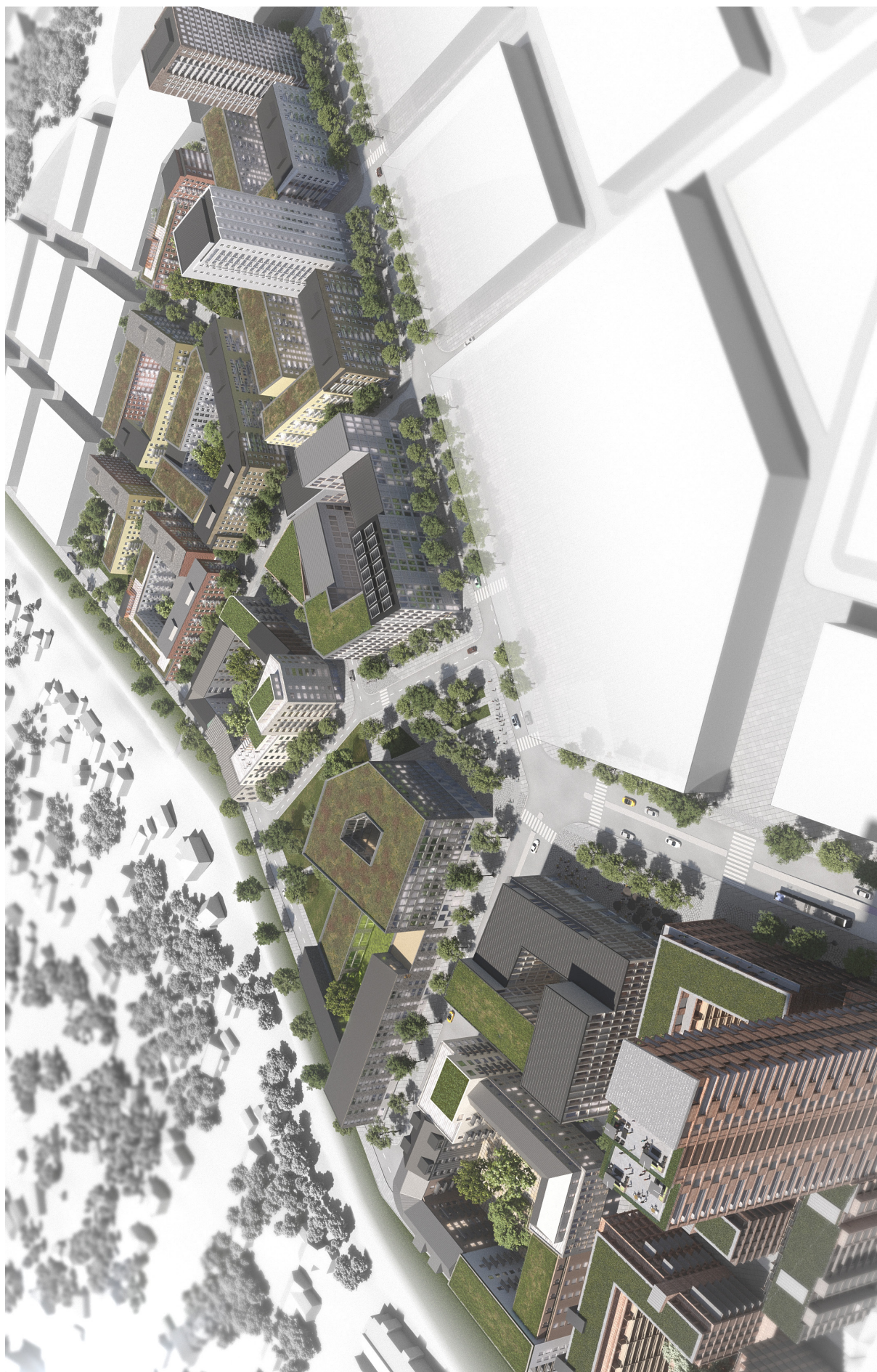
Den högsta bebyggelsen placeras längs med Veddestavägen och vid Veddestabron. Dessa vägar är av sådan bredd att de tål högre bebyggelse intill sig. Vägarna är också högt trafikerade av både fordon och gångtrafikanter. En 32 våningar hög byggnad tillåts i anslutning till Veddestabron.

Majoriteten av de resterande kvarteren är inom skalan 6-8 våningar. En princip är att ju närmare kvarteren ligger Veddestavägen desto högre antal våningar tillåts. Detta möjliggör också en harmonisk variation i höjddled.

Kvarteren närmast parken och befintlig bebyggelse tillåts vara högst 5 våningar. Detta möjliggör en bra övergång mellan ny bebyggelse, parkstråk och befintlig villabebyggelse.



Det höjdivtervall som planförslaget tillåter.



Visionsbild.



Illustrationsplan.

Planbestämmelser

Flexibel användning möjliggörs genom en kombination av flera användningsbestämmelser. De användningar som finns för kvartersmark är **B, C, S1, O, K, P1, T1, T2, T3, E1, E2**.

Under mark, på vissa platser under allmän plats, möjliggörs tunnelbana. Användningarna är anpassade med hänsyn till slutsatser i framtagna utredningar.

Möjlig exploatering styrs av tydliga användnings- och egenskapsgränser samt regleringar av byggnadernas höjd. **Byggnadshöjd** används mestadels i plankartan. **Totalhöjd** regleras för de tre högsta byggnaderna på grund av den flyghinderanalys som har tagits fram. **Kryssmark och bestämmelsen e3** finns i norr mot järnvägen för att hantera riskavstånd. Byggnaders placering styrs med bestämmelsen att dessa ska **placeras i gräns till kvartersmark/allmän plats** för att tydligt visa vad som är privat och offentligt rum. Kvarteren styrs också så att bebyggelsen ska vara **sammanbyggd minst 1 våning upp**. Detta gäller överallt förutom i vissa lägen som lämpar sig för portiker med bestämmelsen **f2**. Även på platser utan **f2** tillåts portiker, dock ska dessa ha grind eller liknande. Kvalitetsprogrammet kommer via avtal att säkra gestaltungsfrågor. Planen styr att byggnaders sockelvåning ska utföras i annat material, alternativt med annan struktur än ovanförliggande fasad. Bestämmelsen **e2** tillåter djupare husdjup på vissa lägen. Där gatans lutning inte möjliggör tillgängliga entréer får något djupare indrag av entréerna göras för att klara tillgängligheten. Detta följer planbestämmelsen **tydligt markerade entréer**.

Generellt mot huvudgata tillåts en **utkragning av balkonger över allmän plats** på 1 meter med 4,5 meters frihöjd. För de mindre gatorna är bestämmelsen istället 1,5 meter utkragande över allmän plats med en minsta frihöjd om 3,5 meter. Bestämmelsen **f1** säger att balkonger inte får kraga ut från fasadliv och gäller för alla tre höghus inom planområdet. Bestämmelsen reglerar enbart balkonger vilket gör att exempelvis skärmtak och burspråk får provas vid bygglovsprövning.

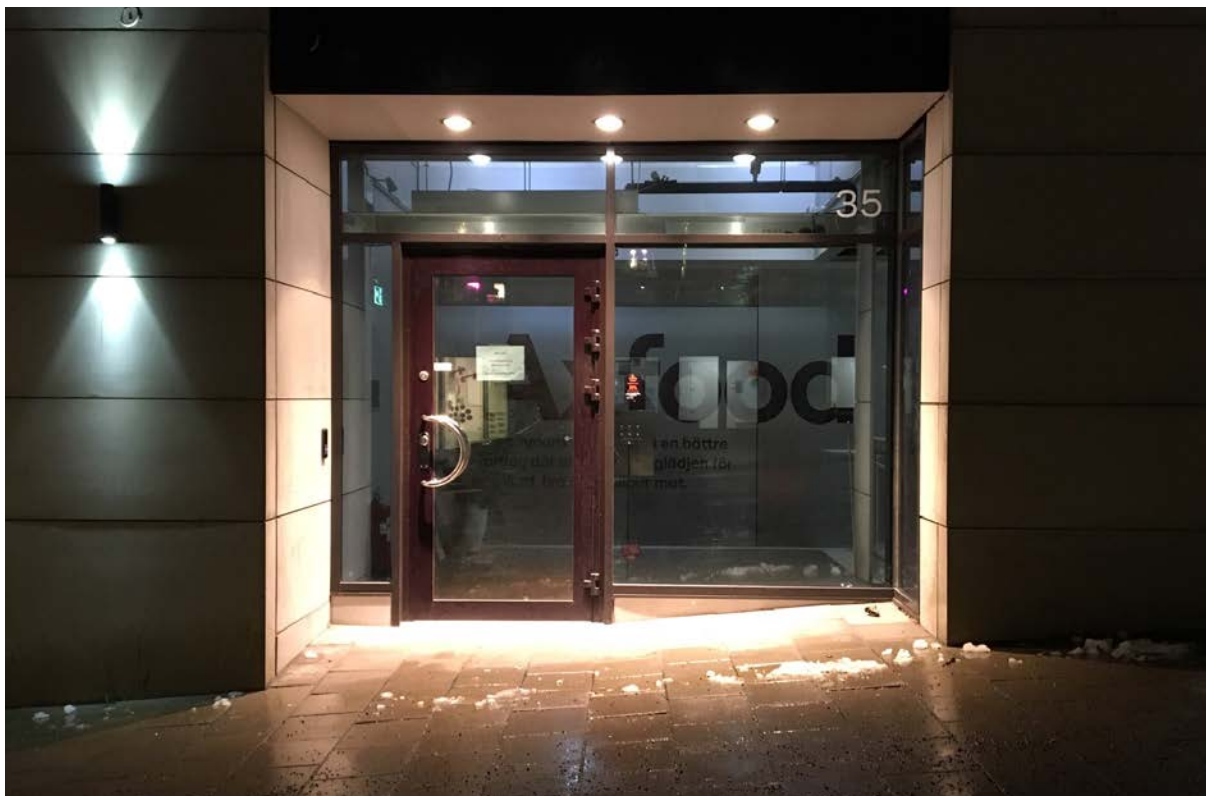
Veddestabron och Veddestavägen kommer att vara vältrafikerade. Därför **medges ej garageinfart** mot dessa. Detsamma gäller mot torg. I viktiga strategiska lägen finns krav på handel i bottenvåning med bestämmelsen **e4**. I andra lägen finns krav på centrumverksamhet i bottenvåning med bestämmelsen **e5**.

Bestämmelser finns kring **buller, risk och föroreningar**. Dessa gäller mot bakgrund av de respektive utredningar som har tagits fram under planarbetet. Bestämmelser som mer berör bussterminalen och tunnelbanan redovisas under respektive stycke i planbeskrivningen.

Offentlig och kommersiell service samt verksamheter

Förskolor

Förskolor möjliggörs på två platser inom planområdet, väl synliga och tillgängliga i vardagslivet och i ett mer skyddat läge från trafiken, vilket ses som positivt ur ett barnperspektiv. Förskola kan placeras i bottenvåning på bostadshus men då måste gårdarna utformas på sådant vis att dessa kan samutnyttjas mellan boende och förskola. Planförslaget möjliggör cirka 2200 kvadratmeter yta var för de båda förskolorna vilket skulle ge cirka 20 kvadratmeter per barn om förskolan i fråga har 100 barn. Förskolegårdarna rymmer då en trygg zon om 900 kvadratmeter samt en rörelsefylld zon om 1200 kvadratmeter enligt lekvärdesfaktorn. Då är inte omkringliggande parkmark inräknat vilken kan fungera som vild zon.



Exempelbild från Hagastaden, indragen entré för att klara tillgängligheten. Denna lösning följer plankartans intentioner med tydligt markerad entré.



