



# PROGRAM FÖR VEDDESTA

FÖR GODKÄNNANDE I KOMMUNSTYRELSEN 2020-06-01



JÄRFÄLLA

# FRAMTAGANDE AV PROGRAMHANDLING

## KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN:

ERIK NORD, PROJEKTLEDARE

JESSICA HIMO, BITRÄDANDE PROJEKTLEDARE

ANDERS BERG, STADSARKITEKT

VIKTORIA LOSVANS, MILJÖPLANERARE

DINO ALIJAGIC, PLANARKITEKT

# INNEHÅLL

INLEDNING	4	SKYFALL	22
STRUKTUREN	6	GEOTEKNIK	22
STADSBYGGNADSPRINCIPER	8	SOPSUG OCH ÅTERVINNING	23
HUSBYGGNADSPRINCIPER	9	TRAFIK	24
MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	10	Ekologisk och social hållbarhet	26
STRUKTURELLA UTGÅNGSPUNKTER	11	VEDDESTABÄCKEN	28
GATUHIERARKIER	12	GRÖNYTEFAKTORN	28
GATUSEKTIONER	13	EKOSYSTEMTJÄNSTER	28
CYKEL	14	KULTURMILJÖ OCH FORNLÄMNINGAR	29
VERKSAMHETER OCH SERVICE	15	BARNPERSPEKTIV	30
BYGGNADSHÖJDER	16	TRYGGA UTEMILJÖER	31
PARKER, TORG & GRÖNA PROMENADSTRÅK	17	FÖRSKOLOR	32
KOLLEKTIVTRAFIK OCH KOPPLINGAR	18	Genomförande och ekonomi	34
TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	20	UTBYGGNADSSTRATEGI OCH MARKBYTEN	35
VA, FJÄRRVÄRMA/KYLA OCH ELNÄT	20	EXPLOATERINGSKOSTNADER	36
DAGVATTEN	21	MEDFINANSIERING AV TUNNELBANAN	37



## INLEDNING

Detta dokument redovisar mål, förutsättningar och riktlinjer för en långsiktig utveckling av Veddesta, där varje enskild fastighet samspelar med helheten och bidrar till en gemensam god stadsbyggnad i syfte att skapa en enkel och utvecklingsbar kvarterstruktur. Dokumentet är inte att betrakta som ett planprogram enligt plan- och bygglagen. Utvecklingsområdet avgränsas av Viksjöleden i norr, Mälarbanan i öster, Veddestabäcken i söder samt Järfällavägen i väster. Veddesta är en viktig pusselbit i Järfälla kommuns regionala stadskärna – tillsammans med Barkarbystaden som ligger öster om Mälarbanan utvecklas områdena under det gemensamma namnet Projekt Barkarbystaden.

I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, flytt av Barkarby station och utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till den nya Barkarby station får Veddesta ett mer strategiskt läge än tidigare. Veddesta hamnar i direkt anslutning till en kollektivtrafiknod och omstigningspunkt av regional betydelse. På den östra sidan om Mälarbanan finns den andra delen av det stora projektet, Barkarbystaden. Veddestabron kommer att förbinda samman de båda stadsdelarna. Detta skapar möjligheter för bostäder och nya företag att etablera sig i området. Veddesta har goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv, tät och levande blandstad med bostäder, kontor och service.

Idag är Veddesta ett renodlat verksamhetsområde och gällande detaljplaner anger i huvudsak industriändamål med vissa inslag av kontor och handel. Området har låg exploateringsgrad och bebyggelsen har generellt en låg byggnadshöjd. Området är mestadels hårdgjort.

Förändringsarbetet avses pågå under en längre period. Gradvis kan en förändring ske där en del av de befintliga verksamheterna existerar tillsammans med de nya bostäderna och verksamheterna. I Veddestas östra delar, i anslutning till nya Barkarby station, har planprocessen för flera planområden pågått parallellt med programarbetet.



Flygfoto Veddesta, 2019



Landmärket med de två högre byggnaderna vid brofästet binder samma Veddesta med Barkarbystaden. Visionsbild: AIX, 2020



# VEDDESTA LÄGET



## PENDELTÅG

Odenplan 15 min, Stockholm City 18 min.  
6-7 minuters turtäthet i högtrafik.



## FÖRBIFART STOCKHOLM

Öppnar 2030 och binder samman E18 och E4/E20.



## CYKLA

Till och från jobbet, hemmet eller fritidsaktiviteten.



## REGIONALTÅG

Mälardalen med fyrsparstrafik. Barkarby regional järnvägsstation.



## FLYG

Närhet till både Arlanda (27 min) och Bromma (17 min).



## GÅ

Till och från jobbet, hemmet eller fritidsaktiviteten.



## TUNNELBANA

Förbinder Barkarby med Kista. Och, i förlängningen, Nacka.



## BUSSAR

Självkörande bussar redan i linjetrafik. Ny bussterminal öppnar.



## MOBILITY AS A SERVICE

FoU-projekt i Barkarby för att ytterligare förenkla ditt resande.

