



JÄRFÄLLA KOMMUN

Förslag till detaljplan för

# Veddesta etapp 1



**Planbeskrivning**

***Samrådshandling***

Dnr KST 2015/71

2016-05-31



## INNEHÅLL

### 1. INLEDNING

Handlingar	3
Syfte	3
Bakgrund	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5

### 2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Befintlig bebyggelse	7
Park och natur	7
Geotekniska förhållanden	8
Hydrologiska förhållanden	9
Landskapsbild/stadsbild	9
Kulturhistoriskt värdefull miljö	9
Gator och trafik	10
Teknisk försörjning	11

### 3. PLANFÖRSLAGET

Fem strategier för en hållbar struktur i Veddesta	12
Ny bebyggelse	13
Verksamheter	14
Park och natur	16
Sol och skuggstudie, offentliga rum	16
Gator och trafik	18
Tre riktlinjer för gestaltning	23
Gestaltningförslag Veddesta 1:13	26
Gestaltningförslag Veddesta 2:2 och 2:27	29
Gestaltningförslag Veddesta2:11	32
Geotekniska förhållanden	35
Teknisk försörjning	36

#### 4. KONSEKVENSER

Sammanfattning behovsbedömning	38
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen	38

#### 5. GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor	41
Fastighetsrättsliga frågor	42
Tekniska frågor	43
Genomförandetid	43
Utbyggnadsetapper	44

#### 6. MEDVERKANDE

Medverkande tjänstemän	45
Övriga medverkande	45

## 1. INLEDNING

### Handlingar

#### Planhandlingar

- Denna planbeskrivning
- Plankarta
- Miljökonsekvensbeskrivning 2016-05-27

#### Utredningar

- Riskanalys, Norconsult, 2016-04-15
- Geoteknisk utredning, Norconsult, 2016-04-26
- Miljötekniskmarkundersökning, Norconsult, 2016-04-29
- Dagvattenutredning, Geosigma 2016-05-24
- PM - Förslag till nya parkeringstal för Södra Veddesta

### Syfte

Planens syfte är att möjliggöra en centrumnod för kollektivtrafik och nya bostäder, kontor, handel och hotell i ett kollektivtrafiknära läge samt skapa goda förskolemiljöer. Planen ger förutsättningar att utveckla området kring Veddestabäcken till ett grönt stråk med plats för möten.

### Visionen

Visionen för Södra Veddesta är att skapa upplevelserik och tät, sammanhängande stadsmiljö med flera boendemöjligheter, fler arbetsplatser, kommersiell service och ett väl integrerat nav för kollektivtrafiken. Huvudstråk kopplas samman och Södra Veddesta blir en del i Barkarbys stadsomvandling. Här skapas en finmaskig struktur med många korsningspunkter som ger potential för stråk med stadsliv. Urbaniteten i stadsdelen förstärks genom att framsidor skapas mot gator, platser och parker. Täthet och höga hus skapar dynamik och spänning. Variationen ger förutsättningar för inbjudande offentliga rum med gott lokalklimat som lockar till vistelse och möten.



*Etapp 1 i Södra Veddesta – en del kring den nya tunnelbans stadsomvandling*

## Bakgrund

Järfälla kommun hör till de kommuner som växer mest i landet. Järfälla kommun har genom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Akalla till Barkarby) ansvar för att cirka 14 000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde med en årlig takt som i genomsnitt ska vara cirka 825 bostäder/ år fram till 2030. Med gällande detaljplaneprogram är syftet att ge Södra Veddesta förutsättningar att utvecklas till blandstad samt tillvarata och utveckla goda kollektivtrafikmöjligheter.

I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, flytt av Barkarby station och utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till nya Barkarby station/ Stockholm Väst får Veddesta ett mer kollektivtrafiknära läge än tidigare.

Samtidigt utvecklas Barkarbystaden på andra sidan E18 med stadsbebyggelse och ett nav för utbildning, kultur och eventuellt vård som kompletterar kommande centrumbildning kring Stockholm Väst.

Tillsammans med Jakobsberg och Barkarby handelsplats bildar området en av länets åtta regionala kärnor. Visionen är en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med urbana kvaliteter, fler boendemöjligheter, fler arbetsplatser och en bättre kollektivtrafik.

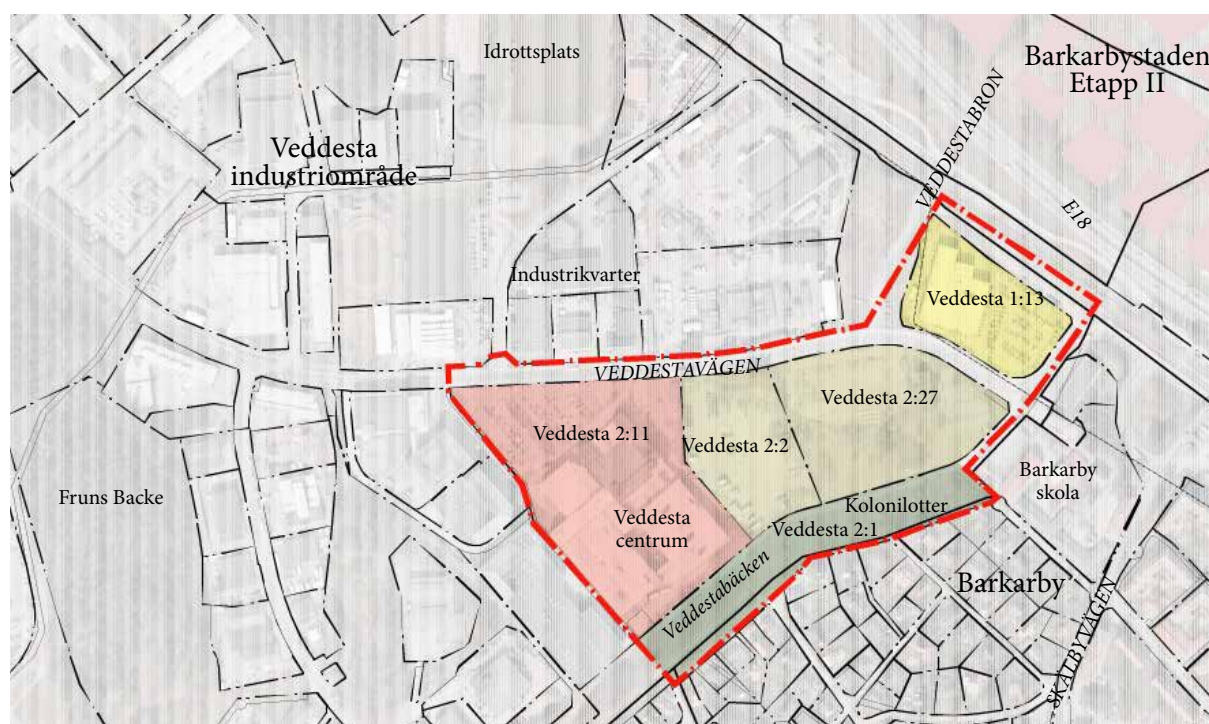
## Plandata

### Läge

Planområdet är beläget i södra Veddesta. Det avgränsas i öster av Mälarbanan, i söder av befintlig villabebyggelse, i väster av befintliga kontorsbyggnader och i norr av Veddestavägen.

### Areal

Planområdets areal uppgår till cirka 100 000 kvm.



Fastighetsfördelningen inom planområdet



## Markägoförhållanden

Kommunen äger fastigheterna Veddesta 2:2 och Veddesta 2:27 samt Veddesta 2:1. I övrigt är marken i privat ägo.

### *Veddesta 1:13*

Fastigheteten Veddesta 1:13 är cirka 14 600 kvm. På sikt kommer den bli en av de största noderna för kollektivtrafik i norra Stor-Stockholm. Idag finns en bilhandel (Riddermarks bil) på fastigheten. Fastigheten ägs av AB Sagax.

### *Veddesta 2:2, 2:27*

Fastigheten är i kommunens ägo och är cirka 40 000 kvm. I dagsläget är fastigheten lågt utnyttjad.

### *Veddesta 2:11*

Fastigheten är cirka 41 600 kvm. I Veddesta centrum finns ett blandat utbud av handel med bland annat blomsterbutik, restauranger samt livsmedelsbutik. Veddesta centrum är med sitt läge intill E18 och de kommunala huvudvägarna lättillgängligt med bil. Veidekke förvärvade 2015 centrumfastigheten med avsikt att skapa en blandstad.

### *Del av Veddesta 2:1*

I gränsen mellan industriområdet och villaområdet Barkarby/Skälby ligger ett kommunalt parkområde, som är cirka 20 500 kvm. Området är ett kollektivtrafikreservat som idag bland annat används för kolonilotter. Veddestabäcken ligger här och är delvis kulverterad.

## Tidigare ställningstaganden

### Riksintressen

Planområdet omfattas inte av något riksintresse. Strax öster om planområdet ligger Mälarbanan som är av riksintresse för kommunikationer i enlighet med miljöbalken 3 kap 8§. Vilket innebär att dess funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Avvägningar mellan riksintressen och andra intressen prövas av Länsstyrelsen.

### Översiktplan

Översiktplanen för Järfälla kommun antogs av kommunfullmäktige 2014-06-02 och har vunnit laga kraft. Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktplanen. Planområdet ligger inom den regionala kärnan samt inom tunnelbanans influensområde.

### Program

Ett program för Södra Veddesta har upprättats och godkänts som underlag för att upprätta detaljplaner. Programmet ger förutsättningar så att Veddesta kan utvecklas till en blandstad.



Första planetappen inom programområdet för Södra Veddesta

## Gällande detaljplaner, områdesbestämmelser

Planen berör områden med gällande planer enligt nedan:

Nummer	Namn	Laga kraft/fastställd
S 1981_03_23	Veddesta industriområde	1981-03-23
Ädp_1993_01_07	Veddesta företagscentrum	1993-01-07
D_1989_05_24	Veddesta södra industri område	1989-05-24
B_1962_11_07	Veddesta 1:6 1:102:1 2:11	1962-11-07
D_2012_07_12	Mälarbanan	2012-07-12

## Strandskydd

Området omfattas inte av något strandskydd.

## Markavvattningsföretag

Veddestabäcken ingår i ett dikesföretag som upprättades år 1922. Detta innebär bland annat att rensning av Veddestabäcken endast får ske till bäckens ursprungliga djup och bredd, görs andra åtgärder betraktas det som ny vattenverksamhet. Eftersom dagvattenflödena efter exploatering, med föreslagna dagvattenlösningar, fördröjs till ett dagvattenflöde som är lägre än för den befintliga markanvändningen bedöms exploateringen snarare innebära en mindre påfrestning när det gäller dagvattenflöden för Veddestabäcken.

