



Dnr Kst 2013/301  
GODKÄNNANDEHANDLING

## Planprogram

# SÖDRA VEDDESTA

Järfälla kommun

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

---

Programmet har varit utsänt på programsamråd under tiden 14 augusti– 26 september 2014. Samrådsmöte har hållits för fastighetsägare och hyresgäster i området den 2 september samt öppet hus för övriga sakägare den 10 september.

Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida [www.jarfalla.se](http://www.jarfalla.se), hos kommunens kundtjänst, Ridderplatsen 6 och i kommunalhusets entré, Vasaplatsen 11 i Jakobsbergs centrum samt i biblioteket i Barkarby. Programsamråd har annonserats i lokaltidningen Mitt i Järfälla och på kommunens hemsida.

Följande har lämnat synpunkter på planförslaget:

1. Länsstyrelsen
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Miljö- och bygglovsnämnden
5. Tekniska nämnden
6. Barn- och ungdomsnämnden
7. Kultur- och fritidsnämnden
8. Järfälla Hembygdsförening
9. Bele Barkarby IF
10. Norrvatten
11. Svenska kraftnät
12. Skanova
13. E.on
14. Trafikförvaltningen
15. Brandkåren Attunda
16. Hyresgästföreningen Järfälla
17. Företagarna Järfälla
18. IJA fastigheter AB
19. Ebm papst
20. Veddesta centrum
21. Brostaden
22. KMB Fastighets AB/Entrack AB
23. Villaägareföreningen Lilla Björkeby



Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter med Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet tillgängliga hos plan- och exploateringsavdelningen.

### **1. Länsstyrelsen:**

#### **Allmänt**

Programmet belyser allmänt mål och planeringsförutsättningar för den tänkta utvecklingen i området. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar för komplettering av tätorten med stadsmässig bostadsbebyggelse i detta goda kollektivtrafikläge. Utifrån nu kända förutsättningar och programförslagets handlingar är det dock inte möjligt att bedöma om det finns skäl för Länsstyrelsen att pröva kommande beslut att anta detaljplaner inom området med stöd av 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera sitt planförslag så att ett eventuellt statligt ingripande enligt 11 kap 10§ PBL kan undvikas.

#### **Regional stadskärna**

Södra Veddesta ingår i den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. I RUFS 2010 redovisas en fortsatt utveckling mot en flerkärnig regional struktur i Stockholmsregionen, och åtta områden med goda förutsättningar att utvecklas till regionala stadskärnor pekats ut. För att dessa kärnor ska utvecklas till livskraftiga och attraktiva stadskärnor som kan avlasta den centrala regionkärnan behövs en framåtsyftande planering för kärnorna. Handlingsprogram Regionala stadskärnor har tagits fram av Stockholms läns landsting, funktionen för Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) 2013, som stöd för kommunernas planering och arbetet för fortsatt stadsutveckling i de regionala stadskärnorna. Järfälla kommun var tillsammans med Haninge kommun (huvudaktör) engagerade inom delområdet Stadsutveckling. Länsstyrelsen har i remissyttrande över handlingsprogrammet framhållit att det är lämpligt att kommunerna tar fram fördjupningar av sina översiktsplaner för respektive stadskärna.

Järfälla kommun har i 2013 års Stockholmsförhandling om utbyggnad av tunnelbanan till bland annat Barkarby, åtagit sig att bygga ca 14 000 bostäder till 2030. Det innebär en ökning av antalet bostäder jämfört med fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbystaden. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande över den nya kommunomfattande översiktsplanen 2014 konstaterat att Stockholmsförhandlingen får betydelse för kommunens planering, särskilt för den regionala stadskärnan Barkarby – Jakobsberg. Kommunen har inför antagandet av översiktsplanen kompletterat den med illustrerat läge för tunnelbana till Barkarby station/Stockholm Väst.

Det nu aktuella detaljplaneprogrammet omfattar hela Södra Veddesta.

Länsstyrelsen ser positivt på att avsikten är att Södra Veddesta ska utvecklas till en stadsmässig funktionsblandad bebyggelse i enlighet med intensionerna i RUFS 2010.



I översiktsplanen ges översiktlig vägledning för utveckling av den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg och "urbana kopplingar" illustreras mellan Veddesta, Jakobsberg, Barkarbystaden och Barkarby. Länsstyrelsen lyfte i sitt granskningsyttrande över översiktsplanen fram behovet av en fördjupning av översiktsplanen för hela den regionala stadskärnan. Kommunen har dock valt att gå vidare med detaljplaneprogram utan en sådan fördjupning.

I planprogrammet för Veddesta redovisas hur stadsdelens kopplingar till närmast angränsande områden kan utvecklas med insatser i t.ex. väg- och gc-nät, men det saknas en redovisning av hur Södra Veddesta ska integreras i en framtida utbyggd regional stadskärna och omgivande stadsbygd. Länsstyrelsen vill framhålla att en gemensam målbild för den regionala stadskärnans profil och inriktning behöver utarbetas, och programmet stämmas av mot denna. Hela stadskärnans övergripande strukturer behöver klargöras för att planprogrammet ska ge tillräcklig vägledning för kommande detaljplaner.

#### **Riksintressen**

##### *Mälarbanan*

Programområdet gränsar till Mälarbanan som utgör kommunikationsanläggning av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, MB. Enligt dessa hushållningsbestämmelser ska riksintressen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet. Inför fortsatt planering är det därför angeläget att den pågående utbyggnaden av Mälarbanan och den utredning för stationsområdet som nu ska inledas beaktas.

##### *Höga byggnader*

Då programområdet ligger utanför Bromma flygplats influensområde och utanför den höjdbegränsade ytan för flygplatsen bedöms programmet inte påverka riksintresset negativt. Om byggnader, eller annan anläggning, inom området får en sammanlagd höjd som överstiger 45 meter kan det dock finnas behov av en så kallad flyghinderanmälan, och samråd ske med Försvarmakten.

#### **Dagvatten, MKN vatten**

Dagvatten från programrådets avleds under järnvägen till Bällstaån medan dagvatten från de södra och västra delarna avleds till Veddestaån som rinner ut i Bällstaån norr om Barkarby station. Bällstaån tillhör ett av de allra mest förorenade vattendragen i hela länet. Därför är det angeläget att tillförseln av bland annat förorenat dagvatten minskar så att möjligheterna att uppnå MKN i Bällstaån inte försvåras. Länsstyrelsen anser att såväl föreslagna nya miljö kvalitetsnormer för vatten som förväntade klimatförändringar behöver beaktas när system för dagvattenhanteringen utreds vidare.

Förändrade nederbörds förhållanden kan påverka dimensioneringen av dagvatten-systemen. Belastning från områden uppströms ska beaktas, liksom översvämningens benägna områden i Barkarby och nedströms i Hjulsta, och Spånga Bromsten. För att säkerställa att dagvatten som leds ut i Bällstaån inte medför negativ miljöpåverkan så bör behov av reningsåtgärder och kontrollprogram redovisas i dagvattenutredningen och även belysas i planhandlingarna.