## STRUKTUREN

Gatustrukturen för Veddesta har utarbetats genom analys av en översiktlig systemprojektering, områdets befintliga förutsättningar samt framtagna stadsbyggnadsprinciper. Den klassiska kvarterstenstaden har agerat förebild i strukturplanearbetet beträffande stadsrummets mått och proportioner. Strukturen karaktäriseras av öppna och tydligt sammanhängande stråk och siktlinjer som främjar god orienterbarhet och trygghet. Kvarteren möjliggör ett mångsidigt innehåll och ger ett rikt utbud. Parker och torg placeras nära huvudstråk och inbjuder till möten. Otydliga platser, nischer och prång har undvikits medan tydlig avgränsning mellan allmän plats och det privata har eftersträvat. Gator eller gång- och cykelbanor frilägger parker och torg från bebyggelsen, vilket tydliggör deras offentliga karaktär.

Gatunätet utgörs främst av genomgående gator utan återvändsgator som i kombination med det finmaskiga gatunätet möjliggör genomsilning av trafiken.

Den framtagna strukturen möjliggör att en framtida utveckling av angränsade områden kan bygga vidare på och ansluta till Veddestas blivande gatunät. På så sätt kan befintliga barriärer brytas. Gatustrukturen bygger på robusta idéer som är hållbara över tid och fungerar för en föränderlig stad med möjlighet till olika typer av bebyggelse och olika geografiska avgränsningar.

I kommande avsnitt kommer den framtagna strukturplanen att redovisas med fokus på olika teman.



*Illustrationsplan Veddesta: AIX, 2020*

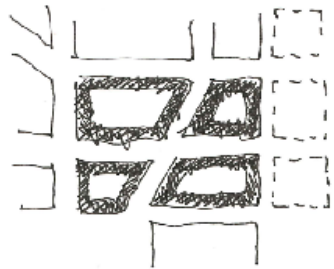




*Visionsbild från Veddesta mot Barkarbystaden. Visionsbild: Tovatt, 2017*



# STADSBYGGNADSPRINCIPER



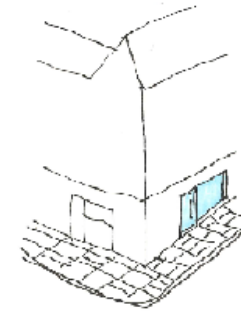
Nya gatustrukturer ansluter sig till både befintliga och framtida gator.



Gatunätet gestaltas med robust struktur som tål förändring över tid.



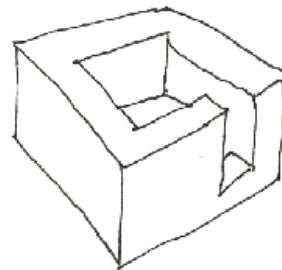
Gatustrukturen leder till noder, platser för möten mellan människor.



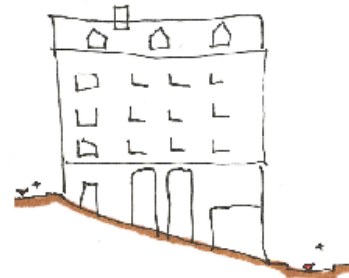
Byggnader ansluter direkt till allmän plats. Förgårdsmark kan förekomma.



Parker, torg, vatten och natur avgränsas mot byggnaden med gator.



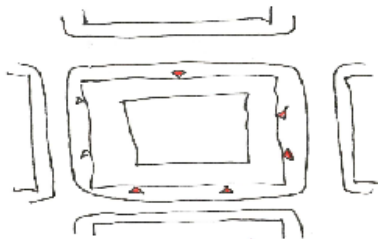
Kvarter nära större rörelsestråk och platser genomförs slutna, åtminstone bottenvåningen.



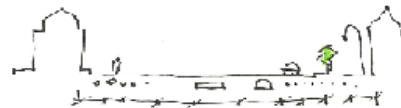
Byggnader följer omgivande markhöjder.



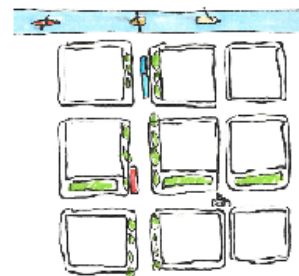
Öppna platsbildningar och vistelseytor vetter i huvudsak mot söder och öster.



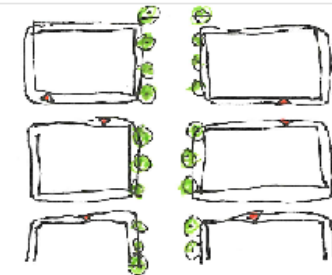
Entréer ansluter till gata, och angöring sker från densamma.



Gatusektionernas mått studeras utifrån omkringliggande byggnadshöjder och utifrån gatans funktioner över och under mark.



Gator gestaltas med målet att vara flexibla över tid, olika funktioner, varierande kontext och olika flöden.



Garagenedfarter undviks längs stråke med starkt och omfattande stadsliv.



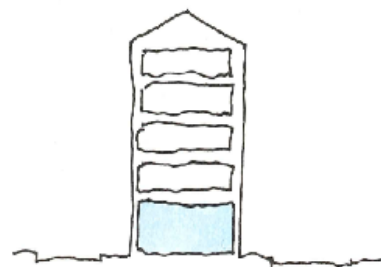
## HUSBYGGNADSPRINCIPER



Byggnader förbereds för linspänd belysning.



Bottenvåningar mot gatan gestaltas med målet att samspela med stadslivet på gatan.



Bottenvåningen genomförs med förhöjd rumshöjd.