*Illustration över möjlig bullerskrämslösning. Skärmen bör vara transparent och indragen i förhållande till fasaden för att tydligt underordna sig byggnaderna.
Bild: White arkitekter.*

Levande bottenvåningar

Alla bottenvåningar i stadsdelen ska ha en tydlig relation till sina omgivande stadsrum och vara väl utformade för att bidra till trygga och attraktiva stråk. Med utgångspunkt i den gående människans upplevelse bör bottenvåningen variera i utformning. Planen styr genom bestämmelser att vissa av byggnaders delar ska innehålla verksamheter i bottenvåningen. Regleringar gäller i strategiskt viktiga lägen där stor rörlighet av människor förväntas ske, främst längs med Veddestabron och Veddestavägen men även längs vissa av de mindre lokalgatorna.

Andra verksamheter

Ett antal av de mer centralt belägna kvarteren har en användning som inte tillåter bostäder utan istället tillåter olika former av verksamheter i form av centrum, handel eller kontor. Läget ger bra förutsättningar för dessa former av verksamheter och bullernivåerna omöjliggör bostäder. Tunnelbanekvarteret i centrala delarna av planen tillåter både bostäder och verksamheter.

Landskap och mikroklimat

Sol- och skuggstudier

Sol- och skuggstudien redovisar skuggor från byggnadskroppar vid tolv tidpunkter under dygnet och två dagar under året. Modellen redovisar kvartersformer med de våningsantal som är redovisade under avsnitt "Höjder". Grundprincipen är att prioritera dagsljus på publika platser. Sammanfattningsvis får i princip alla publika rum sollägen under något av de redovisade tillfällena under sommarmånaderna. Bra solförhållanden får framförallt de södra delarna av planområdet som vetter mot grönområdet intill Veddestabäcken. Den högre bebyggelsen skuggar framförallt Veddestavägen. Den centrala parken och torget i anslutning till denna får också bra solförhållanden. Befintlig villabebyggelse bedöms inte skuggas av ny bebyggelse.

Vind- och luftstudie

SLB-analys har utfört beräkningar av vind och luft. Miljökvalitetsnormen för både partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO₂, klaras i hela planområdet. Syftet med vindberäkningarna är att utreda var, och hur mycket, vinden förstärks i området kring planerad bebyggelse. Resultatet har analyserats och jämförts med svenska och internationella kriterier för vindkomfort för att säkerställa att ett gott vindklimat nås i området och för att peka ut eventuella platser där vindpåverkande åtgärder kan behöva vidtas.

Beräkningarna indikerar att ett gott vindklimat nås inom planområdet då vindarna överlag försvagas jämfört med bakgrundsvinden. Förstärkningen av vinden sker dock i de relativt trånga gaturummen beroende på vindriktning. Parker, torg och gemensamma ytor för boende inom planområdet lämpar sig väl för långvarig vistelse. Generellt sett försvagas vinden på dessa platser jämfört med bakgrundsvinden. I stort sett hela området klarar komfortkravet för ytor ämnade för längre uppehåll och stillasittande baserat på årsmedianvinden. Vindkomforten i området påverkas positivt av att befintlig vegetation sparas i största möjligast mån, och av trädplanteringar i de nya gaturummen. Som helhet bedöms inga åtgärder behövas för att förbättra vindkomforten inom planområdet.



Förskolor som planförslaget möjliggör.



Lägen där plankarten ställer krav på centrumändamål/handel i bottenvåningar.

Solstudie 21 juni.



Solstudie 22 mars.



Strandskydd

Veddestabäcken är i sträckningen genom Veddesta ett dike runt vilket det tidigare inte funnits strandskydd. Under 2019 har det uppstått en otydlighet kring om strandskydd gäller runt diket. I detta skede, hanteras frågan som att strandskydd gäller inom 100 meter från diket.

Inom detaljplanen föreslås strandskyddet upphävas inom kvartersmark och inom gatumark, men kvarstå på parkmark (bestämmelsen **a1**). Upphävandet prövas i enlighet med 7 kapitlet 18 § c Miljöbalken. Särskilda skäl behöver anges vid prövning av upphävandet.

Särskilda skäl för upphävande av strandskydd

7 kap. 18 § c punkt 1 och 2: Området används i huvudsak redan på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Området är till största delen ianspråktaget med verksamhetsbyggnader, befintliga och i olika skick, inhägnader och olika byggnadsverk som avskiljer stora delar av kvartersmarken från området närmast strandlinjen. Marken ner mot bäcken har i de planare partierna hållits öppen genom klippning och slagning av gräs.

7 kap. 18 § c punkt 5: Marken behöver tas i anspråk för att tillgodose att Järfälla kan uppfylla sitt åtagande att bygga bostäder inom influensområdet för tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Detta är vidare i översiktsplanen utpekad som ett område för utbyggnad av bostäder av urban karaktär.

Område inom strandskyddsområdet med naturvärden som kan vara av betydelse för flora och fauna sparas som parkmark. Det blir även fortsatt möjligt att ha fri rörlighet vid strandområdet på en remsa av minst 25 meters bredd.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Södra Veddestas nuvarande storskaliga kvarter bryts ner till ett rutnätssystem med kvarterstorlekar lämpliga för en fotgängare. Mindre kvartersstorlekar är bra för gångtrafikanter då gångvägar mellan olika målpunkter blir kortare och det blir möjligt att välja olika vägar i stadsmiljön. Samtliga gator inom detaljplanen förses med gångbanor på ömse sidor.

Längs Veddestavägen anläggs cykelbanor. I takt med att Veddestavägens betydelse som huvudgata ökar bör dessa klassas som ett huvudcykelstråk i Järfällas cykelplan. En ny cykelbana längs Mälarbanans västra sida skapar en rak och tydlig förbindelse för pendling. Detta stråk kan därmed utgöra en genare sträckning för det regionala cykelstråket Kungsängenstråket. Längs med Veddestabäcken rustas det regionala cykelstråket Skälbystråket upp till den standard som ett regionalt cykelstråk ska uppfylla.

Planen omöjliggör inte kopplingar i form av gång- och cykelväg till villaområdet i Barkarby via parkstråket längs med Veddestabäcken.

Kollektivtrafik

Inom planområdet, på fastigheten Veddesta 1:13 intill järnvägen och stationen Barkarby, byggs en ny bussterminal. Detaljplanen möjliggör att bussterminalen delvis byggs över

med en angöringsgata. Detta gör att terminalen delvis byggs in och blir väderskyddad för resenärerna.

Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla via Barkarbystaden till Barkarby station. Detta skapar tillsammans med pendeltågsstationen och bussterminalen Järfällas bästa kollektivtrafikläge. En förutsättning för stationsutformningen har varit att skapa så smidiga omstigningar som möjligt mellan trafikslagen. Ytterligare en uppgång för tunnelbanan planeras intill Veddestavägen inom planområdet.

En ny omstigningsplats skapas vid Barkarby station i och med att pendeltågsstationen flyttat sina plattformar norrut och ligger mellan Barkarbybron och Veddestabron. På sikt finns det även möjlighet att bygga ut så att även regionaltågen kan stanna vid Barkarby station. Detaljplanen tar också höjd för att en regional stombuss som trafikerar Förbifart Stockholm ska kunna angöra Barkarby station.

Biltrafik och gatunät

Gatunätet föreslås få en traditionell och robust rutnässtruktur. Majoriteten av gatorna kan få dubbelriktad trafik. Även om gatornas breddmått möjliggör dubbelriktad trafik finns möjlighet att reglera om trafiken till enkelriktad i önskad riktning.

I samband med planarbetet har WSP tagit fram en trafikutredning för att bland annat utreda belastningen på gatorna i den nya strukturen men också vilken mängd trafik befintliga gator i närområdet kan tänkas få. Prognosåret som har använts i utredningen är 2040 med hänsyn till Järfällas åtagande att bygga 14 000 bostäder inom tunnelbanans influensområde. Förutom åtagandet på 14000 bostäder har utredningen räknat på ett fullt utbyggt Veddesta och Barkarbystaden.

Trafikmängderna förväntas öka något på Veddestavägen till följd av exploateringarna, Veddestabrons placering samt Barkarby stations ökade attraktion som omstigningspunkt. Ökningen bedöms dock inte bli särskilt stor då det finns en avgående post i form av minskad trafik till följd av Veddesta centrums avveckling. Dagens trafikantal på Veddestavägen är mellan cirka 5000-16 000 fordon per dygn beroende på vilken plats som mäts. Trafikmängden för Veddestavägen för prognosåret är cirka 8000-14 000 fordon per dygn. Veddestavägen utformas med en sektion som ska kunna fungera flexibelt över tid. Bredden ska kunna medge antingen angörings- och parkeringsrader alternativt fyra körfält med eller utan kollektivkörfält. Utredningen har använts som underlag för andra framtagna utredningar.

Ekonomivägen beräknas få låga trafikflöden på den största delen av sträckan (cirka 1500 fordon per dygn). En mindre sträcka beräknas få högre värden med upp till 6000 fordon per dygn. Eventuella lokala åtgärder för att minska antalet fordon eller leda om trafiken har inte räknats med i utredningen. Prognosen har utgått från dubbelriktade gator. Planförslaget möjliggör dock enbart enkelriktad trafik på Ekonomivägen av hänsyn till närboende, vilket gör att den faktiska trafikmängden på just den gatan bör bli avsevärt mindre än vad prognosen säger. Planförslaget ger Ekonomivägen en bredd på 14 meter inklusive gång- och cykelväg.

Parkeringsplatser för kvarteren möjliggörs i garage inom respektive kvarter. Ut- och infarter till kvarteren tillåts inte via huvudgata/torg. Antalet platser som möjliggörs i garagen ska följa Järfälla kommuns parkeringsnorm som är antagen av kommunfullmäktige.

Redovisade gatusektioner visar möjlig utformning av respektive gaturum, det vill säga vad som skulle kunna rymmas inom gatans totala breddmått. Exakt fördelning mellan olika funktioner kommer att studeras vidare inför anläggning.



Illustration gaturhierarki.



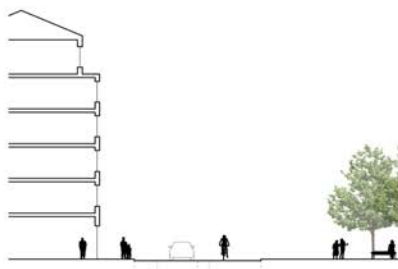
Illustration cykeltrafik.



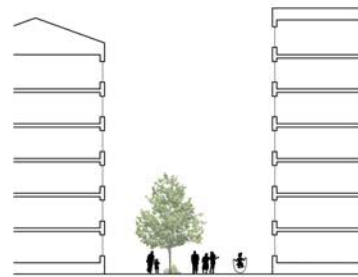
Illustration kollektivtrafik.



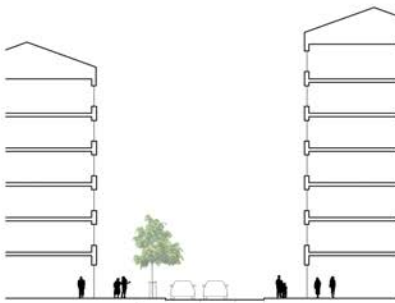
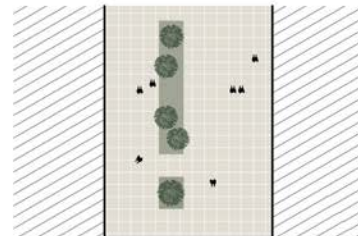
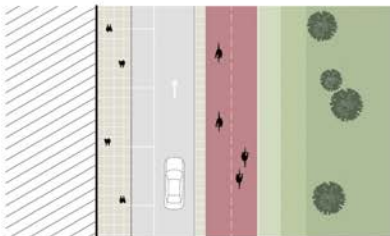
Illustration gatusektioner.