Enligt gällande miljö kvalitetsnormer för vatten ska Bällstaån uppnå god kemisk status 2015 och god ekologisk status 2021. Nuvarande statusklassningar och



bedömningar (2009) kommer att uppdateras under 2015. Programmet bör uppdateras med hänvisning till de nya uppgifterna. För information se:

<http://viss.lansstyrelsen.se/>

#### **Markavvattning**

Inom programområdet finns flera markavvattningsföretag. Om de berörda torrläggingsföretagen inte längre behövs rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen tar initiativ till avveckling av dessa i samband med fortsatt planläggning. Allmänt gäller att vattenföretag som bildats genom förrättning är juridiskt bindande. Länsstyrelsen vill erinra om att fastigheter som ingår i ett berört markavvattningsföretag betraktas som sakägare i detaljplaneprocessen, och när ett markavvattningsföretag ändras eller upphävs i samband med planens genomförande. Om markavvattning behövs för att bereda fastigheter för byggnation behöver dispens och tillstånd för markavvattning sökas. Om det görs ändringar i befintliga markavvattningsföretagen kan företagen också behöva omprövas.

#### **Buller**

Bebyggelsen inom programområdet utsätts för buller från den spårbundna trafiken på Mäljarbanan och berörs även av buller från vägtrafik utanför och inom programområdet. En kombination av buller från väg- och spårtrafik upplevs generellt som mer störande än buller från ett trafikslag. För att få en så god ljudmiljö som möjligt inom programområdet ställs därför stora krav på utformningen av den nya bebyggelsen. Utgångspunkten för den fortsatta planeringen bör vara att bostadsbebyggelsen utformas så att en god ljudmiljö för alla lägenheter kan innehållas, även om avstegsfall kan motiveras. Vid tillämpning av avstegsfall bör strävan vara att med hjälp av placering och utformning av bebyggelsen så långt möjligt kompensera för höga bullernivåer med en ljuddämpad tystare sida.

#### **Förorenad mark**

Inom programområdet finns 24 stycken objekt i Länsstyrelsens databas över eventuellt förorenade områden. Sex stycken av dessa objekt är inventerade och riskklassade. En samlad strategi för arbetet med föroreningar behöver tas fram tidigt i det fortsatta planarbetet för att minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markgrepp och ändrad markanvändning.

Fortsatt arbete ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten och bör följa Naturvårdsverkets riktlinjer samt utföras på ett långsiktigt hållbart sätt.

#### **Farligt gods, närhet till bensinstation**

I den fortsatta planeringen behöver transporter med farligt gods på rekommenderade leder och järnväg och på eventuella vägar genom planområdet beaktas. Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska olycksriskerna inom 150 meter från transportleder för farligt gods belysas i samband med planläggning. Länsstyrelsen rekommenderar att ett avstånd om 75 meter hålls mellan sammanhållen bostadsbebyggelse eller annan personintensiv verksamhet och väg för transporter med farligt gods respektive 50 meter från järnväg. Vidare bör ett 25 meter brett område lämnas helt bebyggelsefritt. Länsstyrelsen kan godta avsteg från riktlinjerna om en riskbedömning visar att risknivån ändå blir acceptabel, men ser i första hand att rekommenderade skyddsavstånd beaktas i samband med nyexploatering. Intill järnvägen ska även risker med utspårade tåg



uppmärksammas. Även vid byggnation intill bensinstation behöver kommunen utreda risker och beakta rekommenderade skyddsavstånd.

Länsstyrelsen konstaterar att det enligt beslut från 2005 ska finnas en anläggning, St Jude Medical AB, som är klassad som farlig verksamhet enligt 2 kap. 4§ LSO inom programområdet. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen utreda och bedöma riskerna med nyexploatering intill verksamheten.

#### **Markstabilitet, översvämningsrisk, ras och skred**

Av programförslaget framgår att delar av området både är markerat som ras- och skredriskområde samt kan drabbas av översvämningar från Veddestabäcken och Bällstaån. Detta behöver utredas i kommande planarbete. Kommunen behöver även beakta riskerna i ett längre tidsperspektiv då risker för ras, skred och översvämning kan ge stora konsekvenser i samband med klimatförändringar.

#### **Kulturmiljö och fornlämningar**

Det kommer att krävas arkeologiska utredningar i samband med fortsatt planarbete. För vidare information kontakta Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

#### **Strandskydd**

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det inte gäller strandskydd utefter Veddestabäcken, och att strandskyddet i detta fall inte heller inträder när/om nya detaljplaner ersätter nu gällande detaljplaner.

Inför att det generella strandskyddet infördes (1975-07-01) preciserades genom Länsstyrelsens förordnande (1975-06-25) det generella strandskyddets omfattning. Strandskyddets gränser på land redovisades på topografisk karta, i skala 1:50 000. De mindre bäckar och vattendrag som inte omfattades av den till beslutet hörande kartan undantogs då från strandskydd. Undantagen har befästs i nu gällande beslut från 1999-06-03 om strandskyddets omfattning i länet. Strandskyddets omfattning i länet framgår av Länskartan på Länsstyrelsens webbplats <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/>

#### **Förordnande enligt 113§ byggnadslagen**

För delar av programområdet finns inom allmän plats äldre förordnanden enligt 113§ byggnadslagen, som kan behöva upphävas i samband med att nya detaljplaner tas fram. En lagändring som träder i kraft den första januari 2015 kan dock komma att påverka nuvarande hantering av dessa s.k. exploatörsbestämmelser.

#### **Trafik och vägnät**

I programmet föreslås en flytt av Barkarby trafikplats 300 meter söderut i syfte att skapa en ny trafikplats med bättre kapacitet och möjlighet att fördela trafiken väster om E18 på fler vägar. Av Trafikverkets yttrande framgår att en åtgärdsvalstudie ska inledas för att titta på lösningar för det övergripande vägnätet och om en flytt av Barkarby trafikplats är möjlig/lämplig. Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkt att den fortsatta planeringen av Södra Veddesta kan behöva invänta och anpassas till resultatet av denna studie. Den fortsatta planeringen av programområdet bör anpassas i tid till pågående åtgärder för utbyggnad av väg- och kollektivtrafik, flytt av stationsläge vid Barkarby etc., intill Veddesta.

**Behovsbedömning**

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att genomförandet av kommande detaljplaner inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

I juni 2014 antog kommunen en ny översiktsplan som tar upp riktlinjer för den regionala kärnans utveckling. Dessa kommer att användas i den fortsatta planeringen för den regionala kärnans delar så som Södra Veddesta. De olika stadsdelarna ska inte konkurrera med varandra utan komplettera varandra. Kommunstyrelseförvaltningen arbetar med program för platsutveckling som diskuterar karaktär och innehåll i den regionala kärnan som fortsättning på översiktsplanen.

Utbyggnaden av Veddesta kommer självklart ta hänsyn till och inkludera planerna av stationsområdet vid Barkarby station i programområdet. De kommande detaljplanerna kommer att förhålla sig till detta.

Om byggnaderna blir högre än 45 meter kommer samråd ske med Försvarsmakten.

Programmet uppdateras med gällande miljö kvalitetsnormer, skrivning om markavvattningsföretag och förordnande enligt 113§ BL samt att text om strandskyddet tas bort.

Nya bostäder kommer placeras så att goda boendemiljöer skapas.

Där byggnation ska ske och det finns förorenad mark kommer marken att saneras innan ny byggnation kan ske.

Verksamheten St Jude medical finns inte längre kvar i Veddesta.

Läget för trafikplatsen vid E18 som illustreras i programmet utgår från den tidigare förstudie och från den antagna fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden. Vägnätet kring E 18 bör förstärkas för att klara det ökade trycket från nya bostäder i närområdet från både Veddesta och Barkarbystaden. Beroende på vilken lösning som åtgärdsvalstudie, åvs för trafikplatsen kommer fram till kommer Veddesta utvecklas. Kommunen anser att planarbetet i området kan påbörjas innan denna åvs är klar.