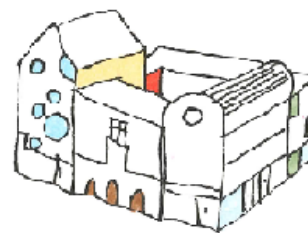
Parkering och in- och utlastning till större anläggningar sker inom kvartersmark.



Byggnadshöjder avgörs dels utifrån relationen till omgivningen, dels utifrån byggnadens funktion och innehåll.



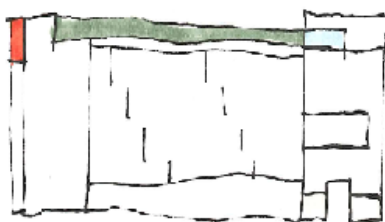
Varje byggaktör gestaltar byggnaderna utifrån en analys som utgår från situationen, platsen och byggnadens funktion.



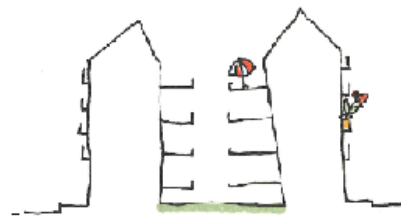
Kvarter kan med fördel delas upp i olika byggnader utifrån gestaltningsidéer.



Arkitektur växer fram genom kombination av igenkänning och överraskning, i samspel med platsen.



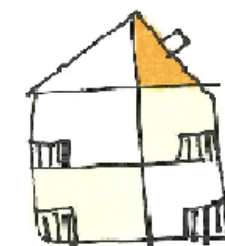
Varje hus inom kvarteret gestaltas utifrån ett begränsat antal olika material.



Grunda balkonger och väl tilltagen frihöjd mot gata. Balkonger och uteplatser har fritt djup mot gården.



Entréer lyfts fram och gestaltas med en tydlig hierarki mot gata, i huvudsak i liv med fasad.



Byggnadens delement, balkonger, elementskarvar, tekniska installationer mm ska utgöra en del av byggnadens arkitektur.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Veddestas markägoförhållanden presenteras i figuren till höger.

I Veddesta finns i dagsläget många olika fastigheter av varierande storlek. Ägarna till dessa fastigheter består av verksamhetsutövare, större och mindre fastighetsbolag som hyr ut lokaler samt av Järfälla kommun. Kommunen äger främst befintliga gator, befintliga grönområden samt befintligt idrottsområde. Kommunen äger även ett fåtal tomträtter och fastigheter som hyrs ut till industriverksamheter.

För att undvika suboptimering har kvartersstrukturen inte tagit hänsyn till den befintliga fastighetsindelningen. Kvartersindelningen är skapad utifrån en optimerad framtida fastighetsindelning. Detta innebär att kvarter kan byggas i etapper, att beroenden mellan olika fastigheter kan finnas och att fastighetsägare kan behöva samarbeta med sina grannar för att påbörja utveckling av egen fastighet. Detsamma gäller planerad allmän plats och skolor som också är beroende av att markbyten kan ske mellan kommun och privata fastighetsägare.



Flygfoto, Veddesta, 2019



Illustration: AIX, 2020



## STRUKTURELLA UTGÅNGSPUNKTER

Veddesta har idag ett antal utbyggda, kommunala gator som leder till aktiva verksamheter. Tillsammans med utvecklingsområdets geografiska avgränsningar har de befintliga kommunala gatorna varit fasta förutsättningar i framtagandet av strukturplanen. Dessa befintliga gator, som är markerade i rött i figuren till höger, planeras att finnas kvar i samma läge även i det framtida nyutvecklade Veddesta. Detta möjliggör den eftersträfvade gradvisa och långsiktiga utvecklingen av området där befintliga aktörer ges möjlighet att fortsätta bedriva sin verksamhet samtidigt som nya aktörer ges möjligheten att utveckla sin fastighet.

Veddestavägen som i väst anknyter till Viksjöleden och i öst till Barkarby C fortsätter vara områdets huvudgata även efter omvandlingen. Vägen får nya funktioner och blir en gata med stadsmässig karaktär. Gatan breddas och utbredningen justeras i öst för att möta upp den nya Veddestabron. Samtidigt bibehålls den befintliga kopplingen mot Barkarby C i öst, utanför den nya bussterminalen.

Även övriga rödmarkerade gator i Veddesta byggs om från verksamhetsvägar till stadsgator med nya funktioner för att hålla samma standard som övriga tillkommande gator i den finmaskiga strukturen.

Ett antal större och svårflyttade ledningar finns i Veddesta idag. För att underlätta utbyggnaden av området samt undvika ytterligare beroenden, stora kostnader och riskfyllda tidplaner med olika fristående aktörer är strukturplanen anpassad för att i största mån undvika omförläggningar.

Tre kuperade naturområden med höga naturvärden och fornminnen är idag obebyggda. Dessa kommer till stor del att bevaras, tillgängliggöras och utvecklas till sociala målpunkter utifrån vad naturen klarar av för slitage. Dessa är markerade med grönt i figuren till höger och kommer ihop med nya parker att vara stora tillgångar i den täta kvarterstrukturen.



Illustration: AIX, 2020

## GATUHIERARKIER

I takt med att Veddesta utvecklas efter den nya stukturen kommer ett nytt och finmaskigt gatunät att växa fram. De planerade gatorna är indelade i en tydlig hierarki med grund i utförda trafikflödesanalyser. Veddestavägen som i dag är områdets pulsåder fortsätter att agera huvudgata och inrymmer många olika funktioner, däribland buss samt gång- och cykeltrafik. I öst intill kollektivtrafiknoden och Veddestabron förväntas gångflöden på upp till 18 000 passerande per vardagsdygn. Flödena avtar till som lägst 2000 passerande per vardagsdygn i korsningen mot Viksjöleden.