## Kommunala beslut i övrigt

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

Genom ett kompletterande beslut den 14 december 2015 beslutade kommunstyrelsen att även fastigheten Veddesta 1:13 ska ingå i planuppdraget.

## 2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

### Befintlig bebyggelse

#### Bostäder

Det finns idag inga bostäder i området.

#### Verksamheter

På fastigheten Veddesta 1:13 finns idag en bilhandel med stora uppställningsytor utomhus. Veddesta 2:11, centrumfastighet inrymmer bland annat 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.

### Park och natur

#### Naturvärden och vattenområden

Detaljplaneområdets naturmiljö består främst av ett grönstråk längs Veddestabäcken i planområdets södra del, 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 har gallrats. I anslutning till trivialskogen, i planens västra gräns, finns två relativt gamla ekar. 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 ät träden i varierande skick. I några av träden förekommer mistel.

Området utmed Veddestabäcken är värdefullt eftersom det utgör en spridningsmöjlighet för djur och växter.

Veddestabäcken upplevs idag som ett igenväxt dike som knappt syns eftersom det ligger lite otillgängligt från gång och cykelbanan.





## Rekreation, friluftsliv och park

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.

## Geotekniska förhållanden

### Markförhållanden

En geoteknisk och markteknisk undersökning utfördes för planområdet under mars 2016. Undersökningen bekräftar SGUs 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 på 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.

### Markföroreningar

De föroreningar som påvisats i jord och som enligt översiktlig utredning potentiellt kan förekomma inom området är ytlig markförorening av petroleumkolväten, PAH samt tungmetallerna arsenik och bly. Inga andra analyserade föroreningshalter har påvisats i grundvattnet inom området för analyserade ämnen. Med hänsyn till att den historiska inventeringen visar att klorerade lösningsmedel använts och orenat släppts ut inom området kan förekomst av ämnesgruppen ej uteslutas. Inför fortsatt planering bedöms efterbehandlingsåtgärder bli aktuellt för delar av marklagren med påvisade föroreningshalter. Kompletterande undersökningar bör utföras i mark- och grundvatten i syfte att få en bättre bild av föroreningssituationen inom området av påvisade föroreningar. Förslagsvis kan schaktsanering bli aktuellt för att sedan återfylla området med rena massor. Vidare bedöms grundvattnet preliminärt inte vara allvarligt påverkat av de föroreningar som förekommer i de ytliga marklagren. Särskild grundläggning av byggnader kan komma att behövas om fortsatta undersökningar visar att det finns kvar klorerande lösningsmedel i marken som riskerar att spridas via exempelvis ånga in i byggnader.

### Förutsättningar för ras och skred

Enligt översiktsplanen finns det naturliga förutsättningar för skred och ras längsmed Veddestabäcken. Den geotekniska stabiliteten inom planområdet har bedömts som tillfredställande för befintliga förhållanden. Vidare utredning kring grundläggning ska göras till bygglovet.



## Grundvattennivå

I samband med den miljötekniska undersökningen för Veddesta installerades 8 grundvattenrör inom planområdet. Mätningar utfördes cirka 2 veckor efter installationerna och visade grundvattennivåer mellan 2,0 till 4,3 meter under markytan. Grundvattenströmningen bedöms ske mot Veddestabäcken i södra delen av planområdet.

## Radon

En översiktlig undersökning av radonriskbedömning gjordes för hela kommunen 1997. Området bedöms ha låg risk för radon. Förhållandena bör undersökas och redovisas mer i detalj inför bygglov för bostäder.

## Hydrologiska förhållanden

### Vattendrag och Översvämning

Veddestabäcken rinner genom planområdets södra del och är i den östra delen kulverterad. Öster om E 18 mynnar Veddestabäcken ut i Bällstaån. Veddestabäcken rinner i planområdets södra del. Periodvis finns det risk för översvämning för Veddestabäcken men det är främst området vid Järfällavägen som varit utsatt vid höga flöden.

### Vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer

Veddestabäcken är inte belagd med egna miljökvalitetsnormer men eftersom bäcken är ett biflöde till Bällstaån ska samma åtgärder utföras för Veddestabäcken som för Bällstaån för att minska föroreningsbelastningen.

Bällstaån har flera miljöproblem och är kraftigt förorenad med avseende på näringsämnen, tungmetaller och organiska föreningar. Bällstaån har även dålig ekologisk status. Målet är att Bällstaån ska uppnå god ekologisk och kemisk status till år 2021.

## 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. Söder om planområdet ligger villabebyggelse.

## Kulturhistoriskt värdefull miljö

### Fornlämningar och byggnadsminnen

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Tidigare fanns fornlämningar men de är numera utgrävda. Om man vid grävning eller annat arbete påträffar fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt kulturmiljölagen.

Veddesta gård var en av kommunens äldsta gårdar, etablerad under yngre järnåldern (550 – 1050 e Kr), vilket visas av ortnamnsändelsen och intilliggande fornlämningar. Veddesta gårds byggnader revs eller brändes successivt efter att jordbruket lades ned 1964. Huvudbyggnaden brändes ned 1983 och den sista byggnaden till gården, rättarbostaden förstördes i en brand 2015.



## Gator och trafik

### Gångtrafik

Nätet för gångtrafikanter är ganska 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 strax söder om planområdet över Barkarbybron men för att ta sig till gång- och cykelvägen mellan E18 och Mäljarbanan får man först bege sig antingen drygt 500 meter söderut till tunneln under järnvägen eller cirka 1,3 kilometer norrut till Viksjöledens bro över järnvägen.

### Cykeltrafik

I planområdets södra del, 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.

Mäljarbanan byggs ut till fyra spår mellan Barkarby och Kallhäll för ökad kapacitet. Detta beräknas bli klart under 2016. 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. I samband med Citybanans öppnande 2017 kan trafiken bli ännu tätare. Norrut finns pendeltågsförbindelse mot Kungsängen och Bålsta.

### Biltrafik och risker

Veddestavägen är den enda genomgående vägen i området. Vägen trafikeras idag av cirka 5 500 fordon/dygn. Veddestavägen upplevs genom sin bredd som en väg där stor vikt läggs vid fordonens framkomlighet och hastighet. Fastighetsutfarter förekommer längs sträckan, om än ganska glest. Parkering är inte tillåten på Veddestavägen. Intill planområdet finns ett antal återvändsgator vilket gör att Veddestas och Barkarbys vägnät inte är integrerade med varandra.

Veddestavägen är sekundär transportled för farligt gods från Ekonomivägen och norrut. Det finns inga allmänna parkeringsanläggningar inom planområdet.

Veddestavägen är idag klassad som en sekundär transportled för farligt gods. Den sekundära transportleden för farligt gods föreslås upphävas från Fakturavägen och österut där leden slutar.



## Buller

Precis öster om planområdet sträcker sig Mälarbanan samt E18. En bullerutredning kommer att tas fram till detaljplanens granskningsskede.

## 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. Denna ledning är i dåligt skick samt blir vid regn ofta överbelastad, varför dimensionen på delar av sträckan bör ökas.

### 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.

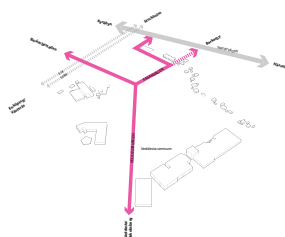
### Energiförsörjning

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

### 3. PLANFÖRSLAG

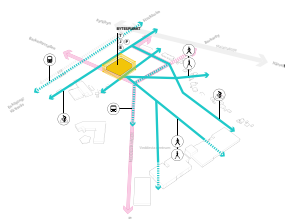
#### Fem strategier för en hållbar struktur

Utvecklingen av planområdet förselas samlas kring fem stadsbyggnadsstrategier. Målet är att möjliggöra en variation av uttryck och innehåll samtidigt som en sammanhängande och blandad stadsbygd med kvalitativa offentliga rum säkras.



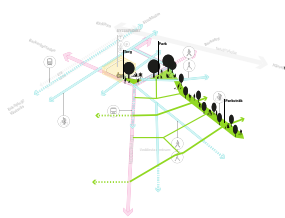
#### Koppla samman huvudstråk

Veddestavägen kopplas till Barkarbystaden och Veddesta blir en integrerad del i Barkarby stadsomvandling. 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.



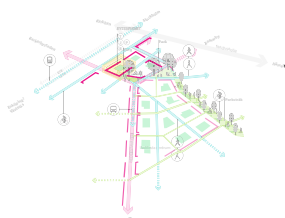
#### Integrera stationen i staden

Stationen utgör Södra Veddestas entré. 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 det här ett centralt område med potential att bli en dynamisk mötesplats.



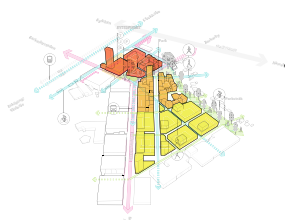
#### Skapa inbjudande stadsrum

Nya Veddesta torg och park är urbana mötesplatser och fungerar som ett nav som kopplar Barkarbystaden till Veddesta och vidare till Barkarby. Parkstråket med Veddestabäcken har stor potential som grönskande länk och attraktiv mötesplats. Omkringliggande områden knyts till stadsdelen med nya kopplingar. Dessa utformas som attraktiva gaturum med utgångspunkt i den gående människan. Hög tillgänglighet mellan attraktiva målpunkter ger ett mer levande stadsrum.