Avstånd från farligt godsleder kommer utredas och anpassas i de kommande detaljplanerna. Frågor om buller, dagvatten, ras och skredrisk med mera kommer att utredas vidare i detaljplaneskedet.

**2. Lantmäterimyndigheten:**

Lantmäteriet har läst planprogrammet och har inga synpunkter i detta skede av planprocessen.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Noteras



### **3. Trafikverket:**

#### **Riksintresset Bromma flygplats**

En utveckling av området med bostäder men en höjd av 6-8 våningar bedöms inte påverka riksintresset negativt.

#### **Riksintresset Mälarbanan**

Stor hänsyn till Mälarbanan måste tas i det vidare planeringsarbetet och den framtida utbyggnaden av Södra Veddesta får inte äventyra Mälarbanans utbyggnad. Det måste också tas hänsyn till resultatet av den utredning för stationsområdet som nu ska inledas.

#### **Vägsystem**

Trafikverket har inga synpunkter på det interna vägnätet men den framtida exploateringen kommer att föra med sig en ökad belastning på Viksjöleden och vidare på E18. I programmet står att Barkarby trafikplats behöver ett sydligare läge än dagens och att den bör flyttas till ett läge 300 m söderut. Det är många frågor som måste lösas i detta område, bl.a. kommer det förmodligen att behövas additionskörfält i båda riktningarna mellan Hjulsta och Barkarby trafikplatser. Avseende lösningar för det övergripande vägnätet och om en flytt av Barkarby trafikplats är möjlig eller lämplig, hänvisar Trafikverket till den åtgärdsvalsstudie som nu ska inledas. Resultatet av studien kommer att peka på lösningar och det kan vara lämpligt att avvakta resultatet av denna studie innan planarbetet går vidare till nästa fas.

#### **Gång- och cykelvägar**

Diskussioner har förts mellan Järfälla kommun och Mälarbaneprojektet om kompletterande åtgärder på cykelvägnätet längs Mälarbanan. Detta blir en del av "Kungsängenstråket" enligt den regionala cykelplanen. Programmet tar också upp detta på sid 24 vilket är positivt. Detta är också i linje med Cykel-Kistautredningen. Avseende gång- och cykelväg längs Mälarbanan kan det finnas möjlighet att utgå från de byggvägar som används i Mälarbaneprojektet när de inte längre behövs för byggverksamheten.

#### **Trafikprognos och bullersituation**

Tågtrafiken alstrar höga bullernivåer. Det kommer att krävas speciella fasad- och fönsterkonstruktioner om bostäder planeras nära järnvägen. Trafikverkets bedömning är att det är lämpligt att förlägga en annan typ av bebyggelse närmast Mälarbanan. Bullerutredningar kommer att tas fram i detaljplaneskedet som redovisar detta.

#### **Luftkvalitet**

Längs E 18 är det t.ex höga halter av PM10-partiklar. Luftkvaliteten inom planområdet måste utredas i det vidare planarbetet.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Programmet kommer ta hänsyn till riksintresset för Mälarbanan och studien för stationsområdet, vilka är förutsättningar för Veddestas utveckling.

Programmet för Veddesta förbereder för en sydligare läge för Barkarby trafikplats. Järfälla deltar också i ÅVS-arbetet och anser inte att detaljplaneprogrammet förekommer ÅVS:ens arbete. Se även tidigare kommentar om trafikplatsen under Länsstyrelsens yttrande.

Vid detaljplaneskedet kommer fler utredningar tas fram för bland annat buller och luftkvalité.

#### **4. Miljö- och bygglovsnämnden**

Miljö- och bygglovsnämnden är positiv till omvandlingen av södra Veddesta som innebär att området får en mer stadsmässig karaktär med hög exploateringsgrad. Att bygga med stadskaraktär ger förutsättningar för att bostäder med en god ljudmiljö kan byggas. Det innebär att höga ljudnivåer på utsidan mot trafikerad väg kan accepteras om minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet har tillgång till tyst sida. Fasaden på bostadshus mot den bullriga sidan ska dämpa trafikbullret så att den ekvivalenta ljudnivån blir högst 26 dBA och den maximala ljudnivån högst 41 dBA inomhus.

I det fortsatta planarbetet måste hänsyn tas till vilka befintliga verksamheter som kan ligga kvar i närheten av bostadsområden. Förutom bullrande industri kan transporter, lastning och lossning samt ljus och lukt upplevas störande för boende. Den befintliga handeln i Veddesta centrum är exempel på sådan verksamhet med leveranser tidigt på morgonen.

Nämnden är även positiv till planerna om att återinföra strandskydd på 100 m längs Veddestabäcken samt att bäcken planeras att öppnas upp där den idag är kulverterad. Det är viktigt att områden med naturvärden bevaras och att landskapssamband, utmed Veddestabäcken utvecklas. Exempelvis kan man plantera träd för att skugga bäcken och på så vis sänka temperaturen på vattnet så att fiskvandring gynnas.

Den gena bussgata som föreslås längs med Veddestabäcken innebär att ovanstående åtgärder vid bäcken inte får önskad effekt. Förslagsvis kan bussgatan dras i en annan sträckning mot Växthusvägen istället.

Nämnden vill slutligen påpeka vikten av att redan i planprogrammet utreda var skolor, förskolor och äldreboenden ska placeras. Hänsyn måste tas till både den inre och den yttre miljön med avseende på bl.a. luft och buller. Närhet till natur och grönområden är att föredra samtidigt som vägarna till och från ska vara säkra.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

I detaljplaneskedet kommer bullerfrågan utredas vidare så att nya bostäder får en bra placering och uppförande.

Se Länsstyrelsens yttrande angående strandskyddet. Utredning måste göras innan Veddestabäcken eventuellt kan öppnas upp.

I första hand bör busstrafiken gå på Veddestavägen så att ett attraktivt stråk/flöde kan skapas genom området. Programmet möjliggör för att dra en ny bussgata i sträckningen längs Veddestabäcken, vidare utredning kommer att ske i detaljplaneskedet.

Skolor, förskolor, äldreboenden kommer bli aktuellt i området, var deras exakta läge blir kommer utredas i detaljplaneskedet.





## 5. Tekniska nämnden

### Vatten, avlopp och dagvatten

Kommunen önskar ansvara för driften av huvudledningar för vatten, avlopp och dagvatten i området, dvs. inga privata eller samfällt ägda huvudledningar. Slutrecipient för dagvatten från detta område är Bällstaån som är idag belastad med föroreningar och stora vattenflöden. Åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten behövs därför både på kvartermark och i kommunala anläggningar, som ett slutssteg innan dagvattnet leds till Bällstaån i båda delavrinningsområdena.

### Avfall

Området kommer att innefatta 3000-4000 lägenheter och liknar i stora delar Barkarbystaden. Förvaltningen bedömer att det därför även i detta område bör investeras i en kommunal sopsug, likt den i Barkarbystaden. Detta ligger i linje med miljö- och gestaltningsprogrammet i Barkarbystaden som skulle kunna appliceras även på Veddesta. Ett annat alternativ är underjordsbehållare, men det är orimligt då det skulle leda till minst 60 olika hämtningsplatser samt exempelvis 180 underjordsbehållare om man har tre olika fraktioner.

### Väg och trafik

Den nyligen antagna översiktsplanen (ÖP) ger vägledning för hur den regionala stadskärnan bör planeras. I ÖP framhålls för kärnan bl.a. hög täthet, tydlig stadskaraktär, blandning av funktioner och samordning av parkeringar. Detta har beaktats i programmet.