Långa gator som sträcker sig förbi många kvarter och som ansluter till möjliga kopplingar utanför Veddesta har enligt utförda trafikflödesanalyser högre flöden än övriga lokalgator. Dessa gator utformas därför för högre flöden genom en bredare sektion och benämns som stadsgator. Koncentrationen av stadsgator är högre i de östra delarna, intill kollektivtrafiknoden och Veddestabron, där flödena naturligt är högre än i övriga Veddesta. Lokalgator, som är den vanligaste gatutypen i strukturen ansluter inte till välbesökta målpunkter och har därför lägre flöden. Lokalgator och stadsgator innehåller till stor del samma funktioner med skillnaden att stadsgator har generösare mått för samtliga funktioner. På utvalda stadsgator, där utförda flödesanalyser och kommunens cykelplan visar på behov, planeras också för separata cykelbanor. På övriga stadsgator och på alla lokalgator sker cykling i blandtrafik.

På vissa platser finns också gröna gator planerade i strukturen. De gröna gatorna är placerade strategiskt utifrån målet att alla kvarter ska angränsa till en grön fond – antingen en park eller en grön gata. Dessa gator är också placerade med hänsyn till områdets dagvattenhantering. De gröna gatorna kommer att studeras vidare i syfte att få in möjlighet till aktivitet.



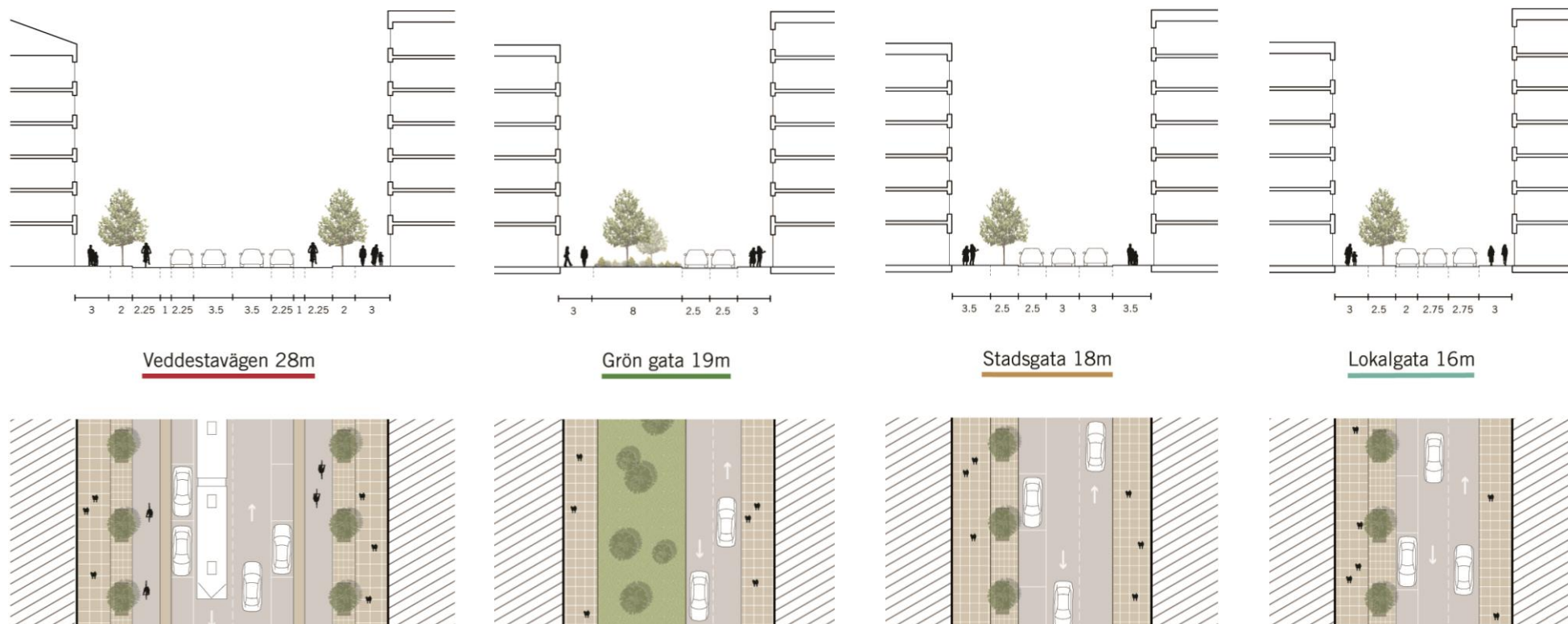
Illustration: AIX, 2020



## GATUSEKTIONER

Gemensamt för alla gatutyper i Veddesta är att de har karaktär av klassiska stadsgator med tydligt uppdelade funktioner – gångbanor intill fasad som avskiljs från körbanor med kantsten, parkeringsfickor och träd längs med gångbanorna samt en separerad körbana. Tillsammans skapar gatutyperna ett finmaskigt nät som möjliggör genomsilning av trafik, oavsett trafikslag.