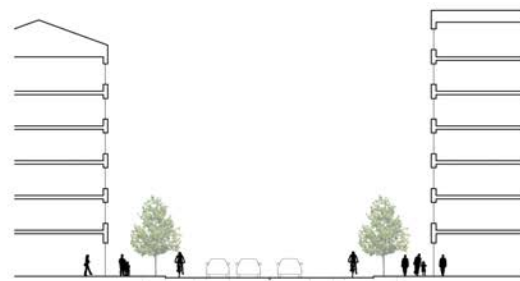
14m
Ekonomivägen



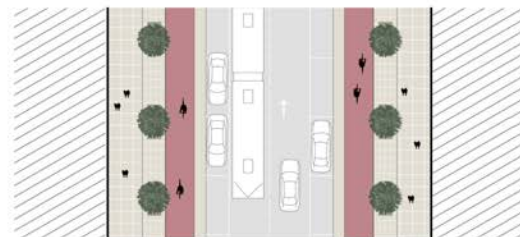
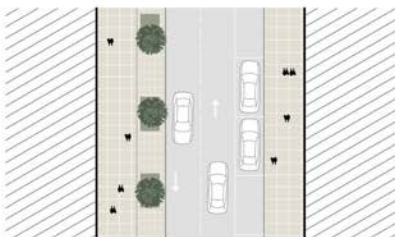
14.5m
Körbar gågata



18m
Stadsgata



28m
Veddestavägen



Gatusektioner, möjlig utformning. Endast de 4 längsta gatusektionerna illustreras.

Parker och torg

Park

Planen möjliggör två större parker inom planområdet. Området längs Veddestabäcken utformas till ett parkstråk med aktiviteter och blir ett område som inbjuder till lek och rekreation. Veddestabäcken görs rekreativt tillgänglig genom exempelvis terrasseringar ner mot bäcken. En plan yta i anslutning till bäcken skulle kunna utformas för att kunna översvämmas vid höga flöden. Underjordiska anläggningar såsom ledningsdragningar och dagvattenmagasin som kan begränsa möjligheten att anlägga träd, planteringar eller på annat sätt begränsa utformning och användning av parken undviks så långt som möjligt. Större träd, såsom förekommande ekar, integreras som en viktig del av gestaltningen. Parkens möjlighet att genom utformning och växtval stärka ekologiska samband samt bidra med viktiga ekosystemtjänster utreds i samband med gestaltning av parken.

En andra park möjliggörs strax norr om Ekonomivägen, centralt belägen i planområdet (intill kvarter 5 och 6). Denna park beräknas kunna bli cirka 2500 kvadratmeter och ska vid behov ha fokus på dagvattenlösningar.

Torg

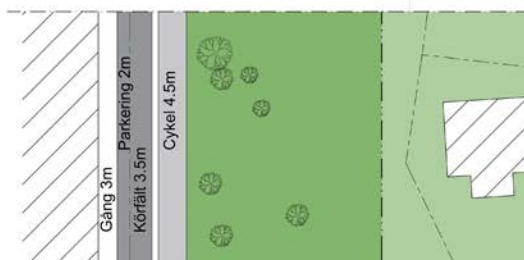
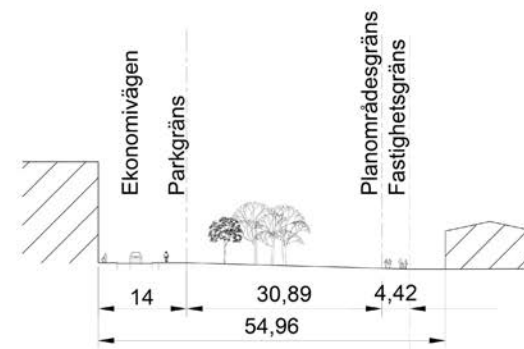
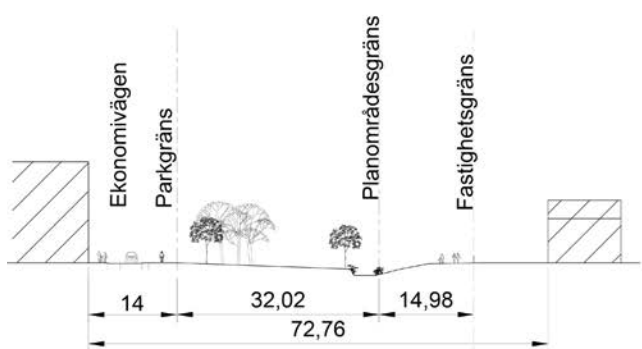
Planförslaget möjliggör plats för tre separata torg. Torgen föreslås ligga intill kvarter med tunnelbaneuppgång. Torg och andra öppna platser ska möbleras på ett inbjudande sätt och erbjuda goda förutsättningar för vistelse utomhus.



Illustration parker och torg.



Sektionsmarkering för illustrationer nedan. B-B är markering där parkytan blir som smalast inom hela planområdet. A-A är där bäcken finns och Tranvågen utanför.



SEKTION A-A

SEKTION B-B

Illustration. Som minst blir avståndet mellan plangräns mot villaområdet till Ekonomivägen cirka 31 meter. En yta utanför plangränsen, fram till fastighetsgräns för villa, är också grön.



Perspektiv från Järpvägen, nuläge och möjlig framtida bebyggelse utifrån vad planen möjliggör gällande byggrätter, breddning av ekonomivägen etcetera.



Tunnelbana, gränser i höjddled samt Bytespunkt Barkarby

Bebyggelsen och anläggningar för tunnelbanan

Området ingår i influensområdet för tunnelbanan och omfattas av en järnvägsplan samt särskild detaljplan för tunnelbanans utbyggnad från Akalla till Barkarby station, med syftet att förbättra tvärförbindelsen i Stockholms kollektivtrafiknät. Planförslaget möjliggör två uppgångar från tunnelbanan.

Skyddszon för tunnelbanan samt byggrätt för skidanläggning

Genom planområdets centrala del går en skyddszon runt tunnelbanans underjordiska anläggningar med bestämmelsen (**T1**) som medför ett antal restriktioner för bebyggelsen. Bestämmelsen omfattar spårtunnlar, arbets- och servicetunnlar och övriga tillhörande tekniska anläggningar under mark.

Bestämmelsen omfattar både det utrymme som behövs för de egentliga spårtunnlarna och kringliggande skyddszon. Bestämmelsen **Lägsta schaktningsnivå i meter över/under nollplanet** anger till vilken nivå schaktning, spontning, borring, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får ske för andra ändamål än byggandet av järnvägstunneln. Ingrepp såsom pålning vid nybyggnad och eventuell borring av bergvärme inom skyddszonen kommer att kräva godkännande från Region Stockholm. Nivåerna är angivna i meter över/under nollplanet i höjdsystem RH2000. Byggnaders grundläggning ska anpassas till tunnelbanans anläggning och skyddszon. Gräns mellan kvartersmark och allmän plats redovisas där bestämmelsen för schaktningsnivå kompletteras med **b3**.

Bestämmelserna **b4** och **b5** reglerar vad som gäller vid grundläggning och laster.

Platser där biljettzoner, uppgångar och anläggningar ovan framtida marknivå som går genom kvarter får bestämmelsen **T2**. Denna användning gäller även för bussterminalen.

Ny passage och tunnelbaneuppgångar

En koppling från ny byggnad till biljetthallen möjliggörs. Denna koppling sträcker sig inom ny byggnad i norr och möjliggörs inom planområdet med bestämmelsen **T2**. Denna bestämmelse finns också i det centralt belägna kvarteret med den andra tunnelbaneuppgången (kvarter 7). Följande illustrationer visar hur kopplingen i kvarter 1 kan tänkas se ut.

Anläggningar

För tunnelbanan krävs anläggningar som mynnar ovan mark. Inom planområdet finns ett schakt. Denna har användningsbestämmelsen **T3**.

Bytespunkt Barkarby

Inom och i direkt anslutning till planområdet planeras det för Bytespunkt Barkarby en kollektivtrafiknod där trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg och buss möts. Längs hela bytespunkten löper ett regionalt cykelstråk som möjliggör cykelpendling till kollektivtrafiken och vidare ut i hela regionen.

Bytespunkten består av följande delar:

- Veddestabron, 28 meter bred bro av stadsgatakaraktär som ska binda ihop Barkarbystadssidan med Veddestasidan.

- Norra entrén, bestående av nytt stationshus mot Veddestabron samt nya regionaltågsplattformar.
- Bussterminal (bestämmelsen T2 i plankartan).
- Tunnelbana och biljetthall.
- Kopplingar till intilliggande kvartersmark.
- Utvecklat cykelstråk.

Bytespunkten utgörs av flera olika projekt men när den är färdigbyggd och driftsatt kommer den att uppfattas som en enda station. Resenärsperspektivet står i fokus och den gemensamma målbilden är att samtliga projekt skall vara utbyggda till trafikstart av tunnelbanan.

Bytespunkten förklaras ytterligare i genomförandebeskrivningen, under rubriken ”Bytespunkt Barkarby”.

Bestämmelsen e3 styr vad som tillåts uppföras på bussterminalen inom 25 meter från närmaste spårmitt. Anläggningar och byggnader inom 25 metersgränsen är för trafikändamål med ej varaktigt uppehåll. De byggnader som kan komma att uppföras inom 25 meterszonen i bussterminalen är exempelvis väderskydd, anordningar för cykelparkering, lyktstolpar, ledningsförläggning (i mark), samt teknikbyggnader.



Illustration Bytespunkt Barkarby. Illustrationen är en tidig skiss som visar en principlösning för koppling mellan busstation och tunnelbana. White arkitekter.



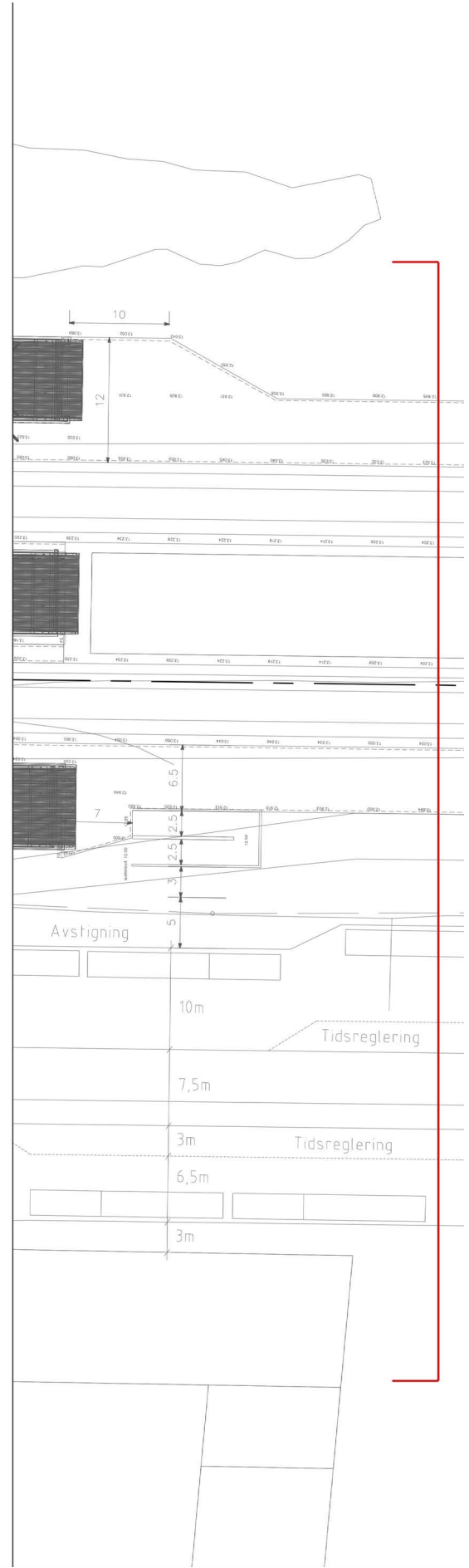
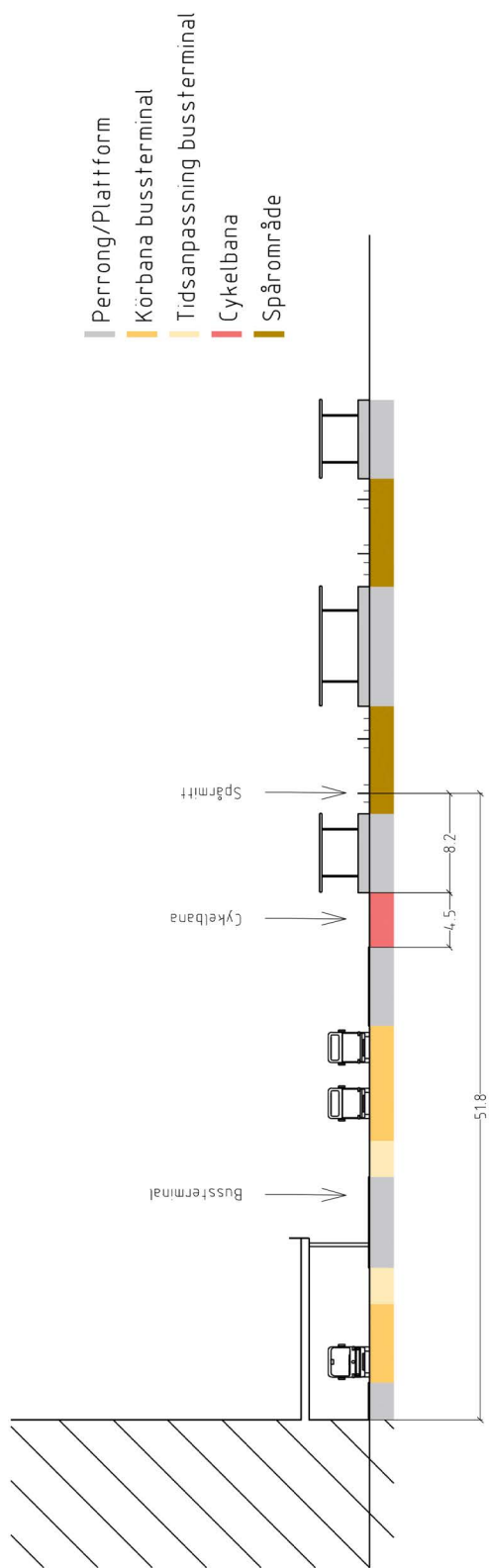
Vy från spåret mot bussterminalen och angöringsgatan ovanför terminalen. White arkitekter.