#### Skapa framsidor och insidor

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



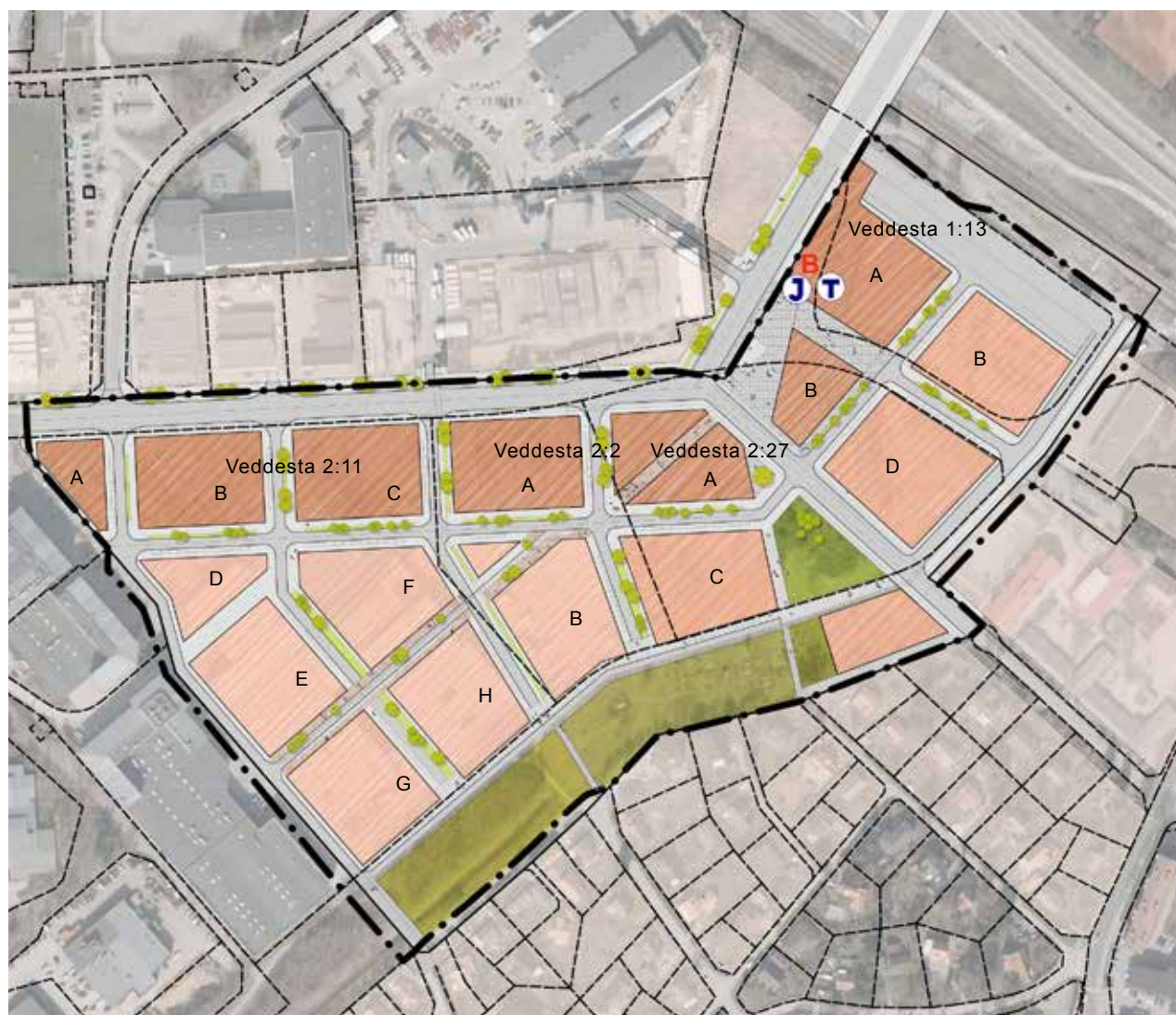
#### Skapa förutsättningar för stadsliv

Kvarteren ges en varierad täthet, med högst densitet kring stationen och längs stadsgatan Veddestavägen. Mot parkstråket och Barkarby 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 som gynnar stadslivet.

## Ny bebyggelse

### Bakgrund 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 byggs ut med fler järnvägsspår som ökar kapaciteten för pendeltågen och att tunnelbanans blå linje från Akalla byggs ut med två 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.



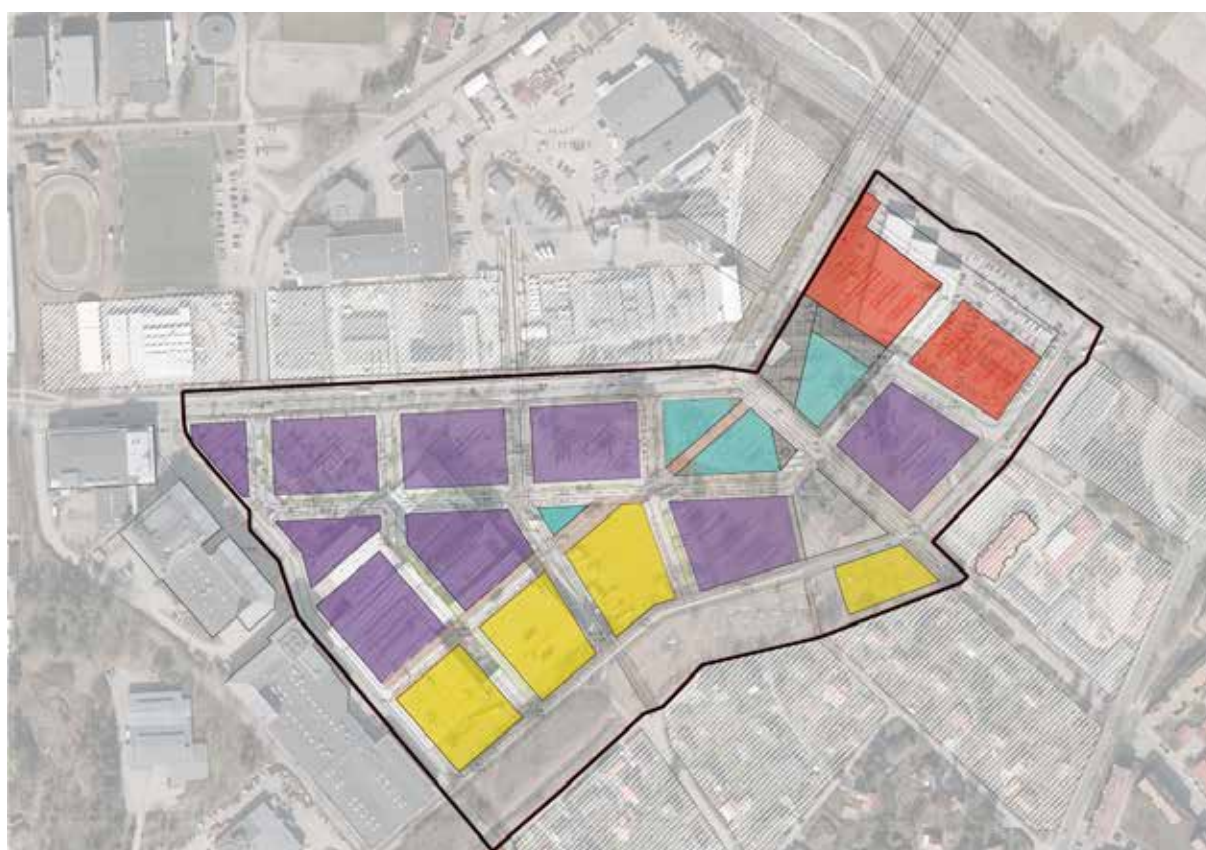
*Illustrationplan Södra Veddesta etapp 1*

## Verksamheter

I området kommer det att möjliggöras för service exempelvis vårdcentral, livsmedelbutik med mera.

## Förskolor

Förskolor möjliggörs på flera platser längs parkstråket, väl synliga och tillgängliga i vardagslivet och i ett mer skyddat läge från trafiken, vilket ses som positivt ur ett barnperspektiv. Förskolegårdarna ska ha minst 15-20 kvm friyta/barn. Parkmarken utanför förskolorna samt taktytor ska inte räknas som friyta utan endast ses som bonus. Förskola kan placeras i bottenvåning på bostadshus men då måste kvarteren bli större så att gårdarna kan samutnyttjas mellan boende och förskola. Då förskolegårdar utformas samordnade med bostadsgårdar ska de vara avskiljbara eller separat utformade. Vid utformning av förskolegårdens utemiljö ska, förutom friyta, också tillgänglighet och hög grad av lekbarhet tillgodoses. Friytor för de boende kan med fördel placeras på takterasser. Vid närliggande Byleden planeras för en förskola med kapacitet att ta emot delar av Veddestas förskolebarn.



- Resecentrum/Kontor/Handel/Bostäder/Hotell
- Kontor/Handel/Hotell
- Bostäder/Handel/Kontor
- Bostäder/Handel/Kontor/Förskola



*Ett torg skapas vid utgången från tunnelbanans entré. Det blir tillsammans med den närliggande parken Veddestas största offentliga rum.*





## Park och natur

### Parker

Området längs Veddestabäcken utformas till ett parkstråk med aktiviteter och blir ett område som inbjuder till lek och rekreation. Veddestabäcken görs rekreativt tillgänglig till genom exempelvis terrasserings ner mot bäcken. En plan yta i anslutning till bäcken 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 begränsar 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.

I koppling mellan torget och parkstråket längs bäcken skapas en stadspark där en mix av urbana och gröna kvalitéer skapas.

### Sol och skuggstudie, offentliga rum

Veddesta torg och park har gynnsamma solförhållanden med bra sollägen samt variation i den mån det behövs skugga. Torget har mest gynnsamma solförhållanden på eftermiddagen, medan parken har fördel under förmiddag och tidig eftermiddag. På så sätt kompletterar rummen varandra, vilket bör speglas i såväl program som i möblering.

Parkstråket och gatan är solbelyst hela dagen. Kajen mot det gröna har solbelysta trottoarer och fasader hela året. Platsen framför skolan, i stråkets förlängning, har goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv mötesplats.

De nord-sydliga gatorna har gynnsamma solförhållanden. Genvägen, det vill säga den smalare gatan genom området i öst- västlig sträckning, har eftermiddagssol. Huvudstråket Veddestavägen har, liksom gatan som ligger parallellt med Veddestavägen, på grund av sin väst-östliga sträckning mer skugga. Med den höga exploatering som föreslås är det viktigt att solen mellan högdelarna når ner i gaturummet och solbelyser gatornas norra trottoarer och fasader under större delen av året.

## Metod

Sol- och skuggstudien redovisar skuggor från byggnadskroppar vid tre tidpunkter under dygnet och två dagar under året (vårdagjämning och mittemellan vårdagjämning och sommarsolstånd). Modellen redovisar kvartersformer med 6 våningars generell takfotshöjd och en högdal per kvarter (16-32 vån). Studien fokuserar på offentliga rum (gator och torg). Grundprincipen är att prioritera dagsljus på publika platser. För övriga ute- och vistelsemiljöer, exempelvis kvarterens gårdar, hänvisas till solstudie för respektive fastighet se sidorna 27, 30 och 34.



\* Uppbyggnad av modellen som ligger till grund för solstudien:  
6 våningar höga volymer,  
-1 bottenvåning a 4,7 meter  
-5 bostadsvåningar a 3 meter.  
1 hödel i vardera kvarter.  
-16-32 våningar mot Veddestavägen  
-10 våningar i övriga kvarter.