Typsektionerna för gatutyperna presenteras nedan. Typsektionerna är utgångspunkten i det fortsatta arbetet, men kommer vid detaljplaneläggning att anpassas till varje områdes lokala förutsättningar och behov. Syftet med typsektionerna är att skapa en för området genomgående grundprincip som underlättar orientering och förståelse av den byggda miljöns struktur.



Illustrationer: AIX, 2020

## CYKEL

### Cykelstråk

I och runt om Veddesta finns i dagsläget ett antal befintliga cykelstråk. Den planerade strukturen tar tillvara på de befintliga och redovisar även planerade nya stråk. Nya utpekade cykelstråk har placerats utifrån flödesanalyser, befintliga och blivande målpunkter samt tolkning av Järfälla kommuns cykelplan. På det sättet har önskad finmaskighet uppnåtts och inget kvarter ligger mer än ett par kvarterslängder ifrån ett cykelstråk.

På de utpekade huvudcykelstråken planeras för cykelbanor som är separerade från såväl fordonstrafik som gångtrafik. Cykelbanorna planeras att vara fysiskt skilda i höjdd. Cykelbanorna planeras främst att vara dubbelriktade men enkelriktade cykelbanor planeras på huvudgatan Veddestavägen. De regionala cykelstråken planeras att vara bredare gång- och cykelbanor som med målad linje skiljer på gående och cyklister. Cykelbanorna kommer, med undantag för korta lokala sträckor, att uppfylla de fysiska krav som fastställts i Järfälla kommuns cykelplan.

### Cykelparkering

Ett behov av en större mängd cykelparkeringar intill den planerade kollektivtrafiknoden har identifierats. Cykelparkeringarna planeras att fördelas på torg och gator i anslutning till planerade entréer till kollektivtrafiken. Utöver cykelparkeringar intill kollektivtrafiknoden planeras en utplacering av cykelparkeringar med jämna mellanrum i hela strukturen.



Illustration: AIX, 2020



## VERKSAMHETER OCH SERVICE

### Service

Veddestas planerade kvartersstruktur med tät bebyggelse ger goda förutsättningar för service. En handelsutredning är utförd baserad på områdets flödesanalyser. Den identifierar lägen som lämpar sig för olika typer av service. Utredningen visar att många platser i Veddesta lämpar sig för flera olika typer av verksamheter. Läge A och A+ lämpar sig för butiker, restauranger och caféer och Läge B lämpar sig för övrig centrumverksamhet, exempelvis bibliotek, gym och kontor.

Vid detaljplanering kommer centrum och handel att möjliggöras i alla bottenvåningar, utan att vara tvingande. I de lägen som i handelsutredningen identifierats som Läge A+ samt Läge A kommer centrumverksamhet att krävas i bottenvåningar. I användningsområdet centrumverksamhet ryms bland annat verksamheter som bidrar till levande bottenvåningar och till den eftersträlvade urbaniteten.

### Skolor och förskolor

Strukturplanen har tagit höjd för ett antal grundskolor och förskolor som ska täcka det behovet som Veddesta bedöms komma att ha. Grundskolorna i strukturplanen är placerade på lämpliga platser som effektiviserar markanvändningen. Två tomter för skolor är utpekade norr respektive söder om Veddestavägen och en större tomt är utpekad som möjlig skoltomt om behovet finns. Detta behov påverkas av stadsdelens utbyggnadstakt och av den fortsatta planläggningen av omkringliggande utvecklingsområden.

I området kommer det även att finnas ett stort behov av förskoleplatser. I figuren till höger redovisas möjlig placering av förskolor. Förskolorna är schematiskt placerade i strukturen där det bedömts lämpligt med hänsyn till kvarterstorlek och närhet till grönområde. I respektive etapp ska förskolors lämplighet utredas vidare och planeras utifrån platsens förutsättningar med mål att varje etapp ska tillgodose det egna planområdets förväntade behov samt uppfylla gällande riktlinjer. Principer kring utformningen av förskolor beskrivs närmare under *Ekologisk- och social hållbarhet*.



Illustration: AIX, 2020

## BYGGNADSHÖJDER

Den framtagna strukturplanen för Veddesta bedöms med de beskrivna stadsbyggnadsprinciperna att vara hållbar över tid. Strukturen lämpar sig för mångsidigt innehåll gällande verksamheter och exploateringsgrad. I dagsläget finns en ambition att skapa en kvartersstad med en exploateringsgrad som efterliknar den klassiska stenstaden.

I figuren till höger presenteras lämpliga byggnadshöjder för olika delområden inom Veddesta. De fyra zonerna är indelade utifrån sitt läge och utifrån den karaktär som eftersträvas. Inom respektive zon redovisas olika maxhöjder bestämda utifrån identifierade förutsättningar. Många kvarter är indelade i flera olika zoner vilket bidrar till att ett kvarter kan få olika byggnadshöjder som är anpassade efter de olika stadsrummen som kvarteret möter upp. Lämplig byggnadshöjd beror av stadsdelens siluett, kvarterets storlek, samt den gatubredd och typ av stadsrum som möts upp.