I ÖP ges också vägledning för infrastrukturen. Här framgår att gatumiljön ska gestaltas ur fotgängarens perspektiv och ge prioritet åt gång och cykel. Det är inte tydligt i programmet att denna prioritering gjorts. Öppna integrerade gatunät och fördelning av trafik över ett stadsgatunät (istället för koncentration till leder) för att minska sårbarheten ska präglade biltrafikens infrastruktur. Detta är beaktat inom programområdet. En möjlighet att väva samman Veddesta och Barkarby genom ett stadsgatunät skulle möjliggöras genom fler passager över Veddestabäcken.

Hög tillgänglighet bör erhållas till den kollektivtrafiknod som skapas i och med att Barkarby station får en tunnelbanekoppling och på sikt även regionaltåg. Framkomligheten till Barkarby station måste också prioriteras för busstrafiken. Detta bör göras än tydligare, vilket kan påverka hur gatunätet med särskilda passager för kollektivtrafik utformas. Sedan programmet togs fram har kommunen även antagit en Handlingsplan för cykeltrafik. Denna bör beaktas i det fortsatta arbetet och de regionala cykelstråken tydliggöras inom området.

På sid 11 under rubriken Mälarbanan står beskrivet hur Barkarby station flyttas och på sikt blir en regionaltågstation med anslutning till Veddestabron. Sedan avtalet om tunnelbaneutbyggnaden blev överenskommen har förutsättningarna förändrats. Trafikverket har nyligen startat upp en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för station Barkarby/Stockholm Väst. Syftet med studien är att utforma en stationslösning som på ett effektivt sätt tar hand om resenärer från alla de trafikslag som trafikerar området. Veddestabron som en omstigning mellan trafikslag är inte längre självklar då tunnelbanestationen kommer att ligga under mark. Veddestabron innebär, oberoende av ovanstående, en viktig ny koppling i den lokala infrastrukturen.

**Park och natur**

Befintlig grönstruktur är väl beskriven och det finns möjlighet att gestalta en tät grönskande stadsdel. I fortsatt arbete bör målet vara att den urbana parken kan nå inom 500 meter, vilket är det ungefärliga läget i programmet. Veddestabäckens översvämningsrisk kan komma att öka på grund av Barkarbystaden 2 samt byggnation uppströms. Detta medför att parker och torg bör ges en sådan kvalitet att de kan klara översvämningar. Då föreslagna parker bör kunna ge ekosystemtjänsten fördröjning samt ingå i en tät stads rekreativsmöjligheter blir det viktigt att i programskedet låsa dessa ytor. Krav på plats för skola och förskola måste lösas redan i programskedet så att inte ytor för beslutade parker riskerar att tas i anspråk när dessa byggnader ska få plats i området.

**Övrigt**

Övriga avdelningar på bygg- och miljöförvaltningen som sorterar under tekniska nämnden har inga synpunkter på förslaget.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunstyrelseförvaltningen delar tekniska nämndens synpunkt att kommunen är huvudman för va-ledningarna i området. Det kan bli svårt att installera kommunal sopsug som gjorts i Barkarbystaden eftersom förutsättningarna för områdena ser olika ut.

Koppling mellan Veddesta och Barkarby har förtydligats i programmet.

Vid detaljplaneläggning måste hanteringen av dagvatten lösas och gärna lösningar där det går att kombinera med gestaltningen av parker och kan bli ett bra inslag i den urbana miljön.

Placering av skolor och förskolor finns med i programmet redan nu men deras exakta placering avgörs först i detaljplaneskedet.

Utvecklingen och utbyggnaden av Veddesta kommer att ta hänsyn till tunnelbanans placering och uppgångar samt Stockholms väst utveckling, dessa är viktiga förutsättningar för Veddestas utbyggnad.

**6. Barn- och ungdomsnämnden:**

I kommundelen Barkarby/Skälby där även Barkarbystaden ingår är behovet högre än kapaciteten av förskoleplatser och skolplatser fram till år 2023. Om det ska utökas med ytterligare 3 000-4 000 bostäder i kommundelen kommer inte alla barn ha plats i en förskola eller skola. Det är av yttersta vikt att fem till sex förskolor med en kapacitet om 100 barn per förskola planeras in i området. En till två förskolor bör byggas direkt då planen är antagen eftersom kommunen inte har någon överkapacitet i andra delar av kommunen på förskoleplatser. En skola för årskurs F-5 bör planeras i området. Skolorna för årskurs F-5 i kommundelen utnyttjar all sin kapacitet och måste säga nej till nya elever. Om det kommer fler bostäder och därmed fler elever behövs det en skola för årskurs F-5 i området södra Veddesta då dagens skolor inte klarar av att ta emot fler elever.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Förskolor och skolor kommer att planeras i de kommande detaljplanerna för att klara kommande behov.

**7. Kultur och fritidsnämnden****Kulturmiljö**

I planprogrammet sägs att ”viktiga kulturhistoriska spår ska uppmärksammas och om möjligt bli en del av den nya utformningen.” Inga exploateringsgrävningar av fornlämningar planeras. Både Fruns backe, Kvarnbacken och ett område strax söder om Viksjöleden, innehållande bland annat en stensträng och en möjlig husterrass bevaras. Rättarbostaden har som den enda kvarvarande äldre byggnaden vid Veddesta gård ett oerhört högt kulturhistoriskt värde. Även ur andra aspekter har byggnaden ett högt värde. Den måste därför ges skydd i kommande detaljplan. Viktigt att uppmärksamma är också sträckningen av Häradsvägen mellan Barkarby och Lövsta, som passerar genom Veddestas södra delar, bland annat vid Fruns backe. Möjligheten att försöka återskapa försvunna delar av den tidigare sträckningen bör undersökas i samband med kommande detaljplanearbete.

I övrigt ser kultur- och fritidsförvaltningen positivt på planprogrammet. Kultur- och fritidsförvaltningen vill dock påpeka vikten av att Veddesta måste dokumenteras innan förändringarna sker. En ingående fotodokumentation är ett minimum. Det är även intressant med en dokumentation av vilka verksamheter som finns, kanske kompletterat med intervjuer av företrädare för olika verksamheter. Förvaltningen föreslår att medel för en dokumentation av Veddesta avsätts av kommunstyrelsen.

**Fritid**

Kultur- och fritidsförvaltningen har sedan cirka 8-10 år tillbaka arbetat med inriktningen att idrottsplatsen Veddestavallen inte har möjlighet att finnas kvar då planer för byggande, ny bro, ny station etc i Veddesta aktualiseras. I samarbete med plan- och exploateringsavdelningen och föregångare till dagens styrelseledamöter i Bele-Barkarby IF togs därför för ett antal år sedan en plats fram belägen i Ormbackaområdet som tänkbar ersättning för Veddestavallen. Denna mark har reserverats som idrottsplats.

Förvaltningen ställer sig positiv till att placeringen av idrottsplats prövas i den kommande planeringen. Positivt är också planerna på en urban park med tillhörande spontanidrottsplats och temalekplats. Förvaltningen vill dock påpeka att eventuell flytt till ny plats inom området för Veddestavallen inte får medföra att det under viss tid inte finns någon idrottsplats i området.

När det gäller den speedwaybana som finns i området nämns den i förslaget som en av de större bullerkällorna. Bullerutredningar kommer att göras vid detaljplaneläggningsen. Resultaten från dessa avgör sannolikt om det är möjligt att ha kvar speedwaybanan i planområdet. Förutom idrottsplatsen Veddestavallen bör planprogrammet även betona en prövning av speedwaybanans placering.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunstyrelseförvaltningen avser inte göra en övergripande fotodokumentation av Veddesta. Däremot görs mindre dokumentation i samband med att ny detaljplan tas fram. Kulturmiljöer finns dokumenterade i området sedan tidigare.