Vy norrut mot södra ingången till tunnelbana, pendeltåg och bussterminal. Veddestabron syns till vänster i bild. White arkitekter.



Perspektiv från Barkarbystaden. Rött markerat är detta planområde. Orange är Veddesta 3.



Sektion järnväg, bussterminal, gc-väg och byggnad. Grå yta mellan järnvägsspår och gc-väg är plattform.

Barnperspektiv och social hållbarhet

Den täta kvartersstrukturen med tydliga orienterbara gatumiljöer gör bebyggelsen lättförståelig. Barnen ges trygga trafikfria lekmiljöer på gårdarna. Naturreservat i Barkarbystaden och idrottsaktiviteter inom planområdet ger möjlighet till lek, utflykter, skidåkning och cykelturer med vuxna i närmiljön.

Den upplevda tryggheten är förknippad med människorna i staden. Strukturen och platsbildningarna påverkar gångflöden och människors vistelse på huvudstråk, torg och parker. Tryggheten kan också främjas genom placering, blandning och utformning av verksamheter och bostäder. Stadsrummet ska vara väl upplyst för att höja tryggheten. Gångstråken ska utformas så att de upplevs trygga enligt gällande gångplan. Särskilt viktigt är det kring gångstråk som knyter ihop bostadskvarter och kollektivtrafikpunkter. Lokaler med glasade fasadpartier bidrar till att lysa upp och aktivera gaturummet. Tryggheten inom kvartersmark är viktig. Slutna kvarter ger en större känsla av hemmahörighet då innergården är tydligt avskild och privat.

Utifrån perspektivet social hållbarhet kan planförslaget ses på två olika sätt. Dels hur möjlig bebyggelse ser ut inom själva planområdet men också vad planförslaget tillför i ett större helhetsperspektiv med angränsande stadsdelar. Planförslaget i sig möjliggör en tät struktur med stor skala vilket i sin tur inte ger stora gårdsmiljöer för de boende. Samtidigt blir området en stor kollektivtrafiknod vilket talar också för just en större skala och ett effektivt markutnyttjande. Själva typen av bostäder är inte varierande men upplåtelseformen kan variera vilket kan skapa möten mellan olika sorters människor. Planförslagets olika sorters mötesplatser kan också möjliggöra möten mellan människor.

Utifrån ett helhetsperspektiv är detta en form av bebyggelse som saknas i övriga Järfälla och det är svårt att hitta något liknande i övriga Stockholmsregionen. Att bo högt, tätt och kollektivtrafiknära kan svara mot ett önskemål om boende som är underrepresenterat i länet.

Grönytefaktor

Grönytefaktor är ett verktyg vid utformningen av kvarteren. Syftet är att definiera och ge konkreta villkor för miljöbetingade kvalitetsmål så som att säkra, förbättra och nyskapa mikroklimat, luft- och jordkvalitet samt vattenbalans, skapa naturliga miljöer/livsrum för växter, fåglar och pollinatörer som fjärilar och humlor samt att forma bra bostadsområden. Det långsiktiga målet är en grönskande stadsdel där dagvatten och grönska ses om en resurs och ekosystemtjänst. Grönytefaktorerna uppbyggnad utgår ifrån följande beräkningsuppställning:

$$\text{Grönytefaktor} = \frac{(\text{m}^2 \text{ yta a-faktor}) + (\text{m}^2 \text{ yta b-faktor}) + (\text{m}^2 \text{ yta c-faktor})}{\text{m}^2 \text{ total tomtstorlek}}$$

Grönytefaktorn är en komplettering till andra krav men ersätter inte dessa. Exempelvis ersätter den inte krav på dagvatten- och bullerhantering, brandsäkerhet, bevarande och skydd av värdefulla träd, grönkompensation, sociala värden, samband mellan ytorna, rumsliga kvaliteter eller arkitektur. Grönytefaktorn ska användas på kvartersmark och regleras i avtal.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området ansluts till kommunens vatten- och avloppsnät.

Dagvattenhantering

Recipient för planområdet är Veddestabäcken som är ett biflöde till Bällstaån. Planområdet ingår på så sätt i Bällstaåns avrinningsområde, och Järfälla kommuns riktvärden för föroreningshalter och flödeskrav för Bällstaåns avrinningsområde antas gälla.

Framtagen dagvattenutredning visar att den totala nödvändiga fördröjningsvolymen för programområdet är 1 590 m³, varav 415 m³ ska finnas på kvartersmark och 1 175 m³ på allmän platsmark.

Befintligt dagvattenledningsnät behöver ersättas. Utformningen av systemet är baserat på framtida planerat ledningssystem, höjdsättning och markanvändning. För detaljplanen finns två utlopp som mynnar i Veddestabäcken. Dagvatten från gator leds till trädgropar, makadammagasin, eller växtbäddar, där det renas och fördröjs, via dagvattenbrunnar innan det ansluts till ledningssystemet. Torgytorna fördröjer och renar det dagvatten som uppstår inom området med hjälp av makadammagasin med genomsläppliga ytor. Inom parkytorna föreslås öppna dagvattenmagasin som bidrar till både fördröjning och rening även av dagvatten från delar av kvartersmarken. Dagvatten från kvartersmark ansluts till ledningssystemet via serviser.

Med föreslagna lösningar för dagvattenhantering uppfylls Järfälla kommuns flödeskrav och riktvärden för föroreningshalter. Jämfört med befintlig situation förbättras föroreningssituationen och recipienten påverkas inte negativt av detaljplanen. Möjligheten att uppnå MKN i recipienten påverkas därför inte.

Dagvattenutredningens föreslagna åtgärder på allmän plats säkras i plankartan med användningarna park, torg och gata. De föreslagna åtgärdernas exakta utformning, utbredning och djup kommer att kunna fastslås i projekteringsskedet då detta är beroende av mer detaljerad lösning av höjder, lutning etcetera för både gator och ledningsnät.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med Järfälla kommuns renhållningsordning (Avfallsföreskrifter, Tekniska nämndens Riktlinjer för avfallshantering samt avfallsplan). Diskussion pågår om att ansluta området till en ny sopsug som placeras i Veddesta.

EI

Elnätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Energiförsörjning

E.ON Värme äger fjärrvärmenätet i Järfälla kommun.

Bredband och telekommunikation

Planerad bebyggelse kommer att anslutas till befintligt tele- och fibernät.

Störningar och risker

Buller och vibrationer

Planförslaget utgörs av 16 kvarter. Genomförd bullerutredning visar i detalj vad som gäller för varje kvarter men sammanfattningsvis kan följande slutsatser göras:

För fyra av kvarteren kan planlösningar göras utan inverkan av trafikbullerfrågan. Det vill säga att dessa kvarter helt och hållet uppfyller kraven på buller.

För tio av kvarteren gäller att deras planlösningar i princip kan göras utan specifika hänsyn till trafikbuller, förutom att mindre lägenheter, ≤ 35 kvadratmeter behöver planeras alternativt att större lägenheter behöver genomgående planlösning där ljudnivåerna överskrider 60 dBA.

Kvarter 1 och 2, som är närmast järnvägen, har två större åtgärder för att hantera trafikbullret från E18 och Mälarbanan föreslagits;

1. Höga skärmar i öppningar mellan byggnaderna (6-7 våningar) för att skärma av innergården.
2. Gavelfasader belagda med ljudabsorberande material för att minska reflexers inverkan på innergårdar.

Åtta lägenheter, av cirka 525 i kvarter 1 och 2, klarar ej förordningen men kan nå ner till riktvärdet för ljuddämpad sida vid hälften av bostadsrummen med hjälp av delinglasning av balkong samt akustiskt tätt balkongräcke och ljudabsorbent i tak. Detta gäller två gavellägenheter i höghuset och 6 hörnlägenheter (mot Veddestavägen) i kvarter 2.

Förutom detta behöver 12 större hörnlägenheter (hörn mot lokalgata i söder) byggas med ett akustiskt tätt balkongräcke och ljudabsorbent i tak för att innehålla förordningen. I övrigt behövs inga andra akustiska åtgärder för att klara bestämmelserna om trafikbuller utomhus.

Gemensamma uteplatser som innehåller riktvärdena för trafikbuller kan placeras på innergård utan ytterligare åtgärder för kvarter 1, 2, 6, 7, 9-13 och 15. Kvarter 4, 14 och 16 kan erhålla gemensamma uteplatser som innehåller riktvärdena med lokala uteplatsskärmar. Kvarter 3, 6 och 8 har ingen möjlighet att skapa dessa uteplatser varför planförslaget inte heller möjliggör bostäder för dessa kvarter.

De två förskolorna kan skapa förskolegårdar med dygnsekvivalenta ljudnivåer ≤ 50 dBA.

Beräkningar av stomljud från Mälarbanan (godståg, pendeltåg, SJ dubbeldäckare) och tunnelbanan ligger under riktvärdet. Risk för stomljud från Veddestabron är mycket låg.

Från Mälarbanan har inga nivåer högre än 0,2 mm/s uppmätts för persontåg. Beräkningar för godståg, som anses vara ett värsta fall, visar att riktvärde 0,4 mm/s i bostäder innehålls. Beräkningar är gjorda för ett värsta fall.

Komfortvibrationer från tung trafik på Veddestabron och från tunnelbana beräknas som mycket låga, riktvärde 0,4 mm/s innehålls med mycket god marginal.

Risker

En riskutredning för planförslaget har genomförts. Resultaten visar att risknivåerna inom planområdet Veddesta 1 är förhöjda till sådana nivåer att åtgärder behöver vidtas. Ett antal riskreducerande åtgärder har föreslagits i utredningen och det rekommenderas att dessa ska införas som planbestämmelser i plankartan. Givet att föreslagna åtgärder beaktas bedöms en rimlig riskhänsyn tagits med avseende på olycksrisker inom planområdet.