Veddestas ytterkant utgörs av den så kallade ”Stadsfronten” som möter upp stora trafikleder som E18, Mäljarbanan och Viksjöleden. Mot dessa storskaliga landskapsrum möjliggörs en något högre bebyggelse i syfte att bilda en tydlig stadsfront och avskärma från buller. Stadsfrontens läge, särskilt mot E18 och Mäljarbanan, ger begränsad möjlighet till bostadsbebyggelse och är därför även anpassad för att möjliggöra effektiv byggrätt för annan typ av bebyggelse med högre våningshöjd. Veddestas ytterkant i sydost, mot Veddestabäcken och Barkarby, utgörs av den så kallade ”Parkfronten” som är anpassad för att möta upp den låga bebyggelsen som finns på andra sidan bäcken.

Veddestavägen, området huvudgata, ger möjlighet till en något högre bebyggelse tack vare den breda gatan och önskan om att skapa en urban karaktär. I denna zon finns även möjlighet att planera för enstaka högre byggnader i strategiska lägen, i huvudsak i närhet till kollektivtrafiknoden där det centrala Veddesta kommer att utvecklas. Denna zon benämns som ”Huvudgata”.

Den fjärde och sista zonen är den så kallade ”Inre staden”. Även den inre staden bör utvecklas med en urban karaktär med tät bebyggelse. Kvarteren planeras få varierande storlek och möta flera olika typer av stadsrum vilket gör att byggnadsvolymer kan variera mellan lägre och högre bebyggelse.



Illustration: AIX, 2020



## PARKER, TORG & GRÖNA PROMENADSTRÅK

Veddesta är beläget mellan två regionala gröna kilar, Görvälnkilen och Järvakilen. Veddestas befintliga natur kan tillsammans med nya parker och trädplanteringar stärka de svaga ekologiska landskapssamband som idag länkar samman Görvälnkilen till Järvakilen på andra sidan E18. Den kan också stärka sambandet från Veddestabäcken upp mot Bällstaån och vidare mot Söderhöjdens naturpartier.

### *Parker*

Veddesta innehåller tre befintliga grönområden och ett mindre grönstråk utmed Veddestabäcken. De parker som planeras utgår från befintliga grönytor, där Frunsbacke i väster kommer att bli den största grönytan och planeras att bli en stadspark med ett bevarat fornminnesområde. Detta planeras att kompletteras med fyra nya parker i ett stråk. Den största nya parken kommer att vara belägen centralt i området på norra sidan av Veddestavägen. Den kommer att ha potential att bli en trevlig kvarterspark med lek- och aktivitetsplats och flera vistelsevärden för boende och besökare. I den norra delen av Veddesta är målsättningen att bevara tallskogen.

Ett grönt promenadstråk med sittplatser planeras utmed Veddestabäcken för att bibehålla öppna ytor som kan översvämmas vid skyfall och för att minska skred- och rasbenägenheten intill bäcken. Genom att utveckla växtligheten utmed Veddestabäckens strandzoner från snabbväxande lövträdsarter till ett ädellövssamband med ekar kan den biologiska mångfalden öka, upplevelsevärdena förbättras och ädellövssambandet mellan Barkarbystaden och Ormbacka stärkas. Grönstrukturen som planeras innebär att alla boende i Veddesta får tillgång till närnatur inom 300 meter från bostaden. Bebyggelsen planeras att bli relativt tät vilket medför att det är många boende som delar på den offentliga friytan. Det gröna promenadstråket utmed Veddestabäcken väntas få högst besöksstryck. Parkerna i centrala Veddesta väntas få högt besöksstryck och föreslås få en urban karaktär med plats för lek och spel. En av

parkerna nära Barkarby station undantas och planeras bli en grönskande oas för vila. Genom att anlägga urbana parker med exempelvis spontanidrottsplatser och temalekplatser förväntas naturvärdena i naturområdena att bevaras även trots befolkning.



*Illustration: AIX, 2020*

## KOLLEKTIVTRAFIK OCH KOPPLINGAR

### Kollektivtrafik

Veddesta kommer att bli en knutpunkt av regional betydelse tack vare den påbörjade utbyggnaden av kollektivtrafiken. Den planerade kollektivtrafiknoden kommer att inhysa buss, tunnelbana samt pendel- och regionalståg.

Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje är idag påbörjad och den framtida slutstationen kommer att vara belägen i Veddesta och ha flera uppgångar i området. I och med tunnelbanans etablering och den planerade utbyggnaden av området kommer även nuvarande Barkarby pendeltågsstation att få en ny huvudentré i Veddesta. Det planeras även en utbyggnad av Mäljarbanan som möjliggör att Barkarby station blir en regionalstågsstation. Utöver spårbunden trafik planeras en flytt av den bussterminal som i dagsläget är belägen i Barkarby C. Till denna bussterminal kommer det bland annat att gå flertalet stombusslinjer via huvudsakligen Veddestavägen och Veddestabron och vidare ut i regionen.

### Kopplingar

Idag finns flera gång- och cykelkopplingar till Veddesta men endast tre vägar in i området för övrig trafik. Utöver de befintliga kopplingarna från Viksjöleden, Järfällavägen och Barkarby C byggs Veddestabron över Mäljarbanan och E18 för att bygga ihop Veddesta med den nya stadsdelen Barkarbystaden. Vid vidare utveckling av områden omkring Veddesta möjliggör den planerade gatustrukturen flera kopplingar i ett senare skede.

De befintliga gång- och cykelkopplingarna bibehålls i den nya strukturen och rustas upp för att uppfylla samma standard som övriga gång- och cykelbanor som planeras tillkomma.