## Gator och trafik

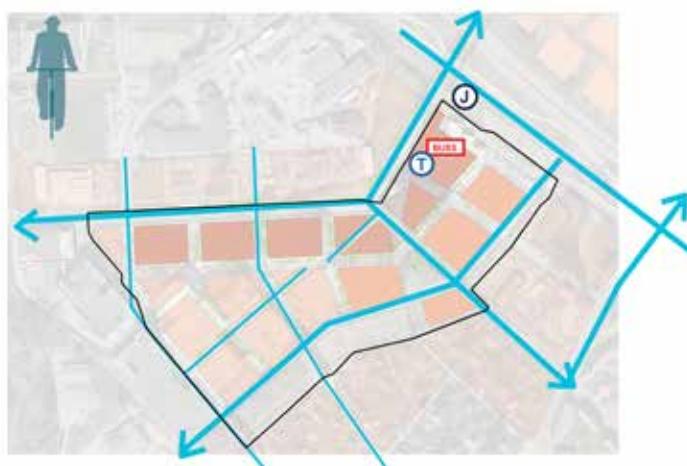
### Gång- och cykeltrafik

Södra Veddestas nuvarande storskaliga kvarter bryts ner till ett rutnätssystem med kvarterstorlekar lämpliga för en fotgängare. Mindre kvarterstorlekar är gynnsamma för gångtrafikanter då gångvägar mellan olika målpunkter blir kortare samt att möjligheten att variera sig 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.



Gång



Cykel

## Kollektivtrafik

På fastigheten Veddesta 1:13 intill järnvägen och Barkarby station byggs en ny bussterminal. Bussterminalen får ett överbyggnadsbart tak men hålls öppen mot järnvägen i öster och mot in- och utfarterna i söder. Detta gör att terminalen delvis byggs in och blir väderskyddad för resenärerna.

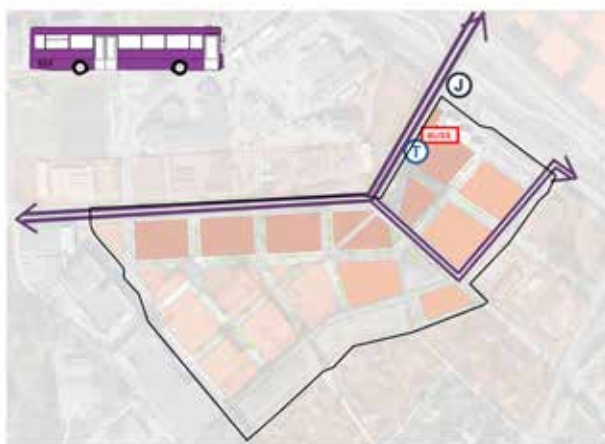
Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla via Barkarbystaden till Barkarby station. Detta skapar tillsammans med pendeltågsstationen och bussterminalen Järfällas bästa kollektivtrafikläge. En förutsättning för stationsutformningen har varit att skapa så smidiga omstigningar som möjligt mellan trafikslagen.

En ny omstigningsplats skapas vid Barkarby station i och med att pendeltågsstationen flyttar sina plattformar norrut och ligger mellan Barkarbybron och Veddestabron. På sikt finns det även möjlighet att bygga ut så att även regiontågen kan stanna vid Barkarby station.

Detaljplanen tar också höjd för att en stombuss som trafikerar Förbifart Stockholm ska kunna angöra Barkarby station.



Bil



Kollektivtrafik

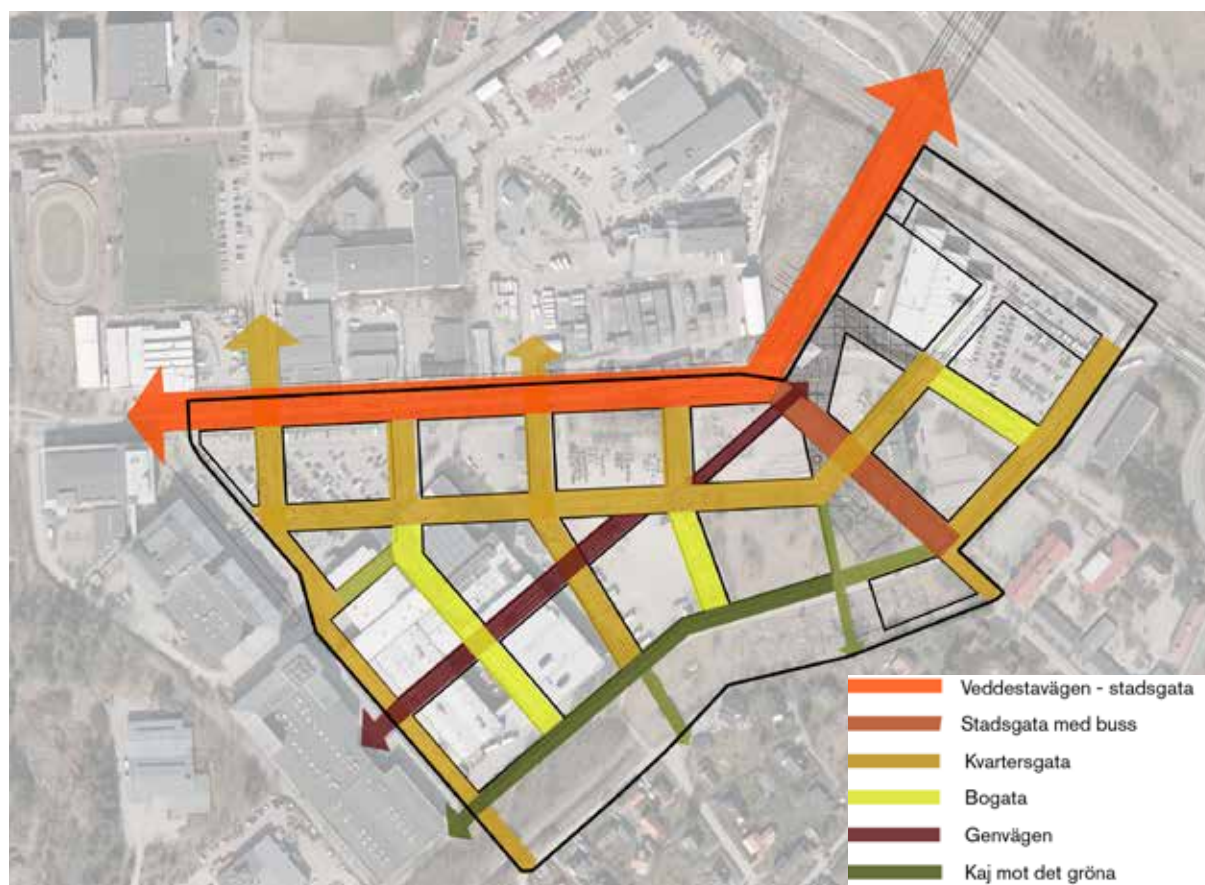
## Biltrafik och gatunät

Gatunätet får en traditionell och robust rutnätsstruktur. Gatorna utformas för dubbelriktad trafik med undantag för gatan intill parkstråket samt den så kallade Genvägen. Där förordas en smal sektion vilket kan erhållas om biltrafiken enkelriktas.

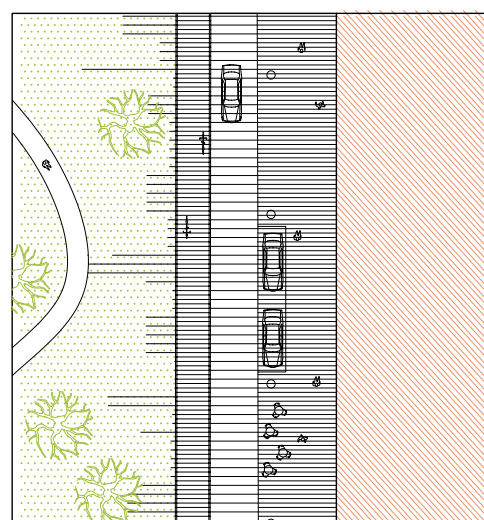
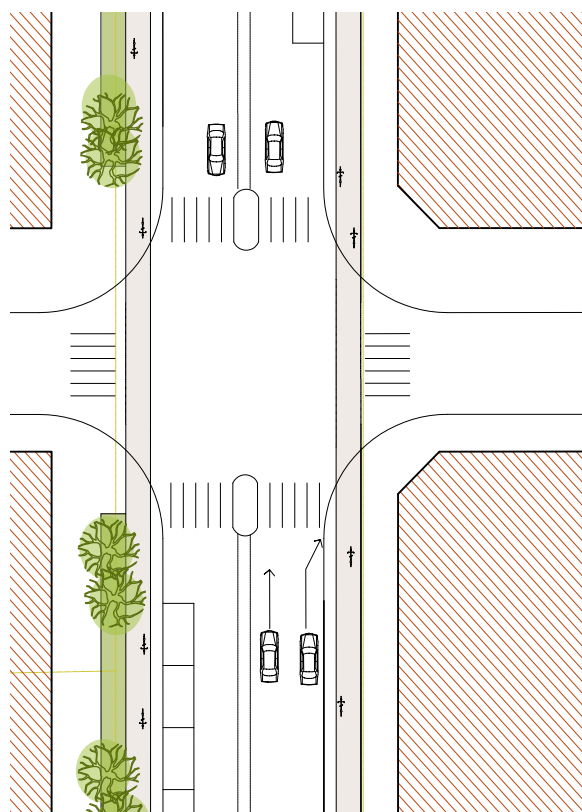
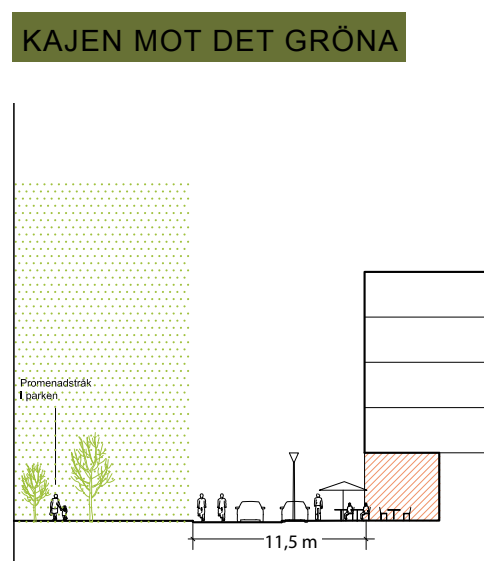
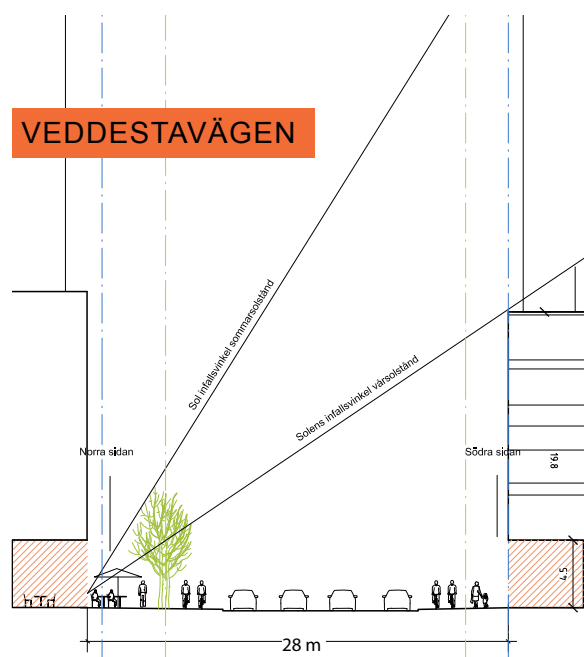
Trafikmängderna förväntas öka något på Veddestavägen till följd av exploateringarna, Veddestabrons placering samt Barkarby stations ökade attraktion som omstigningspunkt. Ökningen bedöms dock inte bli särskilt stor då det finns en avgående post i form av minskad trafik till följd av Veddesta centrum avveckling. 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.