Följande skyddsåtgärder föreslås inom planområdet och alla dessa finns som planbestämmelser i plankartan:

- Friskluftsintag placeras på skyddad sida (riktas bort från E18/Mälarbanan) eller på tak för att minska risken för att gas sprids in i byggnader (inom 140 meter från närmaste spårmitt).
- Utrymningsmöjlighet ska finns på skyddad sida (i riktning bort från E18/Mälarbanan) för att möjliggöra utrymning (gäller de byggnader/kvarter som ligger närmast E18/Mälarbanan).
- Fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) utförs i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30 (gäller de byggnader/kvarter som ligger närmast E18/Mälarbanan upp till och med våningsplan 10).
- Glas i fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) utförs i brandteknisk klass EW 30 (gäller de byggnader/kvarter som ligger närmast E18/Mälarbanan upp till och med våningsplan 10).

Plankartan visar tydligt byggrätternas möjliga utbredning mot Mälarbanan. Kvartersgatan över bussterminalen ligger som närmast cirka 35 meter från närmaste spårmitt. Närmaste bostadsbyggnad till närmaste spårmitt ligger på cirka 50 meters avstånd. "Trafik" är rekommenderad markanvändning i zonen närmast vägen enligt Länsstyrelsen i Stockholms län och plankartan har användningen trafikändamål närmast järnvägen.

Geoteknik

Geotekniska undersökningar har genomförts i olika skeden av arbetet med detaljplanen. Dessa har beställts av både kommunen och privata beställare. En sammanställning har gjorts med all tillgänglig data från 2016 - 2019 som berör planområdet för att skapa en helhetsbild kring geotekniken.

Grundläggning

Objektspecifika geotekniska undersökningar ska utföras i projekteringsskedet som underlag för val och dimensionering av grundläggning. Där djupa jordlager förekommer kan grundläggning med fribärande golv ovan stödpålar förutsättas. Vid grundläggningsnivå under lerans underkant kan grundläggning med plintar eller platta på packad sprängstensfyllning utföras. Vid eventuell bergskärning kan grundläggningen utföras på packad sprängbotten eller på rensat berg.

Schakt

Planerad schaktbotten för nya byggnader är ej känd. Planeras källargolv eller garagevåning under befintlig markyta kan schakt delvis i jord och delvis i berg behöva förekomma. Schakten i jord utförs med slänt eller inom stödkonstruktion beroende på utrymmesbehov avseende schaktslänter och omgivande installationer. Om schakt i jord utförs med slänt ska slänthlutningen anpassas till jordens hållfasthet/friktionsvinkel, grundvattenförhållanden och

förekommande belastningar. Arbeten utförs enligt skriften ”Schakta Säkert 2015” utgiven av AB Svensk Byggtjänst och Statens geotekniska institut/SBUF.

Sättningar

Generellt kan sättningar förekomma i lerjordar om lera utsätts för ett nytt högre spänningsförhållande. I det undersökta området har lera påträffats generellt på hela området med olika mäktigheter. Det bedöms att risk för sättningar i delar av området kan vara betydande baserat på lerans mäktighet och lerans klassificering från utförda sonderingar och labb data. Om länshållning vid schaktningsarbete under grundvatten visar att sättningskänsliga objekt, exempelvis villor söder om Veddestabäcken, påverkas rekommenderas det att schakten utförs inom en tät stödkonstruktion. Planen ger dessa möjligheter.

Stabilitet

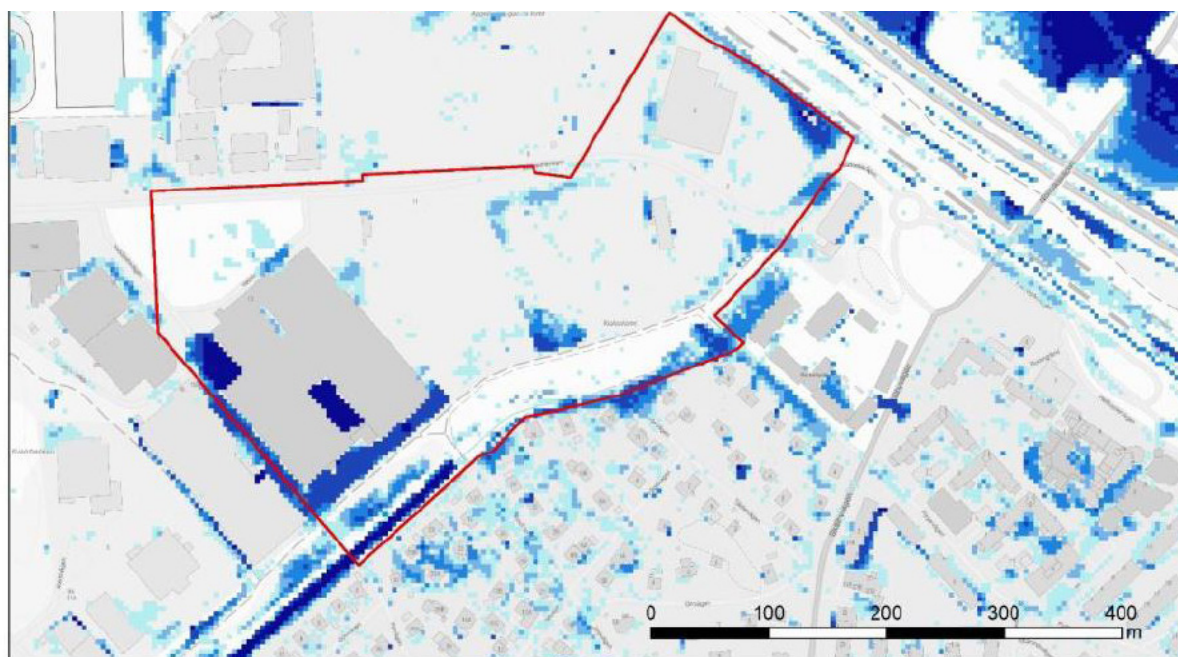
Området är relativt plant så det föreligger inga problem med områdets totalstabilitet. Vid schaktarbete ska lokalstabiliteten säkerställas. Om schakt utförs mot Ekonomivägen i den sydvästra sidan av området, där Veddestabäcken är ett öppet vattendrag, det vill säga inte i kulverterad, måste stabiliteten beaktas. Om schakt utförs med slänt ska lutningen vara maximalt 1:5, alternativt utförs schakt inom stödkonstruktion. Den del av område där Veddestabäcken är kulverterad bedöms marken vara stabil. Eventuella schakter på norra sidan av bäcken bedöms inte påverka villaområdets stabilitet i söder om de utförs fackmannamässigt samt med föreskrivna släntlutningar. Schaktning kan göras enligt rekommendationer utan att stå i strid med planen.

Översvämning och skyfall

En utredning för översvämning av Veddestabäcken (beräknat högsta flöde) och skyfall (100 års regn) har tagits fram i samband med planarbetet för Veddesta I. Planförslaget får inte ha översvämningar inom planområdet där bebyggelse planeras men får heller inte förvärpa dagens situation utanför planområdet. Resultaten från utredningen visar att:

- Skyfall inom och utanför planområdet klaras.
- Översvämning med hydromorfologiska åtgärder klaras både inom och utanför planområdet. På flera platser utanför planområdet, villaområdet i söder och Barkarbyskolan, blir översvämningsnivån lägre jämfört med dagens läge.

Översvämning utan hydromorfologiska åtgärder klaras inom och till största delen utanför planområdet. På flera platser utanför planområdet, villaområdet i söder och Barkarbyskolan, blir översvämningsnivån lägre jämfört med dagens läge. Det finns fortfarande en mindre lågpunkt där vattennivån blir högre (se nästföljande kartor). Denna kan åtgärdas med mindre lokala åtgärder så som höjdsättning för just det området.

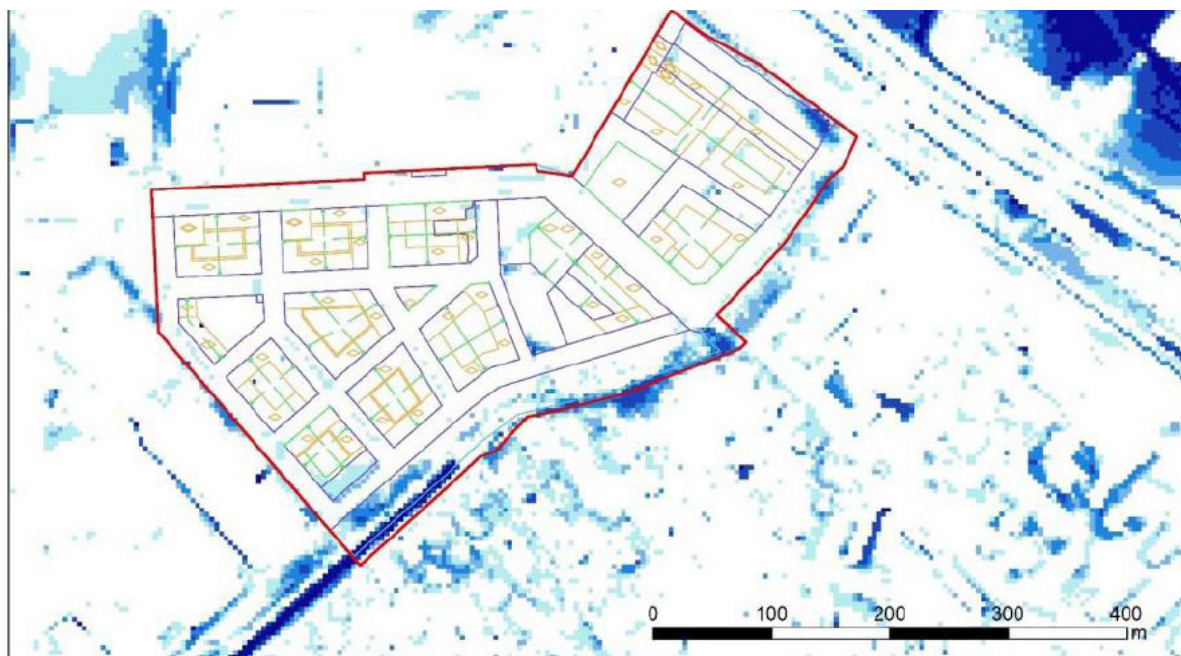


**Beräknat maximalt ytvattendjup (m) för ett 100-årsregn med klimatfaktor 1.25.
Befintlig situation**



DHI
2019-04-23
SWEREF 99 18 00

Skyfall nuläge.



**Beräknat maximalt ytvattendjup (m) vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1.25
Framtida situation med översvänningsåtgärder**



DHI
2019-04-23
SWEREF 99 18 00

Skyfall med Veddesta 1 utbyggt.