Illustration: AIX, 2020





*Veddestabron från E18 mot Veddesta. Visionsbild: Rundquist Arkitekter*



## TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Inom Veddesta finns idag alla ledningsslag utom fjärrkyla och sopsug. Kapaciteten och strukturen på näten är idag anpassade för ett industriområde och inte för en tätbebyggd stadsdel med bostäder och verksamheter. Vattenfall har en regionnätledning i området och det finns även en Norrvattenledning. I takt med att Veddesta byggs ut kommer befintlig infrastruktur att behöva läggas om och anpassas efter den nya bostads- och verksamhetsbebyggelsen. Att inrymma all teknik som de nya bostäderna och verksamheterna behöver kommer att kräva investeringar och omsorgsfull planering av de olika etapperna.



Flygfoto över Veddesta med befintliga industriverksamheter, 2019

## VA, FJÄRRVÄRME/KYLA OCH ELNÄT

### *VA, fjärrvärme/kyla*

Utbyggnaden av bostäder och verksamheter i Veddesta medför att vatten och avloppssystemet behöver byggas ut för att tillgodose behoven. All nytillkommande bebyggelse kommer att anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet.

Inom området finns idag fjärrvärmeledningar, och planeringen utgår från en förstärkning i fjärrvärmenätet för att de framtida fastigheterna ska kunna ansluta sig till detta. I dagsläget är det E.ON Värme AB som är nätägare i området.

I nuläget planeras ingen fjärrkyla, men det kan komma att ändras, med tanke på de långa värmeböljor regionen upplevt senaste åren.

### *Elnät och transformatorstationer*

Utvecklingsområdet kommer att få en ny elnätstruktur med nya transformatorstationer. Dessa kommer huvudsakligen byggas in i de nya kvarteren i Veddesta. Utbyggnaden av elnätet sker i takt med etapputbyggnaden. Det är E.ON AB som har områdeskoncession för lokalnätet i Järfälla idag.

Veddestas elförsörjning utgår från en transformatorstation i Ormbäcka. Denna transformatorstation är påkopplad till Vattenfalls regionnät. Utbyggnaden och nyplaneringen av elnätet kommer att kräva omläggning av flera högspänningsledningar.

Utöver förstärkning av elnäten kommer även fibernätet att behöva byggas ut.



## DAGVATTEN

Idag är stora delar av ytorna inom utvecklingsområdet hårdgjorda. Veddesta har heller ingen modern dagvattenhantering och uppfyller inte Järfällas dagvattenriktlinjer. Avrinning sker till Bällstaån, som i nuläget inte uppnår miljö kvalitetsnormerna om god ekologisk och kemisk status. Som princip är Veddestavägen en vattendelare, där dagvatten från områden söder om Veddestavägen rinner till Veddestabäcken, och områden norr om Veddestavägen rinner direkt till Bällstaån. Hela Veddesta ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Den planerade kvartersstrukturen gör det till en utmaning att möjliggöra lokalt omhändertagande av dagvatten. En rad åtgärder i kombination kommer att behöva genomföras för att uppfylla alla krav och riktlinjer. Dagvatten från gator och torgytor planeras ledas ytligt via skelettjordar, växtbäddar och makadammagasin för rening och fördröjning. Från dessa leds dagvatten sedan vidare till ett ledningssystem. Rening och fördröjning kommer också att behöva ske på kvartersmark i enlighet med kommunens dagvattenriktlinjer. Detta kan ske på flera sätt, exempelvis genom öppna och underjordiska magasin. Parkerna planeras hantera sitt eget dagvatten genom infiltration, översilning eller genom avrinning direkt till öppna magasin.

Alla åtgärder syftar till att säkerställa att kraven på rening och fördröjning följs, och att exploateringen inte ska försämra utsläppen till recipienten. Föroreningssituationen i Veddestabäcken och Bällstaån ska förbättras jämfört med nuläget och förutsättningar för detta finns i och med områdets upprustning.

I Veddesta ska Järfälla kommuns riktlinjer för dagvatten följas, vilket är särskilt viktigt för områden som avrinner mot Bällstaån då denna vattenförekomst är starkt förorenad.