För att integrera Veddesta med det intilliggande Barkarby föreslås att Fasanvägen och Ripvägen förlängs in i den nya strukturen. I kombination med andra infrastrukturåtgärder i närområdet såsom Växthusvägens förlängning och en ny väg mellan Saldovägen och Järfällavägen bedöms trafikmängderna inte bli särskilt omfattande.

Varutransporter till kvarteren runt Veddestatorg kan med fördel ske från garage/busstation för att undvika transporter vid torget.



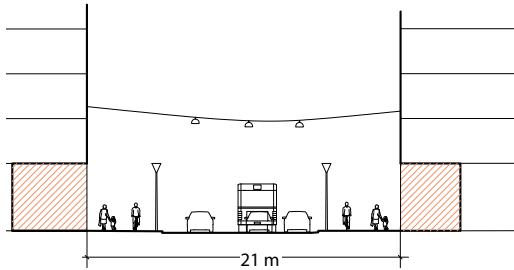
## Gatusektioner



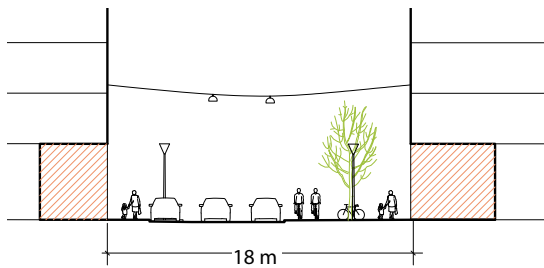
Illustrationerna är skallösa



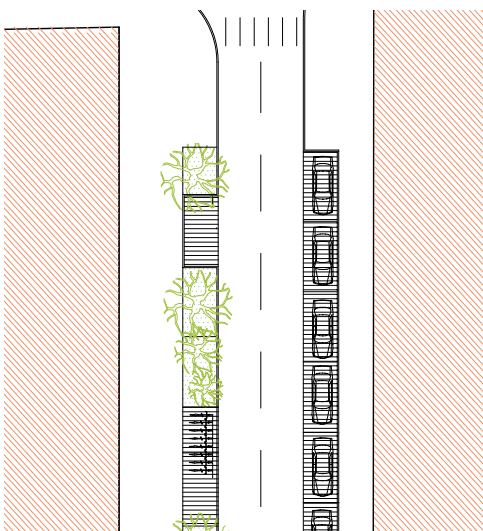
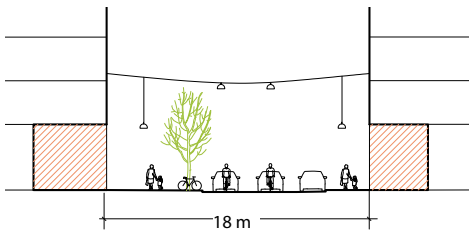
STADSGATA BUSS



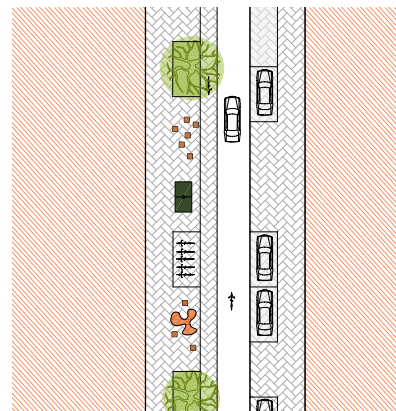
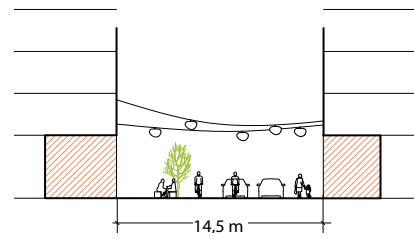
KVARTERSGATA MED CYKEL



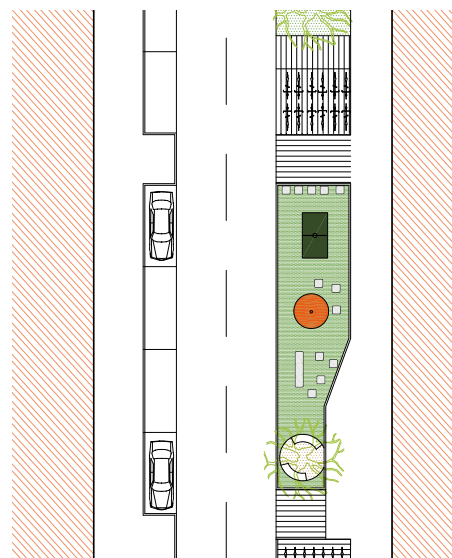
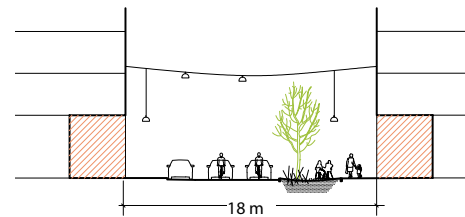
KVARTERSGATA



GENVÄGEN



BOSTADSGATA



## Tre riktlinjer för gestaltning

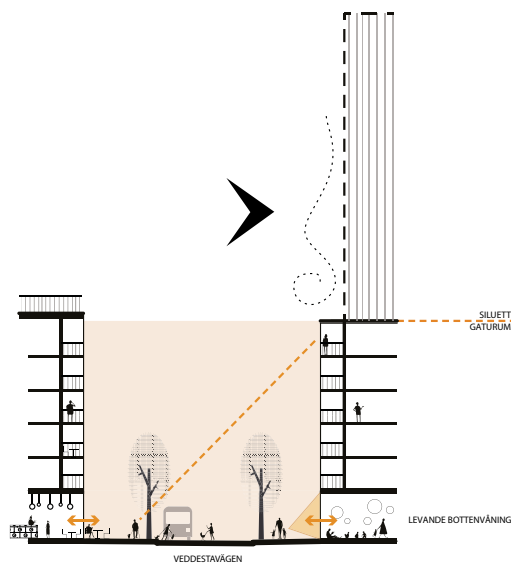
De övergripande riktlinjerna tar alla sin utgångspunkt i vistelse- och upplevelsevärden i det offentliga rummet. Riktlinjerna delas in i tre kategorier: Stadssiluett, Gaturum och Levande bottenvåningar.

### Stadssiluett

I Södra Veddesta, etapp 1 planeras för en hög exploatering; en tät stadsbygd vid det attraktiva stationsläget. Höjderna i stadsdelen varierar mellan 3 till 32 våningar. Grundprincipen är att prioritera dagsljus på publika platser och att i möjligaste mån undvika att förstärka vindar eller skapa turbulens. Identiteten ska stärkas av samtida arkitektur av hög klass.

En vertikal variation bidrar till en upplevelsetäthet. Där byggnaderna är lägre skapas en lucka där himlen syns. Den högsta bebyggelsen markerar områdets huvudpulsåder – Veddestavägen.

Högdelarna, som kommer utgöra Veddestas siluett, riskerar att skugga det offentliga rummet och förekommer därför högst en gång per kvarter.



*Indragna högre våningar skapar ljusare och luftigare gaturum.*





## Gaturum

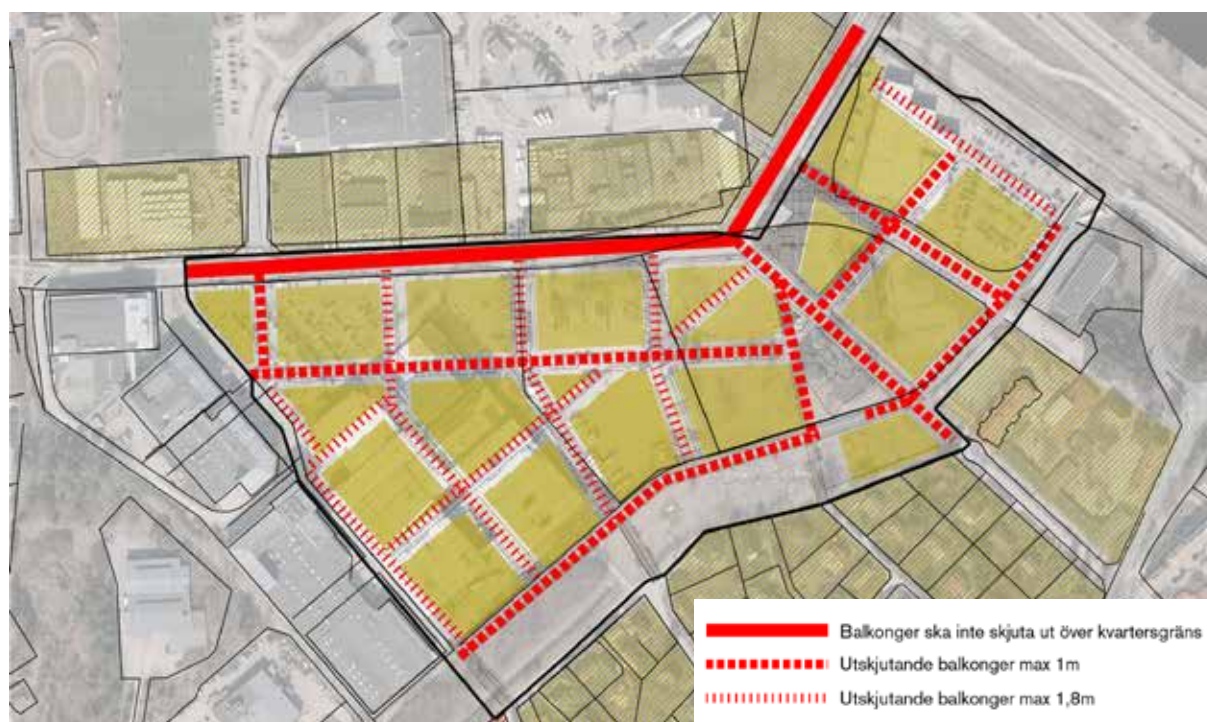
Ett attraktivt gaturum är delvis beroende av omkringliggande byggnaders höjd. Därför begränsas takfotshöjden (den del som upplevs från gatan) till 5-6 våningar. Vid högdelar ska markeringen utgöra en livförskjutning så att vindar bryts och turbulens minskas. En hälsosam bebyggelsemiljö och hållbarhetsaspekter för den nya bebyggelsen är viktiga att beakta.