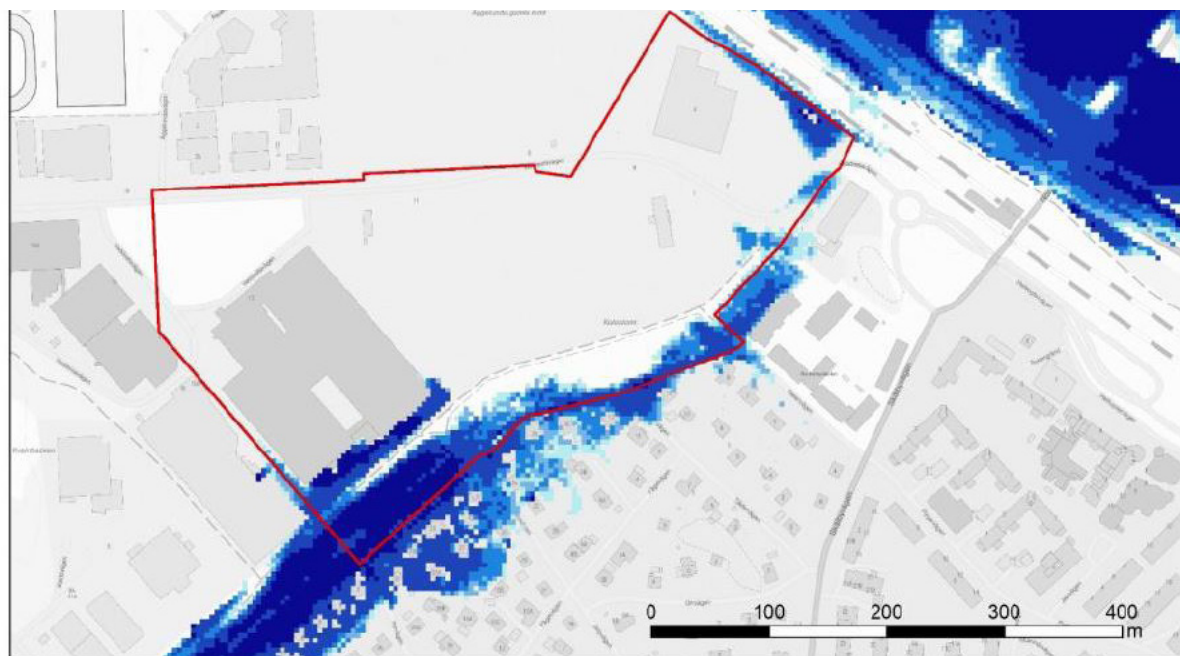


Skilnad i maximalt ytvattendjup vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1.25
Framtida situation med översvämningsåtgärder jämfört med befintlig situation



DHI
2019-04-24
SWEREF 90 18 00

Skyfall, jämförelse framtid och nuläge.

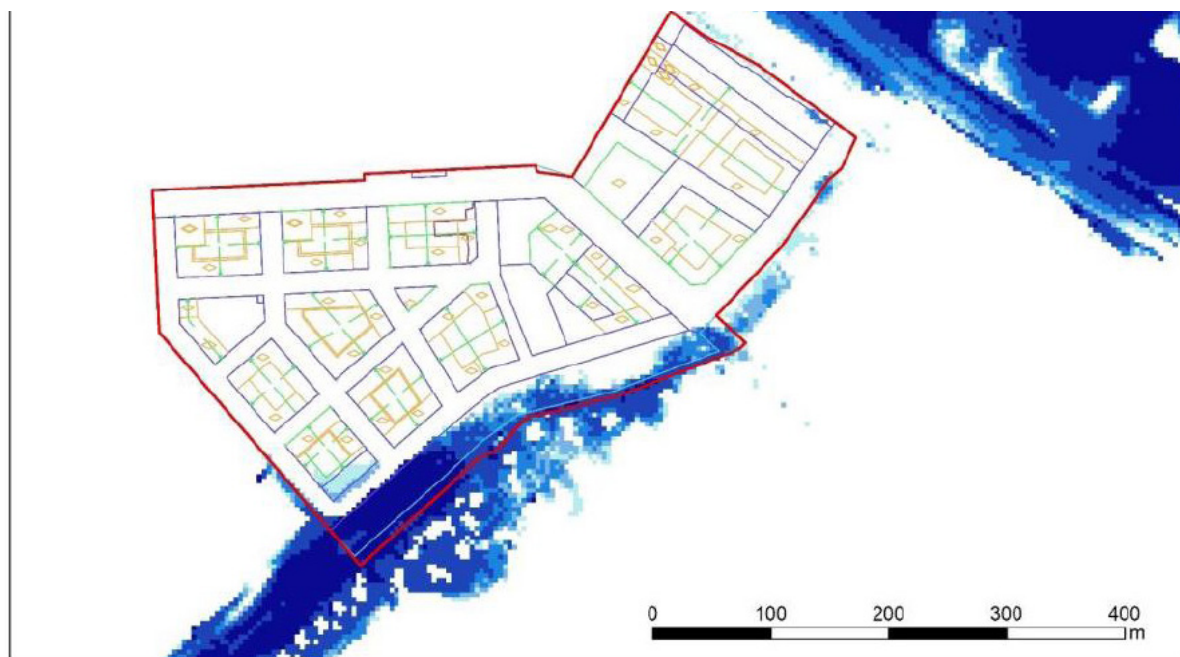


Beräknat maximalt ytvattendjup (m) för beräknat högsta flöde (BHF)
Befintlig situation



DHI
2019-04-23
SWEREF 90 18 00

Översvämnning nuläge.



**Beräknat maximalt ytvattendjup (m) vid beräknat högsta flöde (BHF)
Framtida situation med översvänningsåtgärder**



DHI
2019-04-24
SWEREF 99 18 00

Översvämning med Veddesta 1 utbyggt. Utan hydromorfologiska åtgärder.



**Skillnad i maximalt ytvattendjup vid beräknat högsta flöde
Framtida situation med översvänningsåtgärder jämfört med befintlig situation**



DHI
2019-04-24
SWEREF 99 18 00

Översvämning, jämförelse framtid och nuläge. Utan hydromorfologiska åtgärder.

Översvämningsutredningen konstaterar bland annat att gatuhöjder måste sättas med minsta höjd om + 13,9 meter för att säkra framkomligheten för räddningsfordon överallt inom planområdet. Utredningen har dock också följande formulering:

Rekommenderade översvämningsåtgärder har tagits fram i nära samråd med kommunen. Utredningen är inte på samma detaljerade nivå som ett projekteringsuppdrag. En komplett beskrivning/utredning av genomförbarhet har alltså inte utförts, men diskussioner har förts rörande genomförbarhet för höjdsättning av gatan längst i söder till +13.9 m. Denna kommer då att hamna betydligt högre än dagens gatunivå (upp mot 70-80 cm högre), och det behöver utredas mer i detalj hur denna höjning ska kunna genomföras om inte intilliggande planområde (Veddesta 4) genomförs samtidigt med anpassad höjdsättning. I det fall gatan inte höjs upp till +13.9 m innebär det att framkomligheten inte är säkrad på den vägsträcka som ligger under denna nivå, men översvämningsrisken för planområdet i övrigt eller omkringliggande områden kommer inte att påverkas negativt.

Utifrån dessa slutsatser finns en planbestämmelse om att entréer för dessa kvarter ska placeras ovanför nivån +13,9 och kvarterstrukturen i plankartan anpassas så att räddningsfordon kan nå alla entreer (se bild nedan).



Illustration över hur entréer kan placeras med hänsyn till översvämningar. Räddningsfordon når då alla entreer. Lindberg Stenberg Arkitekter.

Miljöteknik

De omfattande undersökningarna som genomförts under åren 2015–2019 gör att föroreningssituationen inom planområdet får anses vara väl utredd. Sammanfattningsvis visar resultaten från utförda miljötekniska markundersökningar att efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga för delar av planområdet med hänsyn till planerad och förändrad markanvändning (Norconsult, 2019). De riskreducerande åtgärderna som krävs för att genomföra detaljplanen bedöms vara möjliga och ekonomiskt rimliga att genomföra (Norconsult, 2019; Tyréns, 2019b).

Genomförande

Arbetet med att ta fram platsspecifika riktvärden för Veddestaområdet som helhet är påbörjat och beräknas slutföras under våren 2020 av Kemakta. Inom ramen för detta arbete kommer också provtagning kopplat till risken för spridning av föroreningar till Veddestabäcken att genomföras. Arbetet genomförs i dialog med tillsynsmyndigheten, som också ska godkänna de platsspecifika riktvärdena.

Sanering inom fastigheterna Veddesta 2:2 och Veddesta 2:27 kommer att genomföras med utgångspunkt i de platsspecifika riktvärden som tas fram av Kemakta, och i enlighet med rekommendationerna i Norconsults utredning (Norconsult, 2019). Sanering inom fastigheterna Veddesta 2:11 kommer att genomföras med utgångspunkt i de platsspecifika riktvärden som tas fram av Kemakta, och i enlighet med rekommendationerna i Tyréns utredning (Tyréns, 2019b).

För samtliga fastigheter ska övergripande riktlinjer för masshantering tas fram i god tid innan markarbeten påbörjas. I riktlinjerna ska det framgå ansvarsfördelning, kommunikation, behov av eventuella kontroller som ska utföras under byggskedet, vilka medier och analyser som bör utföras, hur oförutsedda händelser ska hanteras samt omfattning av dokumentation (Tyréns, 2019b). Riktlinjer för hantering av länshållningsvatten ska också tas fram.

Flyghinder

En flyghindersanalys har genomförts för att säkerställa att planförslagets föreslagna byggnadshöjder är genomförbara. Byggnadshöjderna som låg till grund för flyghindersanalysen är samma som i plankartan. De tre högsta byggnaderna i planförslaget styrs med totalhöjd i plankartan. Swedavia har remitterats och lämnade följande svar:

”Med angiven höjd och position föreligger ingen påverkan på Arlanda flygplats och vi har därför inget att erinra”.

4. KONSEKVENSER

Behovsbedömning

En behovsbedömning har gjorts och slutsatserna i denna var att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som beskrivs i PBL 4 kap 34 § eller MB 6 kap 11§. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

Förslaget kan enligt miljökonsekvensbeskrivningen anses vara förenligt med 2 och 3 kap. miljöbalken i det avseendet att det inte medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller säkerhet. När det gäller val av plats föreskriver 3 kap. 1§ MB och 2 kap. 2§ PBL att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Omvandling av ett industriområde till en tät stad i kollektivtrafiknära läge bedöms som lämpligt.

Sammanfattning

Planens påverkan på riksintresset för kommunikationer bedöms inte begränsa möjligheten att utveckla riksintresset.

Planen innebär att mängden föroreningar som når Bällstaån kommer att minska om föreslagna reningsåtgärder efterlevs, vilket påverkar både Bällstaån som ESKO-område samt möjligheterna att nå MKN för ytvatten positivt. Hela planområdet klarar MKN för luftkvalitet.

Möjligheten att följa lagskydd kopplat till tillgång på dags- och solljus enligt PBL 8 kap. 4§, PBF 3 kap. 9 § samt Boverkets regler om ljus (BBR avsnitt 6:3) bör utredas vidare vid bygglov. Riktvärden för ljudnivå enligt bullerförordningen kan hållas genom att bygga små eller genomgående lägenheter i de mest bullerutsatta delarna.

Fullständiga konsekvenser av planförslaget redovisas i framtagen miljökonsekvensbeskrivning.

5. GENOMFÖRANDE

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som krävs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Detta är en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av planen.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 15 år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft. När detaljplanens genomförandetid börjar har fastighetsägare rätt att få bygglov enligt detaljplanen om samtliga krav enligt bygglovsprövningen är uppfyllda. Före genomförandetidens utgång får detaljplanen ändras eller upphävas mot berörda fastighetsägares bestridande endast om det är nödvändigt på grund av förhållanden som är av stor allmän vikt och som inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att ej utnyttjade rättigheter behöver beaktas. Endast de verksamheter som detaljplanen möjliggör kan genomföras så länge detaljplanen gäller.

Tidplan och skedesplanering

Antagande	Kvartal II 2020
Byggstart för utbyggnad av kommunala anläggningar, tidigast	Kvartal III 2020
Byggstart för kvartersmark, tidigast	Kvartal III 2020
Byggstart för tunnelbanan inom planområdet	Kvartal I 2020

Tidplanen är preliminär och förutsätter att detaljplanen vinner laga kraft utan överklaganden.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för upprättande av detaljplan samt erforderliga avtal som krävs för planens genomförande. Kommunen ansvarar även för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och anmälan. Vidare ansvarar kommunen för iordningställande samt drift och underhåll av allmän platsmark (gator, torg och parker) samt för de delar av den kommunala sopsugsanläggningen som ligger inom kvartersmark.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Området ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Kommunen ansvarar för att bygga ut vatten- och avloppsledningar till fastighetsgräns. Exploatören svarar för fördröjning och rening av dagvatten inom sin fastighet. Inom kvartersmark är exploatören/fastighetsägaren ansvarig för utförandet av de anläggningar som utgör fastighetens

VA-installation. Detta innefattar även dagvattenanläggningar såsom infiltrations- och reningsanläggningar, magasin för flödesutjämning samt fördröjning.