I kommande arbete för idrottsplatsen får nya avvägningar göras för verksamhetens utformning och utbredning. Speedwaybanans placering i en stadsmiljö avseende främst buller kan bli svår att kombinera med bostäder och kommer att behöva studeras vidare.

**8. Järfälla Hembygdsförening**

Järfälla Hembygdsförening ser positivt på att södra Veddesta utvecklas till en attraktiv kommundel med bostäder, kontor, service och olika slag av mötesplatser. Det är viktigt att i sammanhanget inte glömma föreningslivets och det civila samhällets möjlighet att bidra till god livskvalitet, bl.a. genom kulturaktiviteter. Behovet av lokaler för föreningslivet måste därför uppmärksammas i det fortsatta planarbetet.

Veddesta gård var en av de största gårdarna i Järfälla, troligen etablerad redan under järnåldern. Den enda kvarvarande byggnaden från gården är rättarbostaden, som ägs av Järfälla kommun. Genom att bevara och skydda rättarbostaden stärks den historiska förankringen i området tillsammans med järnåldersgravfältet Fruns backe. Fruns backe var ett av Veddesta gårds gravfält och bidrar till att skapa Veddestas identitet- enligt hembygdsföreningen ett viktigt perspektiv i samband med genomförandet av programmet för södra Veddesta.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunstyrelseförvaltningen delar hembygdsföreningens synpunkt att området ska vara tillgängligt även för föreningslivet.

**9. Bele Barkarby IF**

Enligt förslaget kan antingen nuvarande idrottsplats kvarstå eller ersättas med ny idrottsplats i Veddesta. För det fall ny idrottsplats erbjuds vill vi poängtera att vår verksamhet är beroende av att vi har motsvarande planytor och minst motsvarande ytor för klubbhus och förråd. Däremot behövs fler omklädningsrum än vad som finns idag varför vi ber er ta hänsyn till det. Mycket kan dock göras betydligt mer yteffektivt än vad som är fallet i dag.

Vidare har vi tidigare informerat om att vi gärna ser att en hall (fullstor) för innebandy eller futsal finns i området. Behovet är stort och nuvarande hallar räcker inte till, särskilt inte med den tänkta bostadsbebyggelsen i området.

Vi förutsätter att det nya förslaget där idrottsplats ska finnas i Veddestaområdet inte förändrar planeringen av en idrottsplats i Barkarbystaden. Den kommer också behövas för att tillgodo se behoven av fotbollsplaner till alla nya barn och ungdomar.

Vi vill också betona att det tidigare förslaget med ny idrottsplats i Ormbacka inte är ett alternativ för oss, däremot kan det möjligen behövas en mindre bollplan, t ex 7-manna plan, i det området.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

En ny idrottsplats i Veddestas mest centrala delar måste bli mer yteffektiv än den som är i området idag, hur den utformas och eventuella hallar som kan bli aktuella får studeras vidare.

Planerna sedan tidigare har varit att en större idrottsplats ska inrymmas i Ormbackaområdet. Ny idrottsplats finns med i den fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden. Det finns idag ingen tidplan för det projektet utan den ligger längre fram i planeringen.

### 10. Norrvatten

I det aktuella planområdet ligger Norrvattens huvudvattenledning. Ledningsrätten gäller ett område som sträcker sig ca 2 m på ömse sidor om ledningens mitt där Norrvatten äger vissa rättigheter. Inom detta område får t. ex fastighetsägaren utan Norrvattens medgivande ej uppföra byggnad, plantera träd eller förändra marknivå. Inom samma område får fastighetsägaren utan ledningshavarens tillstånd inte anlägga vägar, ledningar eller annan åtgärd som kan försvåra ledningsrättens utövande. För arbeten inom Norrvattens ledningsrättsområde för huvudvattenledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Fortsatt samråd kommer att ske i samband med kommande detaljplanering.

### 11. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har ingenting att erinra på upprättat förslag.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Noteras

### 12. Skanova

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar delvis av mera betydande karaktär samt mindre antal luftledningar inom detaljplaneområdet.

Skanova har idag fiber till en betydande del av de befintliga fastigheterna. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Noteras

**13. E.on**

Inom planområdet har E. ON elnät ett utbyggt elnät, Södra Veddesta skall enligt syftet med planen förändras till en blandstad. Det kan innebära att befintliga anläggningar såsom ledningar och nätstationer behöver flyttas, innebär också att nya nätstationer behöver placeras ut och att kabelnätet behöver dimensioneras om och bytas ut. Eventuella kostnader för flytt av E. ON elnäts anläggningar regleras i den fortsatta detaljplaneringen.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

I kommande detaljplaneplanering kommer detta studeras vidare.

**14. Trafikförvaltningen****Vägnät**

Idag fungerar Veddestavägen som ett centralt stråk igenom området. Denna funktion ska vidareutvecklas och förädlas till ett tydligt stråk för kollektivtrafiken vilket förutsätter att förändringar som berör vägar som nyttjas för busstrafik diskuteras med Trafikförvaltningen i det fortsatta planarbetet. Detta gäller även åtgärder som berör infartsparkeringar för bil och cykel samt bussterminal.

Kapaciteten i gatunätet är inte beskriven i programhandlingen och redovisar inte hur genomförandet av det föreslagna programmet påverkar kollektivtrafikens framkomlighet. Framkomlighetshöjande åtgärder för busstrafiken i form av ex busskörfält kan behövas. En trafikutredning bör tas fram i det fortsatta planarbetet.

**Utbyggnad av tunnelbanan Akalla - Barkarby**

I planläggningsprocessen för tunnelbanan mellan Akalla-Barkarby har nu samråd påbörjats om val av sträckningsalternativ och stationslägen. Samrådet kommer att ske i oktober-november 2014. Tunnelbanan planeras att få en entré i anslutning till den nya bussterminalen alternativt längre in i området vid Veddestavägen. Dessutom planeras uppställningsspår som kommer att hamna längre in i Veddestaområdet, förbi planerad plattform och station. För detta krävs vid kommande detaljplanering att områden i planerna reserveras för tunnelbaneändamål under mark samt att utbyggnad av området samordnas med produktionsplaneringen för tunnelbanan så att eventuella arbetstunnlar och markarbeten inte omöjliggörs. I detaljplaneringen krävs också att lägen för entréer möjliggörs i planerna och att samrådet kring möjliga lägen fortlöper.

**Bussterminal**

En ny bussterminal planeras i anslutning till spårtrafiken. Vägsystemet måste anpassas så att bussarna på ett smidigt sätt kan ta sig in och ut i terminalen. Utformning och kapacitetsbehov i terminalen utreds i samband med Mäljarbanans utbyggnad och ombyggnaden av Barkarby station.

**Buller och vibrationer**

Med utgångspunkt från tunnelbanans placering i området måste hänsyn tas till vibrationer och stömljud som kan orsakas av tunnelbanan. Hänsyn måste också



tas till buller från busstrafiken så att gällande gränsvärden i tillkommande bebyggelse kan innehållas. Mälarbanan, som gränsar till programområdet, trafikeras av bl a pendeltåg. Denna trafik alstrar buller och vibrationer som måste tas om hand vid planeringen av såväl bostäder som privata och offentliga rum.