Byggnadernas fasader definierar den allmänna platsen. Genom att byggnaderna placeras i kvartersgräns skapas tydligt avgränsade rum. Byggnadernas längd inom kvarteret kan med fördel variera mellan 20-30 meter för en mångfald i upplevelse.

Balkonger och burspråk ger höga boendekvaliteter. Rätt utformade kan de också bidra till gaturummet. 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 .

Utformningen varierar mot olika gator enligt tre kategorier.

1. Mot Veddestavägen, med sin höga grad av offentlighet ska balkonger integreras i fasaden och inte skjuta ut över kvartersgräns. Planbestämmelse  $f_1$
2. Gator av mer offentlig karaktär innebär restriktioner mot utskjutande byggnadsdelar (max 1.0 meter). Bottenvåning får inte utformas med utskjutande delar och minst 5,0 meter upp från gatan. Planbestämmelse  $f_2$
3. Mot övriga gator tillåts utskjutande balkonger (max 1.8 meter), dock inte i bottenvåningen och minst 5,0 meter upp från gatan. Planbestämmelse  $f_3$



## Levande bottenvåningar

Alla bottenvåningar i stadsdelen ska ha en tydlig relation till sina omgivande stadsrum och vara väl utformade för människan i centrum. Trygga färdvägar till och från stationen är en viktig utgångspunkt för utformning av bottenvåningarna. Med utgångspunkt i den gående människans upplevelse bör bottenvåningen variera i utformning.

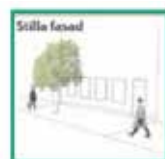
Bottenvåningarnas karaktär delas in i tre kategorier; aktiva, öppna och stilla bottenvåningar.



**Aktiv bottenvåning** – Bottenvåningens fasad har en utformning som lockar till visuell kontakt och interaktion mellan inne och ute. Det sker till exempel med många entréer och stora sammanhängande glaspartier. Bottenvåningen är tillgänglig från trottoaren utan trappor eller trösklar.



**Öppen bottenvåning** – Bottenvåningens fasad har en utformning som ger ett visuellt samspel med gatan. Det görs med entréer och stora fönster. Hörnlägen ska ha större sammanhängande glaspartier.



**Stilla bottenvåning** – Bottenvåningens fasad utformas med entréer till bostäder och andra lokaler med mindre eller större fönsteröppningar. Trapphus markeras med fördel. Fasaden utformas med mindre krav på visuell kontakt och samspel med gatan.



Levande bottenvåningar

## Gestaltningförslag Veddesta 1:13

Fastigheten ligger i ett bra strategiskt läge i området och kommer på sikt bli en av de största noderna för kollektivtrafik i norra Stor-Stockholm. Det är här resenärerna med de olika kollektivtrafikslagen; buss, pendeltåg och tunnelbana möts.

På fastigheten utvecklas två blandstadskvarter som tillsammans med ett nytt torg utgör navet i en levande stadsdel.

De delar av fastigheten som ansluter mot det nya Veddesta torg lämpar sig särskilt för handel och kommersiella lokaler. Kvarteren ska utformas med ett varierande taklandskap. Mot den nya Veddestabron och järnvägen i norr byggs ett landmärke på upp till 32 våningar. Planen möjliggör för hotell, kontor och bostäder. Gårdar och delar av taken kommer att vara grönskande.

Bussterminalen är lokaliserad närmast järnvägsspåren och är delvis överdäckt för resenärernas bekvämlighet. Mellan bostadskvarteren löper en gata som bildar tak över den planerade bussterminalen och möjliggör entréer till kvarteren.

Under bottenvåningarna utvecklas parkeringsgarage i två våningsplan.

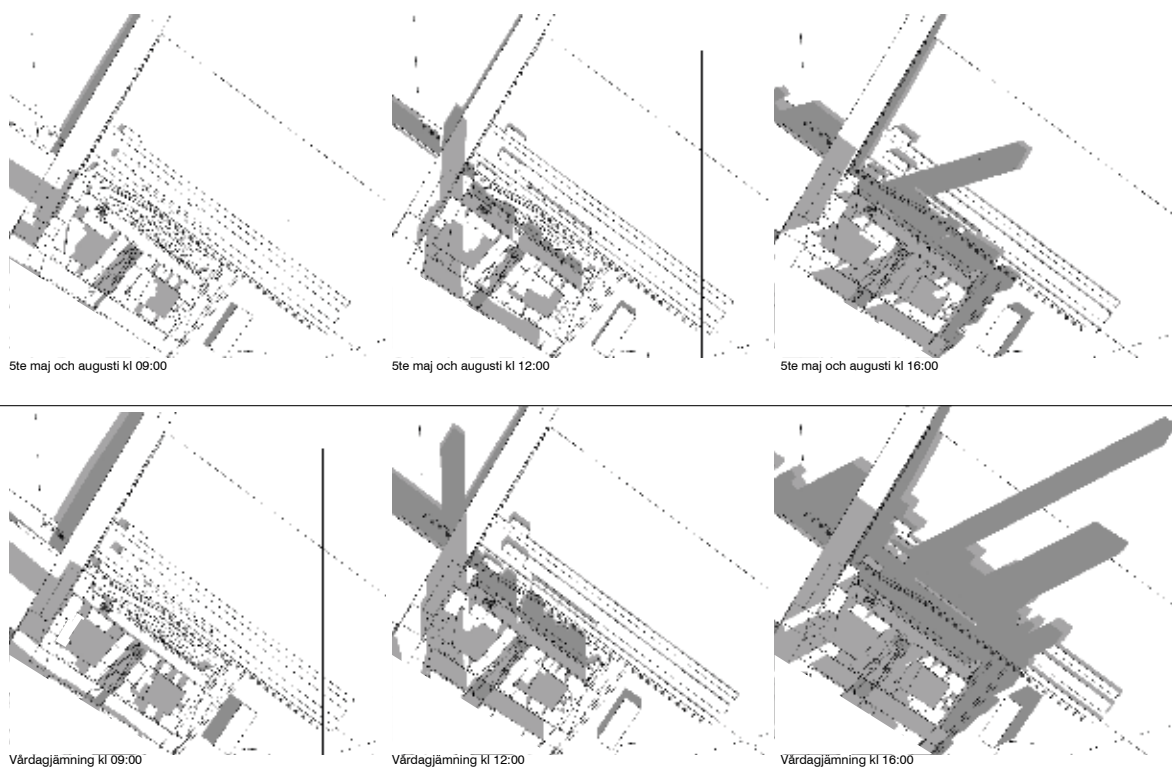


*Perspektiv med Veddestabron och Mäljarbanan i vänstra hörnet*

### Illustrationsplan Veddesta 1:13



### Sol och skuggstudie



## Veddesta 1:13



*Perspektiv från Mälarbanan. Busstation i bottenvåning med bebyggelse ovanpå.*

## Gestaltningförslag Veddesta 2:2 och 2:27

Efter avstigningen från den nya stationen, med tunnelbana, pendeltåg eller buss kommer man ut på Veddesta torg. Härifrån är det lätt att orientera sig. Kring torget skapas möjligheter att utveckla kontor och hotell. I bottenvåningarna finns utrymme för handel och andra urbana verksamheter. På torget finns plats för uteserveringar och torghandel. Fortsättningen på Veddestavägen är stadsdelens huvudgata och utgör en intensiv stadsmiljö med liv och rörelse och en blandning av bostäder och verksamheter. Exploateringen är hög, men den landar i en mänsklig skala med aktiva bottenvåningar. Här blandas hög och låg bebyggelse så att solen når ner i gaturummet och på gårdar. Arkitekturen är varierad för att skapa dynamik.

I parken erbjuds en helt annan miljö. Veddestaparken sluttar ner mot det lummiga parkstråket längs Veddestabäcken. Här skapas förutsättningar för lek och aktiviteter och bäcken lyfts fram som ett rogivande element. Samtidigt utvecklas ett gent och tryggt cykelstråk med sikte på Barkarby station. Bebyggelsen mot parkstråket utformas som en kaj mot den grönskande parken. Här finns bostäder och förskolor. Det finns också möjlighet för urbana verksamheter i bottenplan. Här är skalan lägre än mot Veddestavägen, men fortfarande med en dynamik och variation samt hög kvalitet i arkitekturen. I den inre strukturen skapas en triangulär plats där flera vägar korsas. Här finns utrymme för verksamheter och en plats för möten. De inre kvarteren innehåller en blandning av bostäder och verksamheter. Strukturen skapar förutsättningar för stadsliv och för att koppla stadsdelen till omgivningen och stationen genom ett kopplande gatunät.



Perspektiv med nya Veddestatorg i vänsterkanten och Veddestavägen i förgrunden. I bakgrunden skymtar Barkarby

Illustrationsplan Veddesta 2:2 och 2:27



Sol och skuggstudie

23 MARS



23 mars kl.09



23 mars kl.12



23 mars kl.15

5 MAJ



5 maj kl.09



5 maj kl.12



5 maj kl.15

### Illustration Veddesta 2:2 och 2:27



Perspektiv på nya Veddestaparkstråk



## Gestaltningförslag Veddesta 2:11

Visionen är att skapa en varierad och urban stadsdel. Intentionen är att forma en inbjudande och levande blandstad med bra service, kvalitativa bostäder med lugna innergårdar. Parkrum och gröna stråk ska inbjuda till utomhusvistelse och aktivitet. Hela området kommer att ha en tydlig kvartersstruktur med variation i våningshöjd och gestaltningsuttryck. Strukturen har en urban prägel med mycket inslag av grönska. Gator och stråk är genomtänkta och planeras för att området ska kunna växa i framtiden. Mot det nya huvudstråket i norr – Veddestavägen – planeras kvarter med en hög variationsgrad där byggnaderna är allt ifrån 6 till 24 våningar höga. Här planeras för levande bottenvåningar med kommersiella lokaler som kan inrymma restauranger, caféer och annan service.