Exploatören ansvarar för genomförandet av nybyggnation samt erforderliga anläggningar inom kvartersmark.

Region Stockholm, genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) , ansvarar för utbyggnaden av anläggningar för tunnelbanan inom planområdet.

Region Stockholm, genom Trafikförvaltningen, ansvarar för utbyggnad av bussterminal inom planområdet.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Det betyder att det är kommunen som under genomförandetiden ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningarna såsom gator och torg. Kommunen ansvarar även för utbyggnaden av vatten-, dagvatten-, spillvatten- och sopsugsledningar inom planområdet. Det är även kommunen som har det löpande ansvaret för drift och skötsel av allmän plats och VA-ledningar efter utbyggnad.

Respektive ledningsägare för fiber, el, tele och fjärrvärme är huvudman för sitt ledningsnät fram till anvisad anslutningspunkt på kvartersmark.

Avtal

För kommunalägd mark kommer markanvisnings- samt marköverlåtelseavtal att upprättas mellan kommunen och framtida exploatörer. Markanvisning kommer att ske efter att detaljplanen antagits.

Exploateringsavtal kommer att tas fram med respektive fastighetsägare inom planområdet och tas upp för godkännande i kommunen i samband med antagande av detaljplanen. Avtalens innehåll redogörs kortfattat för nedan.

Fastighetsreglering

Exploateringsavtalen reglerar vilken mark som ska överföras till kommunen för allmän plats enligt detaljplanen samt dess skick. De markområden som ska övertas av kommunen ska inte innehålla högre halter av föroreningar än vad som är godtagbart med hänsyn till planerad användning. Det innebär att eventuellt saneringsansvar åligger fastighetsägare och är i överensstämmelse med miljöbalkens bestämmelser. Kommunen ansvarar för att ansökan om fastighetsbildning lämnas in till lantmäteriet. Kostnader förknippade med lantmåteriförrättningen betalas av fastighetsägaren.

Kostnadsfördelning

Kostnader förknippade med genomförandet av detaljplanen fördelas mellan de ingående fastighetsägarna enligt erhållen bruttoarea (BTA) i detaljplanen. Byggrätterna är beräknade utifrån maximal möjlig bruttoarea enligt planbestämmelserna. Kommunen har cirka 40 % av byggrätterna inom detaljplanen.

Genomförandefrågor

Avtalet anger vad kommunen ansvarar för i genomförandet av detaljplanen, dvs allmän plats, samt att det åligger fastighetsägarna inom detaljplanen att bekosta genomförandet av detaljplanen enligt kostnadsfördelningen.

Avtalet förtydligar och informerar om ett antal frågor:

- Fastighetsägaren är ansvarig för marksanering inom kvartersmark till den nivå som krav för att kunna använda marken i enlighet med detaljplanen.
- Fastighetsägaren ansvarar för alla lov och tillstånd som krävs för bebyggande av kvartersmarken.
- Att kommunala riktlinjer gäller för bland annat dagvattenhantering, avfallshantering och parkering, vilket prövas i bygglovsskedet.
- Att det behövs samordning mellan fastighetsägarna, kommunen och intilliggande projekt inför och under utbyggnadsskedet.
- Att allmän plats inte får användas av fastighetsägarna under utbyggnad av kvartersmarken samt hur skydd av vegetation på allmän plats ska ske.

Finansiering

Kostnader som regleras i exploateringsavtalen och som ska erläggas av fastighetsägarna är:

- Ersättning för allmänna anläggningar enligt kostnadsfördelning. Här ingår kostnader för genomförande av detaljplanens allmänna anläggningar (ex projektering, upphandling, projektledning, entreprenad- och produktionskostnader, samordning, fastighetsbildning, interna administrationskostnader).
- Medfinansiering av tunnelbanan. Detaljplanen ligger inom influensområdet för tunnelbanans anläggning som beslutades i samband med Stockholmsöverenskommelsen. Enligt plan- och bygglagen 6 kap § 40 får exploateringsavtal omfatta medfinansieringsersättning under förutsättning att det medför att fastigheten ökar i värde, vilket fastigheterna inom detaljplanen bedöms göra. Ersättningen varierar med avstånd till tunnelbanans entré. Fastigheter inom Veddesta 1 ska erlägga 500 kr/kvm BTA.

En tidig kalkyl har gjorts för entreprenadkostnader och administrationskostnader.

Exploateringskostnaderna, inklusive medfinansieringsersättning för tunnelbanan, är väl i överensstämmelse med övriga exploateringsprojekt i kommunen och har tydliggjorts för fastighetsägarna.

Administrativa villkor

Exploateringsavtalen klargör vad som gäller för inlämnande av säkerhet i samband med exploateringsavtalens ingående, villkor för överlåtelse av avtalet, villkor för avtalets ikraftträdande samt hur en eventuell tvist ska hanteras.

Oavsett markägförhållande kommer avtalen att följa riktlinjer i kommunens dokument ”Markanvisningsmodell och riktlinjer för exploateringsavtal”.

Övriga avtal

Stora delar av området omfattas av utrymme under mark för tunnelbaneändamål. Kommunen och Region Stockholm har tecknat ett genomförandeavtal för hela tunnelbaneutbyggnaden inom Järfälla kommun, vilket kommer att följas upp med erforderliga avtal för att säkerställa utbyggnaden av tunnelbanan samt planerad stadsbebyggelse.

För att slå fast planeringsförutsättningar och säkerställa utbyggnad av Bytespunkten har flera avtal tecknats med berörda parter i de ingående delprojekten (se vidare nedan). Inför genomförandet kommer avtal att tecknas för att bland annat reglera utbyggnadsordning, genomförandefrågor, tillfälligt nyttjande av mark för att säkerställa arbetsområden och byggvägar med mera.

De som bebygger kvartersmarken behöver teckna avtal för el, fjärrvärme, fiber, vatten och avlopp för anslutning av fastigheterna till den typen av teknisk försörjning.

Erforderliga avtal tecknas med ledningsägare för omläggning och utbyggnad av ledningar.

Anläggande av elnätsstationer inom kvartersmark tecknas genom servitut mellan E.ON och markägaren. Anläggande av elnätsstationer inom allmän platsmark regleras genom avtal mellan kommunen och E.ON.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram, som fastställer ambitioner och avsikter när det gäller stadsbyggnadsprinciper, gestaltning av bebyggelse och yttre miljö, har arbetats fram. Programmet ingår som en del av de avtalen som kommunen träffar med de privata markägarna och exploatörerna och ska vara ett stöd i projektering, bygglovhantering och genomförande.

Allmänhetens tillträde till området

Allmänhetens faktiska tillträde till området kommer att öka eftersom gator, torg och parker byggs inom området. Gårdarna på bostadskvarter kommer att vara privata. Allmänhetens tillträde till området har tidigare varit begränsat på grund av verksamheter. Inom planområdet kommer flera fastigheter att bildas med centrumändamål, det vill säga utåtriktade verksamheter.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Planområdet omfattas av fastigheterna Veddesta 1:13 som ägs av Marcato Förvaltnings AB, Veddesta 2:11 som ägs av Veidekke Bostad AB, Veddesta 2:1 som ägs av Järfälla kommun, Veddesta 2:2 och Veddesta 2:27 som ägs av Järfälla kommun genom bolag, Veddesta 2:65 och Veddesta 2:73 som ägs av Kungsleden Storstad AB samt Veddesta 2:76 som ägs av Oiger Veddesta 1 AB.

Planområdet berör även gemensamhetsanläggningar Veddesta GA:1, Veddesta GA:4 och Veddesta GA: 5 inom vilka Veddesta 2:11, Veddesta 2:65, Veddesta 2:73 och Veddesta 2:76 är parter. Se vidare nedan under rättigheter och gemensamhetsanläggningar.



Illustration markägoförhållanden.

Fastighetsbildning

I samband med genomförande av detaljplanen kommer nya fastigheter att bildas genom avstyckning. 3D-fastighetsbildning kommer att bli aktuellt på flera platser i planområdet.

I de fall ett kvarter delas in i flera fastigheter kan gemensamhetsanläggningar behöva bildas för parkering, dagvattenanläggningar och andra gemensamma ytor. Då planen inte förutsätter att kvarteren delas in i flera fastigheter anges inga områden för gemensamhetsanläggningar specifikt i plankartan.

Kommunen svarar för förrättningskostnader för avstyckning av nya fastigheter enligt detaljplanen på mark som ägs av kommunen samt bildande av ledningsrätt eller servitut för sopsugsledningar inom kvartersmark. De blivande fastighetsägarna svarar för förrättningskostnader för bildande av eventuella erforderliga gemensamhetsanläggningar, servitut med mera inom kvartersmark. För fastighetsbildning inom privat mark ansvarar respektive markägare för att initiera och bekosta erforderliga förrättningskostnader.

Markbyte

Ett avtal om markbyte har träffats mellan ägarna till fastigheterna Veddesta 2:11, Veddesta 2:65 och Veddesta 2:73 med syftet att möjliggöra den struktur som föreslås i detaljplanerna Veddesta 1 samt kommande etapp Veddesta 4 för vilken det godkännts planuppdrag. Ägaren till fastigheten Veddesta 2:11 har ansökt om avstyckning, upphävande av GA (se nedan under befintliga rättigheter samt gemensamhetsanläggningar) samt markbyte hos Lantmäteriet.

Servitut, ledningsrätt och andra fastighetsrättsliga avtal

Rätt att anlägga och underhålla fiberledningar med tillhörande anläggningar och rör för sopsug säkras med avtal eller avtalsservitut. Elnätsstationer inom allmän platsmark kommer att regleras i markavtal med ledningsägare. Avtalsservitut kan behövas för byggnadsdetaljer som sticker ut över allmän plats, exempelvis balkonger, burspråk och skärmtak.

Region Stockholm svarar för förrätningskostnader för bildande av servitut för tunnelbaneanläggningen.

Befintliga rättigheter och gemensamhetsanläggningar

Respektive fastighetsägare ansvarar för inrättande av nödvändiga gemensamhetsanläggningar i samband med byggnation av fastigheten till exempel för parkering och andra gemensamma ytor på kvartersmark.

Hantering av gemensamhetsanläggningar

Ägaren till fastigheten Veddesta 2:11 har ansökt om upphävande av gemensamhetsanläggningarna Veddesta GA:1 och GA:5 hos Lantmäterimyndigheten. Ett avtal kommer att upprättas mellan berörda fastighetsägare gällande upphävandet och omprövning av gemensamhetsanläggningarna där syftet även är att under en övergångsperiod skedesvis säkerställa de funktioner som idag betjänar och belastar fastigheterna för ledningar, gata och vändplan. Ett avtal har även upprättats med berörda fastighetsägare gällande det markbyte som krävs mellan fastigheterna inför genomförandet av detaljplanen.

Veddesta GA:5 berörs delvis av detaljplanen och kommer att behöva omprövas i sin omfattning inför genomförandet av detaljplanen.

Rättighet	Delaktiga fastigheter	Ändamål/Syfte	Föreslagen åtgärd
<u>Veddesta GA:1</u> (hela)	<u>Veddesta 2:11</u> , <u>Veddesta 2:65</u> , <u>Veddesta 2:73</u> och <u>Veddesta 2:76</u>	Infartsgata. VA- och el-ledningar	Upphävs
<u>Veddesta GA:4</u> (del av)	<u>Veddesta 2:11</u> , <u>Veddesta 2:65</u> , <u>Veddesta 2:73</u> och <u>Veddesta 2:76</u>	Infartsväg och sprinklerbassäng	Omprövning
<u>Veddesta GA:5</u> (hela)	<u>Veddesta 2:11</u> , <u>Veddesta 2:65</u> , <u>Veddesta 2:73</u> och <u>Veddesta 2:76</u>	<u>Vändzon</u>	Upphävs
Kraftledningsservitut Vattenfall (del av)	<u>Veddesta 2:1</u> (inom detaljplanen)	Att framdra och bibehålla kraftledning från Akalla till Jakobsberg	Ingen

Bytespunkt Barkarby

I den åtgärdsvalsstudie som togs fram 2015 för bytespunkten så framgick det att en samverkansgrupp och en samordningsgrupp skulle bildas för att tillsammans planera inför genomförandet av bytespunkten. Sedan 2018 bedrivs ett sådant arbete med fokus på att alla delprojekten ska kunna genomföras och stå färdiga vid i princip samma tidpunkt. Bytespunkten består av flera projekt där ingen part har mandat att styra över någon annan. För att bytespunkten ska kunna uppfattas som en samordnad kollektivtrafiknod samordnas brandsäkerhet, risk, informationssystem, tillgänglighet, materialval och så vidare mellan parterna. Detta innebär att frivilliga överenskommelser måste träffas mellan projekteten för att säkerställa genomförandet. Det gemensamma målet är att skapa en attraktiv och smidig bytespunkt med resenären i huvudfokus.