#### **Tillgänglighet**

Det är viktigt att gång- och cykelvägar utformas gena, trygga och säkra så att man på ett enkelt och smidigt sätt kan ta sig till viktiga målpunkter, bl. a hållplatser och stationsentréer. Ur tillgänglighetssynpunkt bör också utformningen av handikappsplatser på infartsparkeringen samt möjlighet till färdtjänstangöring i bussterminalen studeras. Tillgängligheten till området kan förbättras för bl. a kollektivtrafiken om planerade kringliggande vägar byggs ut, t ex från områden kring Vällingby/Hässelby. I programmet nämns också möjligheten att inrätta motorväghållplatser på E18 för en smidig omstigning till lokal och regional buss och spårtrafik. Möjligheten och behovet av dessa hållplatser får studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Utformning av tunnelbana, busstation och entréer kommer att arbetas in i kommande detaljplaner.

Buller, trafik, vibrationer och tillgänglighet med mera kommer att studeras vidare i kommande detaljplaner.

#### **15. Attunda**

Hela programområdet är omringat av transportleder för farligt gods. Både primära (E18) och sekundära vägar (Viksjöleden, Järfällavägen, Veddestavägen) samt järnväg (Mälarbanan). Området innehåller också en farlig verksamhet i form av St Jude Medical (Veddestavägen 19) samt en bensinstation (i korsningen Veddestavägen – Viksjöleden). Brandkåren Attunda anser att man bör ta ett helhetsgrepp så tidigt som möjligt om eventuella risker i området.

Räddningstjänstens åtkomlighet i samband med utrymning och släckinsats måste bli tillfredsställande och säkerställas i det fortsatta planarbetet, vid de byggnader som ska uppföras på platsen samt de befintliga.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

St Jude Medical finns inte kvar i området längre. Riskutredningar kommer att göras i kommande detaljplaneprocesser. Kommunstyrelseförvaltningen håller med om att åtkomlighet i samband med utrymning och släckinsats måste bli tillfredsställande och säkerställas i det fortsatta planarbetet.

#### **16. Hyresgästföreningen Järfälla**

Hyresgästföreningen Järfälla vill återigen understryka vikten av att det byggs fler hyresrätter. Hyresgästföreningen Järfälla anser att minst hälften av de planerade bostäderna i detta ärende ska vara hyresrätter. Detta för att i kommunen medverka till en återbalansering av upplåtelseformerna till 1/3 var av hyresrätter, bostadsrätter och villor. Detta driver Hyresgästföreningen Järfälla även i all övrig



planläggning av byggande i hela kommunen tills vi kan se att kommuninvånarnas behov av boende bättre överensstämmer med det utbud som finns.

Hyresgästföreningen Järfälla vill också understryka vikten av att Järfälla kommun tar ansvar för att skapa integrerade bostadsområden bland annat genom en blandning mellan olika upplåtelseformer. Till exempel äldreboende, seniorboende, studentbostäder och bostäder till unga. Det är inte minst viktigt i ett led att skapa en integrering också av folkgrupper med olika bakgrund och etnisk tillhörighet. Ett integrerat samhälle är oftast ett lugnare och tryggare samhälle att bo i. Som ett led i att säkra kommunens bostadsförsörjningsansvar vill Hyresgästföreningen Järfälla understryka vikten av att kommunens eget allmännyttiga bostadsföretag, Järfällahus AB tillförsäkras markanvisningar för bostäder i de aktuella områdena.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunstyrelseförvaltningen delar uppfattningen om att de nya bostadsområdena bör ha olika upplåtelseformer och vända sig till olika grupper så som exempelvis seniorboende och studenter med flera. Kommunen har som intention att ha balans mellan hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter enligt översiktplanen.

**17. Företagarna Järfälla**

I dag finns det en nyss antagen ÖP, och en FÖP (fördjupad översiktsplan) för Barkarbystaden. Vi menar fortfarande att kommunen ska upprätta en FÖP som omfattar hela den framväxande regionala stadskärnan Järfälla Storstad.

Det är mycket bra att det byggs tunnelbana i Järfälla. Med en FÖP för hela Järfälla Storstad är det lättare att planera för ytterligare tunnelbana.

Under senare år har mycket industrimark i Järfälla omvandlats till bostadsmark, till exempel Ormbäcka och Elverksvägen. Det finns företag som redan flyttat ut eller som planerar att flytta ut ur kommunen på grund av brist på mark. Industrimarken i Veddesta får därför inte minska i förhållande till dagsläget. En betryggande markreserv för verksamhetsändamål bör skapas, dels för expansion av befintliga företag och dels för nyetableringar. Ett sätt att verka i den riktningen är att kommunens egen förråds- och verkstadsverksamhet flyttas från Veddesta, förslagsvis till det planerade verksamhetsområdet vid Rotebroleden.

Vid trafikplaneringen bör kommunen undvika trafikrestriktioner på de stora vägarna genom området. Till exempel maxvikter, genomfartsförbud och liknande. Det kan försvåra företagets verksamhet. Dagtid finns ett stort behov av parkeringsplatser för personal.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Södra Veddesta är ett område som ska utvecklas till en blandstad och även kommunens egen förråds- och verkstadsverksamhet kommer sannolikt att flyttas från Veddesta när detaljplanering blir aktuell för det området. Tanken enligt programmet är att verksamheter och bostäder ska fungera tillsammans. Plattformarna för tunnelbanan placeras så att det ska finnas möjlighet att på sikt kunna förlänga tunnelbanan till exempelvis Hjulsta.



Se även kommunstyrelseförvaltningens kommentarer till Länsstyrelsen.

### **18. IJA fastigheter AB**

När man läser detta planprogram så verkar det inte som om Södra Veddesta har några verksamheter eller befintliga byggnader utan att det endast finns järnväg, bussar, gång/cykelvägar samt vägar, trots att det enligt riktlinjerna är att befintliga och etablerade företag i området ska få möjlighet att utveckla sin verksamhet med anledning av det nya strategiska läget. Under rubriken Verksamheter nämner man dessutom endast de nya verksamheterna och vad gäller framtagandet av förslaget av vägnätet så har man inte tagit hänsyn till befintliga verksamheter och deras behov. Vi föreslår att man ändrar förslaget om vägnätet så att man beaktar och tar hänsyn till behoven hos de befintliga näringsidkarna.

Planprogrammet är tydligt med att kommunen prioriterar trafiken och nya bostäder samt önskar att aktörerna ska attrahera kontaktintensiva verksamheter med hög specialiseringsgrad. Var står kommunen i sitt arbete att attrahera verksamheter till kommunen om man inte ens i ett planprogram kan ta hänsyn till de befintliga verksamheterna? Genom att inte visa hänsyn till befintliga verksamheter ger kommunen sken av att vara kortsiktig med sina planer för näringsidkare vilket inte är något som en näringsidkare vill utan där vill man ha stabilitet och långsiktighet. Vi vill att man går tillbaka med förslaget och tar fram riktlinjer som tar hänsyn även till det befintliga näringslivet i området.

Veddesta är ett område som kommunen i tidigare översiktsplan planerat vara ett industriområde och det finns idag många näringsidkare i detta område och en del industriverksamheter inom området har stora uppställningsplatser, inklusive ett område som kommunen äger, som kan ses som stökigare. Kommunen har dock på senare år hjälpt andra verksamheter att komma till Veddesta, såsom Netonnets och Swedols etablering av handel. Detta har kommunen tidigare gjort för att man har velat ändra bilden från tung industri till renare industri, kontor och/eller handel samt att kommunen har velat utöka näringslivet i Järfälla. I det föreslagna planprogrammet så känns det som man ändrat sig och vill få många vägar och kollektivtrafik istället för ett utökat näringsliv och en levande stadsdel, Veddesta Företagsområde har successivt fått mindre tung industri och det har kommit flera aktörer inom bilbranschen.