Söderut möts man av gatan som leder vidare ner till parken. Längs detta stråk är skalan betydligt lägre med stadsradhus och stora öppningar mot kvarterens gårdar. Gatan har en grön prägel och här är det fotgängarna och de boende som bestämmer tempot. Särskilt stor vikt kommer att läggas på att boende ska få en tillgång till stråket.

Kvarteren i mellersta och södra delen av området har en något lägre exploatering än kvarteren mot Veddestavägen och här är byggnaderna generellt fem till sju våningar höga, men på sina håll varierade med inslag av byggnadskroppar om tre till tio våningar. De förskolor som planeras i området kommer att ligga i mycket nära anslutning till parken och för de boende planeras takterrasser med utsikt över parken.



*Perspektiv sett från Veddesta parkstråk*

Illustrationsplan Veddesta 2:11

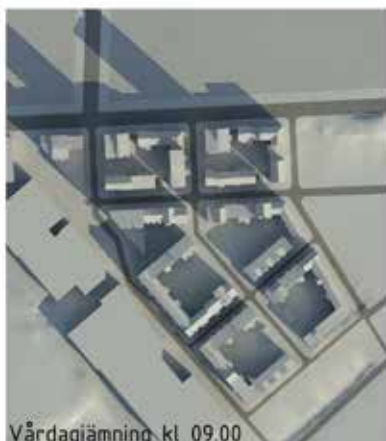


Stadsradhus i området



Perspektiv längs Veddestavägen

## Sol och skuggstudie





## Geotekniska förhållanden

### Grundläggning

Området består av lermark med varierande fasthet samt friktionsjord. Tyngre byggnader rekommenderas att pågrundläggas alternativt grundläggas med plintar. En annan möjlighet är kompensationsgrundläggning.

Till bygglovet ska kompletterande undersökningar utförts för att mer i detalj fastställa jordlagrens mäktighet och hållfasthetsparametrar för att säkrare kunna föreslå lämplig grundläggningsmetod.

### Risker

En riskanalys för E18 och Mälarbanan har gjorts. Individrisken bedöms vara helt acceptabel på avstånd av 27 meter eller mer från spärkant i Mälarbanans nya läge. Även i området 15-27 meter från Mälarbanan är individrisknivån i det närmaste acceptabel. På kortare avstånd än 15 m är risknivån tolerabel vilket innebär att rimliga skyddsåtgärder bör genomföras om personer kommer att vistas där mer än tillfälligt.

Följande skyddsåtgärder föreslås inom planområdet med nedan bestämmelser:

- Fasaden på byggnaderna inom cirka 140 meter från E18 utförs i obrännbart material
- Fasaderna som riktas mot E18 på husen närmast vägen förses med fönster i brandklass EI30
- Friskluftsintag på byggnaderna inom cirka 140 meter ska förläggas på tak eller annat skyddat läge i förhållande till E18
- Byggnaderna inom cirka 140 meter från E18 ska kunna utrymmas i riktning bort från Mälarbanan



## Teknisk försörjning

### Vattenförsörjning och spillvatten

Området kommer anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

### Dagvattenhantering

Eftersom planområdet inte har några dagvattenlösningar i dagsläget kommer exploateringen av planområdet med de dagvattenlösningar som etableras snarare innebära en positiv åtgärd i arbetet mot en bättre vattenkvalitet i recipienterna.

I kommunens dagvattenstrategi och dagvattenpolicy anges generella anvisningar:

- Dagvattnet ska omhändertas så det inte riskerar att orsaka översvämningar av nedströms liggande områden.
- Dagvatten ska renas och fördröjas så nära källan som möjligt.
- Dagvatten ska utgöra en positiv resurs i landskapet.
- Dagvatten ska inte medföra att recipientens status försämras eller att gällande miljökvalitetsnormer inte uppnås.
- Dagvatten ska avledas skiljt från spillvattnet.

För att skapa en fungerande dagvattenhantering med en minskad belastning både på befintligt dagvattensystem och på recipienten, efter planerade förändringar av planområdet, föreslås följande åtgärder:

- Dagvatten från hårdgjorda ytor, som tak och asfaltytor, inom planområdet leds till makadammagasin och makadamdiken för rening, fördröjning och infiltration. Makadammagasinet ansluts till befintligt dagvattensystem och förses med bräddavlopp till Veddestavägen i planområdets östra del.
- Markytan vid busstationen förses med dagvattenbrunnar som möjliggör tillrinning till makadammagasinet under markytan. Brunnarna bör spridas ut över busstationens yta så att tillrinningen till makadammagasinet jämnas ut både ur flödes- och reningssynpunkt.
- För att underlätta dagvattenhanteringen i området bör kantsten mellan hårdgjorda ytor och grönytor undvikas.

Dagvattenlösningar under mark har valts för det här planområdet både för att lämpliga ytor för dagvattenlösningar ovan mark är begränsade och att det inte är lämpligt med ytvattendammar i närheten av de fyra förskolorna som ska uppföras. Föreslagen dagvattenhantering innebär ingen ökad flödesbelastning på befintligt dagvattensystem.

Ytterligare fördröjning av dagvatten är möjligt genom anläggande av gröna tak på tillkommande byggnader. De gröna taken krävs inte för att klara flödeskraven och eftersom takdagvatten är relativt rent har det endast en marginell effekt på föroreningshalterna i dagvattnet. Det som åstadkoms med gröna tak är framförallt en minskad belastning på det kommunala dagvattensystemet.



## Energiförsörjning

E.ON äger fjärrvärmenätet i Järfälla kommun.

## 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 gator och ny bebyggelse. Var nya elstationer ska placeras studeras vidare till granskningen men inriktningen är att de placeras inom respektive gällande fastighet för att täcka behoven.

## Bredband

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



## 4. KONSEKVENSER

### Sammanfattning behovsbedömning

Behovsbedömning av miljöbedömning enligt MKB förordningen har tagits fram. I denna bedöms förslaget medföra risk för betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har formulerats. Länsstyrelsen delade kommunens bedömning gällande betydande miljöpåverkan samt förslag på avgränsning av MKB.

Enligt behovsbedömningen ska planbeskrivningen redovisa nödvändiga avgränsningar och preciseringar så att betydande miljöpåverkan kan undvikas vad gäller:

- Påverkan på ytvatten och grundvatten.
- Påverkan på fornlämningar.
- Påverkan på friluftsliv och rekreation.
- Risk för markföroreningar.
- Risk för buller.
- Risk för översvämning.
- Risk för ras- och skred.
- Risk för leder för farligt gods.

Utifrån denna precisering har miljökonsekvensbeskrivningen inriktats på att beskriva nuläge och bedöma konsekvenser för Rekreation och friluftsliv, Vattenmiljö samt Hälsa och säkerhet. Påverkan på fornlämningar kunde efter kontakt med Länsstyrelsen avskrivas då samtliga fornlämningar ska ha undersökts och tagits bort i samband med tidigare planläggning. Påverkan på lagskydd gällande Naturmiljö lades till under miljöbedömningsprocessen då en art fridlyst enligt 8 § i artskyddsförordningen påträffats inom området.

### Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

#### Rekreation och friluftsliv

Planens viktigaste konsekvenser gällande rekreation och friluftsliv är att den rekreativa friytan blir mycket begränsad vilket kan leda till stort slitage och målkonflikter. Friyretillgången på förskolor blir 15-20 kvm/barn och gårdarnas storlek cirka 1200 kvm att jämföra med Boverkets riktlinjer om 40 kvm/barn och minst 3000 kvm total gårdsyta. Den totala friytan i området är 8-9 kvm/invånare och den privata friytan ca 9 kvm/bostad. Detta kan jämföras med riktlinjer i Stockholms stads sociotopkarta om en total friyta på 30 kvm/invånare och 20 kvm/bostad i tätbebyggda stadsdelar.

Planen innebär också positiva konsekvenser när grönytan längs Veddestabäcken rustas upp som parkområde. Detta innebär att den regionala vandringsleden Upplandsleden och det regionala cykelleden Skälbystråket bedöms bli attraktivare och upplevas tryggare inom området.



## Vattenmiljö

Planen bedöms ha positiva konsekvenser på vattenmiljön eftersom de dagvattenlösningar som föreslås innebär att dagvatten som når Veddestabäcken kommer att ha föroreningshalter som understiger riktvärdena för samtliga föroreningar. I nuläget överstigs riktvärdena för de flesta föroreningarna. Planen bidrar därmed till möjligheten att nå MKN för Bällstaån eftersom Veddestabäcken rinner ut i denna. Vidare minskar dagvattenlösningarna de flöden som lämnar området något vilket bidrar till att minska översvämningsproblem i Veddestabäcken och Bällstaån.

## Naturmiljö

Planen innebär att mistel som är fridlyst enligt 8 § i artskyddsförordningen kommer att försvinna ifrån området i och med att trädallé avverkas. Mistel är vanligt förekommande i Mälardalen och det bedöms inte påverka artens fortlevnad.

## Hälsa och Säkerhet

### Buller

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till buller bedöms som acceptabel. Planförslaget bedöms medföra små negativa till obetydliga konsekvenser för människors hälsa på grund av buller. Osäkerheten är dock stor på grund av avsaknad av bullerutredning.

### Översvämmingar

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till översvämming bedöms som acceptabel. Risken för översvämmingar i området är liten och med föreslagna dagvattenlösningar och ökad kapacitet i ledningssystemet minskar risken ytterligare.

### Skred, ras och erosion

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till skred, ras och erosion bedöms som acceptabel. Fördjupade geotekniska utredningar behöver dock utföras i samband med bygglov för att kunna föreslå lämplig grundläggningsmetod.

### Trafiksäkerhet

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till trafiksäkerhet har inte kunnat bedömas eftersom trafikutredning ännu inte tagits fram. Planförslaget bedöms kunna innebära risk för negativa konsekvenser gällande trafiksäkerhet. Detta grundas på bristande bedömningsunderlag varför eventuella risker kopplade till en ökad biltrafik samt tyngre trafik, i form av bussar, relaterat till resecentret inte har kunnat bedömas. Ett genomgående gång- och cykelnät ger dock en bra grund för en säker trafikmiljö.

### Farligt gods

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till farligt gods bedöms som acceptabel. Befintlig led för farligt gods på Veddestavägen föreslås upphöra och byggnader inom 140 meter från Mälarbanan och E18 ges en konstruktion som minimerar risker vid eventuell olycka.

### Markföroreningar

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till markföroreningar bedöms som acceptabel. Planen bedöms innebära positiva konsekvenser för människors hälsa och säkerhet gällande markföroreningar. Förorenade massor ska enligt planen saneras för att nå acceptabel risknivå.