För att kunna säkerställa alla projektens genomförande har kommun tagit fram en skedesplan. Alla inblandade parter levererar underlag till skedesplanen via samordningsgruppen. Kommunen ansvarar för att hålla skedesplanen uppdaterad allt eftersom avtal tecknas mellan parterna.

Delprojekt

Serneke – Veddesta 3

Serneke planerar för ett stadsutvecklingsprojekt innehållandes bostäder, kontor, handel, hotell, skola samt en 1,25 km lång skidslinga placerad under kvarteren med viss annonsering i marknivå. Serneke planerar också för en egen uppgång från tunnelbanestationen direkt in i sina kvarter. Det kommer även finnas en koppling mellan Sernekes kvarter under Veddestabron in till bytespunkten och Sagax kvarter. Den privata uppgången samt kopplingen under bron möjliggör ett bra resenärsflöde till och från Sernekes målpunkter men kräver stor samordning med inblandade parter genomförandemässigt. Denna regleras i pågående detaljplan för Veddesta 3 och inte av denna detaljplan.

Veddestabron

Kommunen bygger tillsammans med Trafikverket Veddestabron. Veddestabron utgör en 28 meter bred bro, utformad som en stadsgata, som ska knyta ihop Barkarbystaden med Veddesta och fungera som en pulsåder mellan stadsdelarna. Både Sagax och Sernekes kvarter kommer angöra mot bron och bidra till stadsmiljön. Mitt på bron kommer Trafikverket bygga Norra Entrén som är en stationsbyggnad belägen ovan Mälarbanan. Trafikförvaltningen planerar att ha ett par busshållplatser på bron för att möjliggöra snabb access till Norra Entrén.

Sagax

Sagax kvarter har, förutom detaljplanens högsta byggrätt även två kvarter som avses bland annat för bostadsbebyggelse. Sagax planerar för en entré som möjliggör för allmänheten att gå inomhus genom Sagax kvarter och vidare till bytespunkten. Sagax kommer att ha en kvartersgata för att möjliggöra angöring till bostäder som vetter mot Mälarbanan. Denna kvartersgata kommer att placeras ovanför Trafikförvaltningens bussterminal och på så vis utgöra tak och väderskydd för halva bussterminalen. Inom Sagax kvarter kommer det att finnas en vänthall för bussresenärerna.

TF – bussterminalen

Trafikförvaltningen kommer att bygga en ny bussterminal mellan Sagax kvarter och Mälarbanan. Bussterminalen kommer ha in- och utfart mot Veddestavägen.

FUT

Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana (FUT) bygger ut blå linje från Akalla till Barkarby och kommer att ha en station med två officiella entréer inom Veddesta 1. En entré är belägen i bytespunkten och den andra i kvarter 7, vilket är avsett för kontor eller bostäder.

TRV

Trafikverket har två projekt vid bytespunkten. Den ena gäller de delar av Veddestabron som går över E18 och vidare in till Barkarbystaden 2. Det andra projektet är Norra Entrén som består av en ny stationsbyggnad ovanpå Mälarbanan samt två nya regionalstågsplattformar belägna på varsin sida av den befintliga pendeltågsplattformen. Stationsbyggnaden kommer att ha tre lyftpaket ner mot vardera plattform samt ett lyftpaket ner mot bytespunkten.

Cykelstråk

Kommunen planerar för ett välutvecklat cykelstråk som bland annat ska främja cykelpendling till och från bytespunkten. Cykelstråket kommer att placeras mellan bussterminalen och regionalstågsplattformarna. Eventuellt kan ett servitut behöva tecknas mellan berörda parter för att säkra åtkomsten inom bytespunkten.

Ekonomiska frågor

Plankostnadsavtal

Plankostnadsavtal finns tecknat med Veiddeke och Sagax. Kommunens andel av kostnader för framtagande av detaljplanen tas ut i samband med försäljning av den mark som ägs av kommunen.

Bygglov

Avgift tas ut för bygglov, anmälan, nybyggnadskarta, utstakning och lägeskontroll och debiteras enligt gällande taxa.

Exploatörernas kostnader

Exploatörerna står för utgifter gällande markförvärv samt erforderlig fastighetsbildning till följd av planens genomförande.

Exploatörerna bekostar samtliga åtgärder inom den egna kvartersmarken samt anslutning till allmän platsmark. Undantag gäller för utbyggnad av sopsugsledning på kvartersmark fram till anslutningspunkt som kommunen bygger ut och bekostar.

Exploatörerna står för anslutningsavgifter för VA, el, sopsug med mera enligt gällande taxa.

Kostnader för fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten debiterar kostnader för fastighetsbildningsåtgärder enligt taxa.

Kommunen ansöker om fastighetsbildning för bildandet av de kvarter som möjliggörs inom kommunens mark. Kostnader för bildandet av fastigheter tas ut i samband med markförsäljning.

De privata markägarna inom planområdet ansöker och bekostar erforderliga fastighetsbildningsåtgärder inom respektive fastighet som krävs för att genomföra detaljplanen. Fastighetsägare ansöker och bekostar övriga fastighetsbildningsåtgärder såsom uppdelning av ett kvarter i fler fastigheter, 3D- fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar, servitut och dylikt.

Kommunala kostnader

Kommunen bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar (gator, torg, park), utbyggnad av ledningar (VA och sopsug) samt marksaneringskostnader inom kommunens fastigheter. Delar av dessa kostnader finansieras genom det exploateringsbidrag från de privata markägarna inom planområdet som regleras i de avtal som skall träffas i samband med antagandet av detaljplanen.

Utbyggnaden av allmän platsmark inom planområdet innebär att kommunens drift och underhållsbudget för bygg- och miljönämnden (gata, park, VA) samt barn- och utbildningsnämnden kommer att påverkas i och med ett utökat skötselansvar. Kommunala medel ska avsättas för ökade drift- och underhållskostnader.

Kostnader för utbyggnad av tunnelbanan

Staten, Region Stockholm och Kommunen har träffat avtal gällande utbyggnad av tunnelbana och bostäder i tunnelbanans influensområde. Kommunens del av kostnaden för att bygga ut tunnelbanan ska delvis belasta detta planområde. De privata markägarna inom planområdet ska erlägga bidrag till medfinansiering av tunnelbanan vilket regleras i de avtal som skall träffas med parterna inför antagande av detaljplan.

Kommunala intäkter

Kommunen erhåller intäkter vid försäljning av fastigheter med byggrätt för bostäder och service med mera. Kommunen erhåller även anslutningsavgifter för anslutning till vatten- och avloppsledningar samt sopsug.

Tekniska frågor

Planbeskrivningen redovisar vilka utredningar som genomförts inom ramen för planarbetet. Exploatörerna ansvarar för framtagande av de kompletterande tekniska utredningar som krävs för bebyggelse inom kvartersmark.

Detaljplaneområdet förväntas få en befolkning på cirka 5000 personer. Förskola, service, handel, verksamheter och kontor medför också en belastning på de tekniska försörjningssystemen. Allmänna ledningar läggs på allmän plats/gatumark.

Vatten och avlopp

Planområdet ansluts till det kommunala vatten och spillvattennätet. För enskild fastighet upprättas anslutningspunkt i fastighetsgräns. Ledningar inom privat fastighet byggs och förvaltas av respektive fastighetsägare.

Uppvärmning

Fjärrvärme byggs ut i området vilket möjliggör anslutning till detta.

El-tele- och fiber

El-, tele- och fiberledningar förläggs i mark.

Avfall

Kommunen planerar att bygga en sopsugsanläggning i området som ansluter till en sopsugsterminal som planeras uppföras i angränsande område.

Sopsugsledningar på kvartersmark byggs och förvaltas av kommunen fram till anslutningspunkt. Från respektive anslutningspunkt byggs och förvaltas ledning av respektive fastighetsägare.

Dagvatten

Den dagvattenutredning som har tagits fram för Veddesta I ska tillämpas.

Buller

En bullerutredning har tagits fram och plankartan har anpassats så att den nya bebyggelsen har kan uppföras enligt gällande riktvärden.

Bredband och telekommunikation

Befintligt fibernät för bredband och telekommunikation finns i närområdet. De bolag som vill bygga ut fiber inom området har möjlighet att projektera nät som anläggs i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse. När gatorna är färdigställda med topp och finplanering kommer inga nya ledningar att ges grävtillstånd i området.

Utförande

Utbyggnadsordning

Utbyggnaden kräver samordning med övriga bygg- och anläggningsarbeten i området. Särskild vikt läggs därför vid samordning av tidplaner, transporter och etableringar mm. Tidiga arbeten kommer att utföras innan detaljplanen antas däribland arbeten med tunnelbanan och vissa ledningsarbeten. Efter att detaljplanen har antagits kommer arbeten med vissa gator att påbörjas.

Geoteknik

Geotekniska utredningar har tagits fram under arbetet med detaljplanen. Inför byggande av anläggningar på allmän plats och kvartersmark ska objektspecifika geotekniska undersökningar utföras. Dessa ska utgöra underlag för val och dimensionering av grundläggning samt andra åtgärder.

Infrastruktur

Det är av stor vikt för att området ska fungera att vägkopplingar byggs tidigt. Befintliga gator kommer att byggas om och under ombyggnadstiden planeras för provisoriska vägdragningar.

De planerade kvartersgatorna och parkerna inom området planeras att byggas ut i takt med att kvarteren färdigställs.

Gårdsmiljöer - grönytefaktor som ett verktyg i planeringen

De olika gårdsrummen ges olika karaktärer och är gemensamma för hela kvarteret. De ska utformas så att de innehåller en stor andel träd och grönska, bland annat med inslag av fasadgrönska eller gröna tak. Ett planteringsdjup om cirka 0,8 meter rekommenderas. En stor del av gårdsytan är underbyggd av garage, vilket ställer krav på gårdarnas bjälklagskonstruktioner. På samtliga gårdar ska utrymme för småbarnslek anordnas. Även ytor för utomhusvistelse på själva byggnaden är av stor betydelse, exempelvis kan gröna takterrasser eller gemensamma balkongterrasser anläggas.

Grönytefaktorn ska tillämpas och beskrivs på sidan 42.

6. MEDVERKANDE

Medverkande tjänstemän

Dino Alijagic, planarkitekt

Josefine Idbrant, projektledare exploatering

Simon Isaksson, biträdande projektledare exploatering

Anders Berg, stadsarkitekt

Ulf Liliefeldt, projektledare genomförande

Maria Jörle, biträdande projektledare genomförande

Marika Palmér Rivera, miljöplanerare

Kerstin Sköld, stadsträdgårdsmästare

Niklas Petrov, trafikplanerare

Jenny Borheim, planarkitekt tidigt skede

David Nordin, trafikplanerare tidigt skede

Övriga medverkande

AIX Arkitekter

Illustrationer och bilder är framtagna av AIX Arkitekter om inget annat anges.

Malin Danielsson

Planchef

Dino Alijagic

Planarkitekt

Kommunstyrelseförvaltningen
Samhällsbyggnadsavdelningen

Järfälla kommun
177 80 Järfälla
08-580 285 00
www.jarfalla.se