Fastigheten Veddesta 2:20 på Kontovägen 1-5, har utvecklats från att ha en tungindustri med tungtrafik till att ha handel samt även lättare industri med bland annat mindre företag startade av entreprenörer från kommunen. Kommunen har också nyligen rustat upp Kontovägen med framförallt en bred trottoar avsedd för gång- och cykeltrafik samt lagt ny asfalt och gjort tydliga vägmarkeringar, vilket har gjort området trevligare och säkrare för trafikanterna. Nu har kommunen bland annat lagt som förslag att två vägar ska gå tvärs över fastigheten, dvs rakt över de befintliga byggnaderna. Även om man inte lägger vägarna över de befintliga byggnaderna så tar man i anspråk mark som behövs för verksamheterna på fastigheten. Kostnaderna för inlösen av fastigheten kommer vida överstiga kostnaderna för att bygga Växthusvägen. De befintliga verksamheterna behöver dessutom inte dessa båda vägar utan detta innebär att kommunen flyttar ut all verksamhet i området till förmån för två vägar, vars syften inte framgår av planprogrammet. Det är dags för kommunen att tänka om ifall man vill att



näringsidkare ska söka sig till kommunen och kunna känna sig trygga med att bedriva sin verksamhet i Järfälla.

Förslagen på vägdragningen från Växthusvägen vidare in i Veddestaområdet har varit många under årens gång och inte någon gång har kommunen öppnat för diskussion om dessa vägar med fastighetsägarna som kan bli berörda utan ansvaret läggs helt och hållet på fastighetsägarna. Vi anser det felaktigt att dra en väg från Växthusvägen (Vinlandsvägen) över Kontovägen samt Fruns Backe/Rättarens bostad till Veddestavägen.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Med utbyggnaden av tunnelbanan från Akalla till Barkarby via Barkarbystaden samt utbyggnaden av Mäljarbanan gör att Veddesta får ett mer strategiskt läge. Redan i översiktsplanen från 2001 är Veddesta markerat som ett utvecklingsområde, 13 år senare med den nya översiktsplanen som antogs i juni 2014 är detta fortfarande aktuellt.

I uppdraget med att bygga ut tunnelbanan till Barkarby station har Järfälla kommun åtagit sig att bygga 14000 nya bostäder i dess influensområde fram till 2030. Veddesta ingår i det influensområdet. Exakt var bostäder kommer att placeras kommer att utredas vidare i detaljplaneskedet. Täthet anges med hjälp av exploateringsstal och exploateringsstal definieras som sammanlagd bruttoarea delat med områdesarea.

För kontorsverksamheter är tillgången på god kollektivtrafik av stor betydelse. (Spacescapes värdering av stadskvaliter-kontor)

En laga kraft vunnit detaljplan finns för Växthusvägens förlängning vid kommungränsen vid Stockholm stad och som senare kopplar ihop med Vinlandsvägen. Tanken är att den sedan ska fortsätta och ge en snabb access till centrala Veddesta, bryta ned det storskaliga vägnätet, öka tillgängligheten och minska sårbarheten i vägnätet. Fler infarter till Veddesta ger mer fördelning av biltrafiken istället för koncentration till ett fåtal infarter. Dess exakta placering är inte klar men programmet och översiktsplanen visar en riktlinje för dess dragning.

Trafikräkning från 2013 finns att tillgå på kommunen. Skälbyvägens avlastning till följd av Växthusvägens förlängning framgår av Vecturas rapport kopplad till detaljplanen för Växthusvägen, *Trafikprognos för år 2015 och 2030*, Skälby och Barkarbystaden, 2009-09-18.

Rapporten *Värdering av stadskvaliteter* menar att ett nedbrutet vägnät ger högre attraktivitet och ökar möjligheterna till fler urbana verksamheter. (Spacescapes värdering av stadskvaliter). Vägnätet är baserat på dagens sträckningar men nedbrutet till ett mer stadsligt gatunät. Programförslagets heldragna svarta linjer är befintliga vägar i området och de streckade linjerna är förslag på gatustruktur. Det är först i en detaljplan som de eventuella nya gatorna "slås" fast. De nya gatorna som visas i programmet ska inte läsas som att deras exakta läge är fastlagt. Syftet är att visa att området kan "brytas ner" i mindre kvarter med hjälp av nya gator. Vidare utredningar får visa var nya gator ska placeras och vilka gator som behövs.



### 19. Ebm papst

I det beskrivna området på sidan 13 ingår vår fastighet och här börjar nu våra frågor/funderingar. Sidan 15 visar cykelvägar och där har vi ingen uppfattning men sid 16 finns upptaget vanlig biltrafik och på Äggelundavägen är det idag mycket tung trafik, en mindre del till vår fastighet men huvudsakligen till Edins kranar, Ramirent och Stena återvinningsenhet. Redan idag är olycksrisker för att tunga fordon parkerar utefter vägen trots parkeringsförbud. Otydligt markerat och mina diskussioner med kommunens trafikansvariga har inte gett något positivt resultat. Beroende på vägens slutliga utformning med tillhörande verksamheter behöver en säker promenadmöjlighet finnas längs Äggelundavägen. Så även för vår personal redan idag. För höga hastigheter från normala bilar samt tunga fordon är idag de facto ett problem och stor risk för olyckor med personskador. Sidan 17 i ert dokument visar däremot på en osäkerhet för oss som vi vill diskutera och få klarlagt. Ser ut som att vi är gränsen till bostadsområde med gång och cykelstråk. Om så är tänkt behöver detta med tung trafik diskuteras, vi har detta med tex Schenker distributionsbilar, även dragbilar med släp och tre dagar i veckan långtradare från Tyskland från våra fabriker. Allt är tänkbart men behöver diskuteras i detalj. ( sid 21).

Äggelundavägens sträckning ser ut att vara lika som idag så detta med trottoar för persontrafik är från vår sida en öppen fråga. På sidan 24 tolkar vi det som en cykelväg precis bakom vår ena fasad, är egentligen en för otydlig bild att ha en uppfattning om men som sagt vi har tung trafik på Äggelundavägen idag. Sid 26 högra bilden tolkar vi som gång/ cykelväg och om den riskprofilen för gående/cyklende är för stor. Vi är i ett intensivt skede där vår verksamhet växer och företaget står inför investeringar på flera miljoner kronor.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Veddesta kommer att förändras över en längre tid, kartorna ska inte läsas som att det är exakta placeringar av exempelvis nya vägar utan de ska vara vägledande i kommande planering där utvecklingen ska gå mot kvarterstad. Sträckningen för nya cykelbanor och gator kommer att utredas vidare i kommande detaljplanprocesser och då kommer de befintliga förhållandena att vägas in. Grundtanken är att befintligt gatusystem ska kompletteras med ny och på sikt kommer även Äggelundavägen förändras och få högre standard.

### 20. Veddesta centrum

Vi vill visa vårt intresse av en utveckling med bostäder. På fastigheten ser vi en framtid med en blandning av handel, service, kontor och bostäder. Intresse för att komma igång är stort.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunstyrelseförvaltningen ser positivt på att Veddesta centrum vill utveckla sin fastighet och vill bygga blandstad i Veddesta.