## Luftföroreningar

Risken för människors hälsa och säkerhet kopplad till luftföroreningar har inte kunnat bedömas eftersom trafikutredning och utredning gällande luftföroreningar saknas. Planförslaget bedöms kunna innebära risk för negativa konsekvenser gällande luftföroreningar. Detta grundas på bristande bedömningsunderlag varför utsläpp kopplade till biltrafik och resecentret inte utretts genomgående.

## Klimatanpassning

Det bedöms kunna innebära negativa konsekvenser kopplade till människors hälsa kopplat till klimatanpassning eftersom den täta strukturen med höga byggnader innebär bitvis skuggiga gårdar och gator samt risk för blåsiga miljöer. Plankartan styr dock en max byggnadshöjd på 6 våningar vilket gör att det skapas setbacks och vinden viker då av och når inte ner till gatunivå. Osäkerheten i bedömningen är stor då ingen vindutredning gjorts. Det är dock positivt att det finns tillgång till solbelysta offentliga friytor under hela dagen.

## 5. GENOMFÖRANDE

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Kommunstyrelseförvaltningen upprättar detaljplan och ansvarar för erforderliga avtal för planens genomförande. Kommunen är ansvarig för iordningsställande av allmän platsmark (till exempel vägar, gång- och cykelvägar) och allmänna ledningar.

Bygg- och miljöförvaltningen ansvarar för myndighetsutövning vid granskning av lov och anmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

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

#### Huvudmannaskap

Inom planområdet är kommunen idag huvudman för Veddestavägen. För framtida exploatering kommer kommunen som regel vara huvudman för de tillkommande allmänna platserna, tex gator och torg. Undantag gäller för den gata som uppkommer på Veddesta 1:13. Bilden nedan visar med gulmarkerat de gator som kommunen inte är huvudman för.



*Gatustrukturen och gulmarkerat var de privata vägarna finns*



## Avtal

Ramavtal har upprättats med planområdets berörda fastighetsägare.

Exploateringsavtal kommer att upprättas mellan kommunen och fastighetsägare till Veddesta 2:11 samt mellan kommunen och fastighetsägare till Veddesta 1:13. Exploateringsavtalen reglerar frågor som rör kostnads- och ansvarsfördelning för genomförandet av detaljplanen. Exploateringsavtalen följer de riktlinjer som framgår av kommunens ”Markanvisningsmodell och riktlinjer för exploateringsavtal”.

För de fastigheter som kommunen äger i bolagsform, Veddesta 2:2 samt 2:27, kommer markanvisningsavtal att tecknas med framtida exploatörer. Sådant avtalstecknande är aktuellt först efter samråd.

Kommunen har tecknat avtal med staten om utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station. Tillgänglighet till tunnelbanestation kommer att finnas inom eller i direkt anslutning till planområdet.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Markägare

Inom planområdet finns tre fastighetsägare. Kommunen äger (genom helägda bolag) fastigheterna Veddesta 2:2 samt Veddesta 2:27. Veidekke Bostad AB äger Veddesta 2:11 och AB Sagax äger Veddesta 1:13. Delar av kommunägda gatu- och parkfastigheten Veddesta 2:1 ligger också inom planområdet.

### Fastighetsbildning

I samband med genomförande av detaljplanen kommer nya fastigheter bildas. 3D-fastighetsbildning är aktuellt, bland annat för Veddesta 1:13 där bussterminal med överbyggt bebyggelsekvarter kommer att byggas.

Vad gäller nytillkommen allmän platsmark på icke kommunägd mark överlåter berörd exploatör dessa markytor till kommunen utan ersättning. Denna typ av överlåtelse gäller för samtliga fastigheter inom planområdet.

Reglering gällande kvartersmark är aktuellt för fastigheterna Veddesta 1:13 samt Veddesta 2:27. Mark, avsedd att bli kvartersmark kommer regleras från Veddesta 2:1 till Veddesta 1:13. Mark, avsedd att bli kvartersmark, kommer regleras från Veddesta 2:1 till Veddesta 2:27.

Fastigheterna Veddesta 2:65 samt Veddesta 2:73 som ej är ingår i planområdet kommer enligt planförslaget att beröras av fastighetsreglering då delar av dessa berörs av intrång för allmän plats.

### Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns två gemensamhetsanläggningar, Veddesta GA:5 samt Veddesta GA:1, på Veddesta 2:11.

I de fall ett kvarter delas in i flera fastigheter kan gemensamhetsanläggningar behöva bildas för till exempel parkering, dagvattenanläggningar och andra gemensamma ytor.



## Servitut, ledningsrätt och andra fastighetsrättsliga avtal

Ledningsrätt finns på fastigheterna Veddesta 1:13, Veddesta 2:27 och Veddesta 2:1.

Ledningsrätter för befintliga allmänna ledningar behöver omprövas i samband med att ledningarna läggs om. Det gäller bland annat ledningar som går över kvarter där ledningarna flyttas till den nya dragningen av gator.

## Markanvisningar

Anvisning av kommunägd mark sker enligt kommunens markanvisningsmodell och påbörjas tidigaste efter samråd.

Framtaget kvalitetsprogram/gestaltningprogram/miljöprogram kommer att ligga till grund för bedömningskriterier i kommande markanvisningar. Markanvisningar kan röra sig om både bostäder, handel och kontor.

## Ekonomiska frågor

Kommunens intäkter sker genom markförsäljning. Kommunen som huvudman ansvarar för om- och utbyggnad av allmänna anläggningar inom planområdet vilka bekostas av berörda fastighetsägare.

Byggherren ansvarar för samtliga kostnader inom kvartersmark.

Respektive ledningsägare ansvarar för utbyggnad av nya ledningar. I det fall befintliga ledningar behöver flyttas bekostas detta av berörda fastighetsägare.

Hela planområdet kommer att ligga inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp vilket gör att kommunen kommer att ta ut anslutningsavgifter för anslutning till vatten- och avloppsledningsnätet.

## Tekniska frågor

Planbeskrivningen redovisar vilka utredningar som genomförts inom ramen för planarbetet.

Byggherren ansvarar för framtagande av kompletterande tekniska utredningar som krävs för planens genomförande.

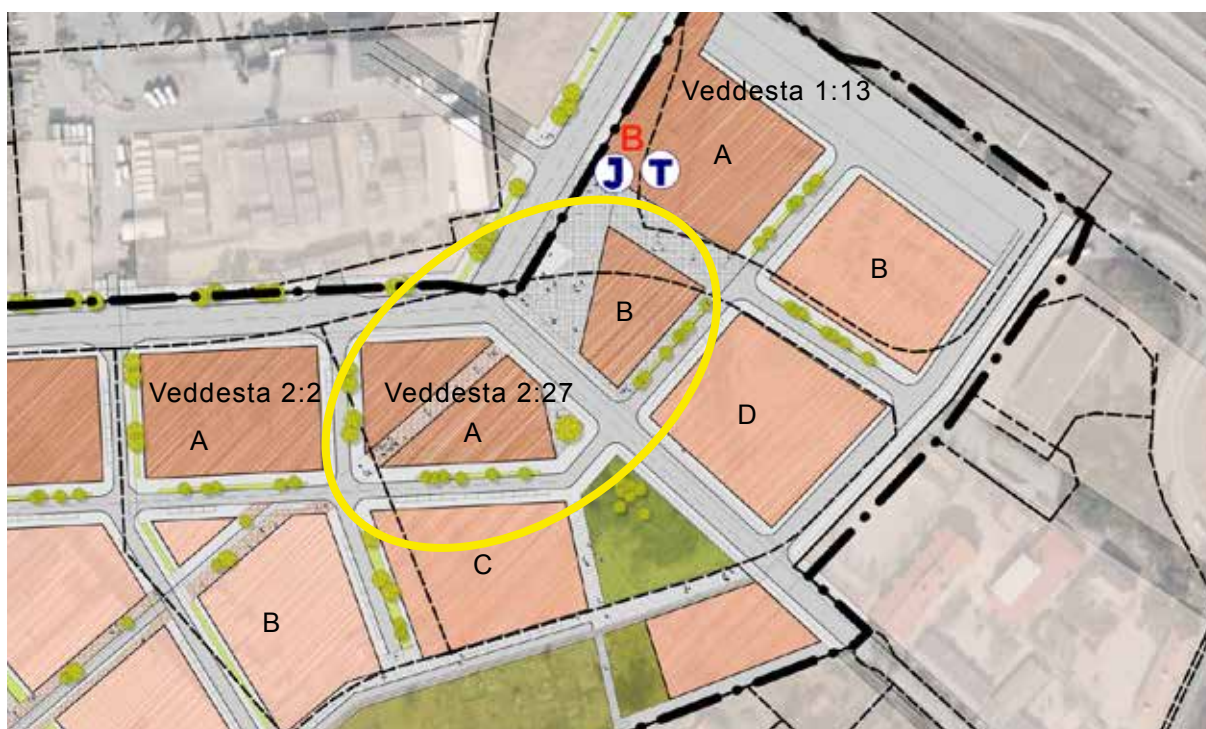
## Genomförandetid

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

## Utbyggnadsetapper

Berörda exploatörer tar i samråd med kommunen fram tidplan för etapputbyggnad. Första byggstart planeras kunna ske under år 2018.

I anslutning till planområdet ska Veddestabron byggas. Etableringsyta för utbyggnad av Veddestabron kommer att ske på fastigheten Veddesta 2:27.



*Etablering för Veddestabron med gul cirkel*



## 6. MEDVERKANDE

### Medverkande tjänstemän

Jenny Borheim	Projektledare/planarkitekt
Annika Jönsson	Exploateringsingenjör
David Nordin	Trafikplanerare
Kerstin Sköld	Stadsträdgårdsmästare
Patrick Galera Lindholm	Miljöplanerare
Lea Rastas	VA-ingenjör
Mikael Lundberg	VA-ingenjör
Arvid Illerström	Projektingenjör
Thomas Gustavsson	Bygglovhandläggare

### Övriga medverkande

Therese Bylund, Naisvefa  
Anders Wenning, Naisvefa  
Britta Holmblad, White  
Elin Henriksson, White  
Rebecca Rubin, White  
Lena Brunsell, Ekologigruppen

Hansi Karpinen, Veidekke bostad  
Dag Lindberg, Lindberg Stenberg  
Mirjam Berg, Lindberg Stenberg

Anders Major, AB Sagax  
Robert Schmitz, White

Edit Knutas, Trafikförvaltningen

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

Malin Danielsson  
Planchef

Jenny Borheim  
Planarkitekt



**Kommunstyrelseförvaltningen**

Samhällsbyggnadsavdelningen

postadress: 177 80 Järfälla

telefon växel: 08-580 285 00

epost: [jarfalla.kommun@jarfalla.se](mailto:jarfalla.kommun@jarfalla.se)



**JÄRFÄLLA KOMMUN**