### 21. Brostaden

Följande frågor tycker vi är viktiga att kommunen besvarar för att förutsättningarna ska bli tydliga:



- Hur har ni tänkt att omdaning av privatägda fastigheter ska ske?
- De verksamheter som kommunen inte längre anser passar in i området men är fullt fungerande, hur ska dessa hanteras? Vilka begränsningar för verksamheter har kommunen tänkt?
- Finns tanke på nytt verksamhetsområde i kommunen (dit man kan omlokalisera)?
- Buller, längs Viksjövägen kommer det att fortsätta att köras tunga transporter, hur långt upp i området kommer bostadsutvecklingen att ske?
  
- I planprogrammet står det skrivet att förändringen är gradvis och del av befintligt ska existera tillsammans med de nya. Hur tillgodoses fortsatt förvaltning/uthyrning under detaljplanens genomförande?
- Etapper för genomförande, hur, när och var?
- De olika zonerna anger ”verksamheter”, vilka verksamheter som avses?

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Fastighetsägarna har möjlighet att vara med i utvecklingen av Veddesta. Det är upp till varje fastighetsägare som vill utveckla sin fastighet att ha kontakt med sina hyresgäster och detta bör vara löst till genomförandet av varje detaljplan. Ett av syftena med programsamrådet var att få en bild av fastighetsägarnas syn på föreslagen utveckling.

Just nu pågår detaljplanearbete med ett nytt verksamhetsområde i kommunen, Stäkets verksamhetsområde, vid Rotebroleden. Ett cirka 20 ha stort område för olika typer av verksamheter.

Området närmast nya Barkarby station är en viktig del i den regionala stadskärnan och här kommer arbetet med den första detaljplanen att börja som en första etapp. Exakt vad som blir nästa etapp beror på andra beslut exempelvis åtgärds val studie, ÅVS för ny trafikplats vid E18.

Första etappen för ny detaljplan blir troligen fastigheterna söder om Veddesta C mot stationen och eventuellt även fastigheten för Veddesta C. För övrigt är arbetet med utbyggnaden av Mälarbanan i full gång och år 2016 avses även arbetet med tunnelbaneutbyggnaden att starta.

Övriga delar är mer osäkra eftersom det beror på flera yttre faktorer som exempelvis Trafikverkets studie över ny trafikplats.

Detaljplaner ger bara möjligheter, vilka verksamheter som etableras mer specifikt styr inte detaljplanen eller programmet.

#### **22. KMB Fastighets AB/Entrack AB**

Den största bristen i planen är ovissheten om vad som kommer att gälla för oss näringsidkare i Veddesta. Kommer vi att få bedriva vår verksamhet vidare när byggnation kommit igång? Vågar vi satsa och investera i våra rörelser idag om vi om några år kan få beskedet att detaljplanen kommer att ändras så att vår verksamhet inte får bedrivas längre?

Som beskrivs är att visionen är att få en blandning av bostäder, kontor, service och andra verksamheter, med andra verksamheter antar jag att ni menar företagare



som vill fortsätta sin verksamhet för som jag har förstått så kommer ni inte tvinga någon att förändra sin situation. Blir det en bra mix med bostäder och nuvarande verksamhet med mer rörelse av människor och barn ihop med en väldigt hög belastning av tung trafik, endast till vår fastighet kommer det i genomsnitt ca 15 lastbilar per dag. Med det i tankarna så skulle man kunna tänka sig att ändra på området från Veddesta Centrum/Äggelundavägen och ner mot nya stationen där det idag är stora områden med relativt lite företag och där kommunen äger merparten av marken och att den övriga delen får kvarstå då de flesta av företagen är etablerade där. Detta medför även att den tunga trafiken koncentreras i detta område.

När det gäller nya busslinjer så finns en plan på en bussgata på dagens gångväg som går längs Veddestaan (Ekonomivägen), detta känns fel då många barn och familjer har denna väg som enda bilfria område att röra sig på och att ta sig från Skälby/Barkarby till dagens och framtidens station. Att resenärer till och från Veddesta ska hamna i utkanten av centrum av området känns konstigt, mer logiskt och praktiskt borde vara att bussarna leds via Veddestavägen.

#### **Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Programmet visar även möjligheter till nya vägdragningar där trafiken till er fastighet skulle kunna ta en annan väg än idag exempelvis via en ny vägdragning mellan Saldovägen och Järfällavägen. På så sätt kan mycket av den tunga trafiken ledas bort från Veddestavägen och snabbare komma ut på större vägar.

En eventuell bussgata kommer att behöva detaljstuderas vid kommande detaljplanering för att få ett säkert och tilltalande utförande med koppling till parken samt befintliga och nya bostäder.

Se även tidigare kommentarer för Brostraden.

### **23. Villaägareföreningen Lilla Björkeby**

Ambitionen på 3000-4000 nya bostäder innebär att behovet av förskola, skola, bibliotek, vårdcentral mm kommer öka i södra Järfälla. Den servicen som finns i Barkarby för ovan tjänster kommer inte att räcka till för även Veddestabor. Kommunen måste säkerställa att dessa tjänster planeras med inflyttningen till Veddesta. Då även kraftig expansion planeras vid Barkarbystaden så kommer det bli hårt tryck på de tjänsteleverantörer som ligger i södra Järfälla.

Barkarbyskolan kommer få ett utsatt läge vad avser trafik framöver. Ambitionen om en framtida stor kommunikationsknutpunkt i Barkarby kommer medföra betydligt mer trafik (bussar och bilar) mycket närmare skolan än idag. Planer på kapacitetsstark busstrafik precis utanför skolgården väcker oro. Dessutom kommer stationsområdet att vara en stor byggarbetsplats de närmaste åren med mycket tung trafik precis utanför skolgården. Kommunen måste säkerställa barnens säkerhet kring skolan.

Idag är möjligheten att lämna barn med bil vid Barkarbyskolan ganska dålig både från Skälbyvägen och från Veddestavägen. Möjliggör för en enklare, säkrare, snabbare etc. lämning/hämtning med bil vid skolan.



Undvik att planera höga fastigheter i direkt anslutning till Barkarbyskolan.

Programmets ambition är att det ska vara en blandning av service, kontor och bostäder. Föreningen tror att det blir svårt att få till en bra mix av dessa typer. Kommunen satsar hårt på service vid Outlet och Kodaktomten vilket gör att Veddestabor kommer ta sig dit för service. Detta kommer medföra ökat bilåkande i området. I Veddesta finns också väldigt mycket verksamhet kopplat till bilförsäljning/service/reparationer. Detta är verksamhet som börjar tidigt på morgonen och även kan pågå på helger. Att kombinera sådan verksamhet med flerbostadshus kommer bli en utmaning.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Det kommer att planeras för skolor och service i de kommande detaljplanerna. För att det ska bli en bra fungerande blandstad krävs bra service i området. Den nya servicen i området kommer fungera som ett komplement till de andra delarna i den regionala kärnan. Avvägningar mellan olika intressen kommer att göras i detaljplaneskedet

I den nya översiktsplanen ligger stort fokus på bra förbindelser för gående och cyklister i kommunen. Det kommer att vara viktigt i det kommande arbetet med nya detaljplaner att titta på rörelsemönster för cyklister mellan exempelvis bostad - skola- station för att underlätta resemönstren i vardagen.

Utbyggnaden sker under en begränsad tid men självklart är det mycket viktigt att säkerheten runt omkring arbetena ska vara bra.

**KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN**

Emelie Grind  
Samhällsbyggnadsdirektör

Jenny Borheim  
Planarkitekt