Illustration: AIX, 2020

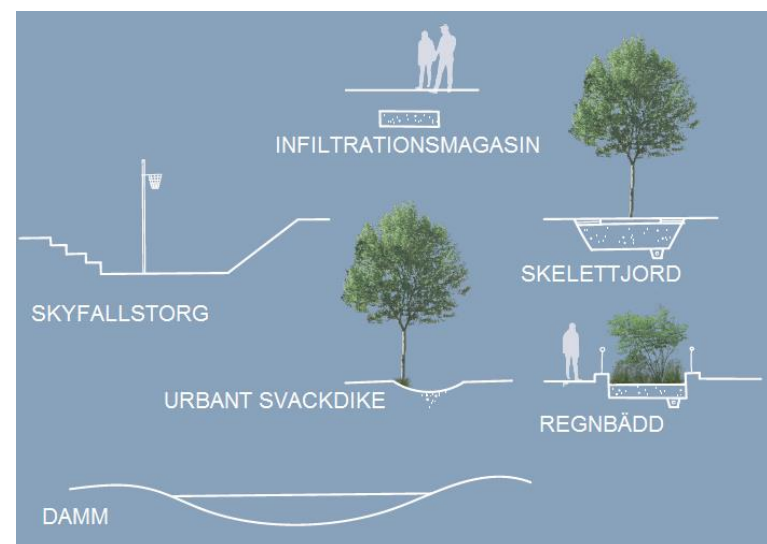


Illustration: Sweco, 2019

## SKYFALL

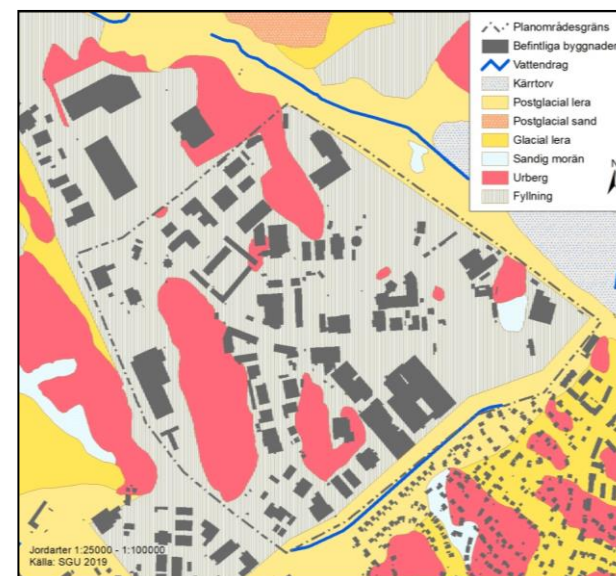
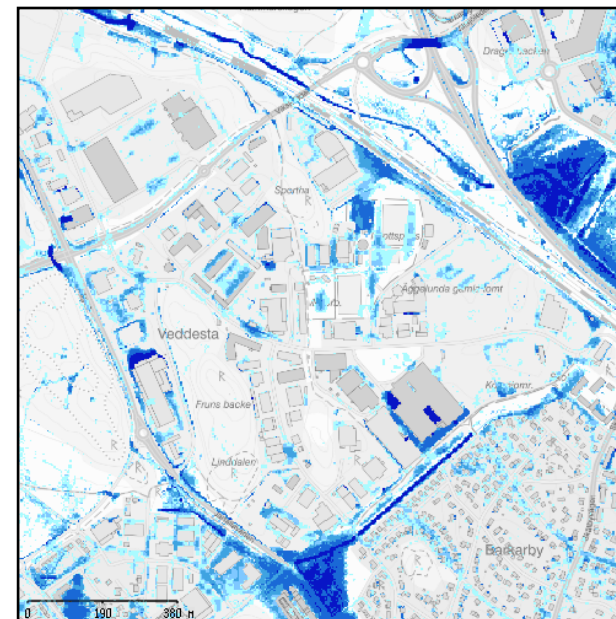
Översvämningsrisken i Veddesta i samband med skyfall har undersökts genom flera utredningar. Beräkningarna tar hänsyn till framtida ökning av regnmängder. Vid ett framtida 100-årsregn (med klimatafaktor 1,25) innebär det att översvämningsdjup på mer än 0,5 m sker vid Järfällavägen i väster, vid järnvägen (Mäljarbanan) i norr, i korsningar inom området som innehåller svackor, samt utmed Veddestabäcken. På kartbilden redovisas beräknade vattendjup vid ett så kallat 100-årsregn. Där färgen är mörkt blå är vattendjupet större.

## GEOTEKNIK

Området är delvis kuperat med tre större höjder. Här finns både berg i dagen, samt platser där berg påträffas enstaka meter under markytan. Inom området förekommer platser med fyllnadsmaterial såväl som lerjordar.

Förutsättningarna för ras och skred påverkas av flera faktorer, däribland jordarterna, topografien i området, nederbörd och

I samband med detaljplanearbete undersöks respektive detaljplans påverkan på översvämningsrisken mer i detalj. När en ny detaljplan arbetas fram studeras åtgärder och förutsättningarna att förebygga skador. De magasin och ytor som beräknats för att ta hand om dagvattnet i Veddesta är i samma storleksordning som de magasinvolymerna och ytor som kommer att behövas för hantering av framtida skyfall. Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämningsdjup till följd av skyfall ska följas i framtida planarbete.





## SOPSUG OCH ÅTERVINNING

I Veddesta hanteras idag avfall från industrier och verksamheter med lastbilstransporter. I takt med att området byggs ut planeras ett sopsugssystem att byggas ut för att hantera de tre stora huvudtyperna av avfall; restavfall, plastförpackningar och tidningar. Matavfall planeras att samlas in genom avfallskvarnar som är anslutna till VA-systemet. Ett sopsugssystem innebär att avfallet transporteras via rörledningar i marken till en uppsamlingscentral, vilket leder till att andelen tunga transporter genom området kan minska avsevärt. Risken för att skadedjur samlas vid sopkärl i fastigheterna minimeras.

I Veddesta avses varor och material i första hand återanvändas. Det kan ske med hjälp av insamlingssystem som är enkla att använda. Insamling av avfall sker då inom kvarteretsmark och bidrar till att material kan återvinnas och att energi kan produceras. De planerade insamlingssystemen är en förutsättning för att uppfylla målet: ”det ska vara lätt att göra rätt” och för att tillgodose krav på skydd av människors hälsa och miljö.

Det finns underlag i Veddesta för att ha någon form av återbruksstation där insamling av fungerande saker och kläder kan ske, samt försäljning (eller byteshandel) av begagnade artiklar. SÖRAB planerar tillsammans med Järfälla kommun att upprätta en lokal, kvartersnära återvinningscentral som kombineras med återbruksverksamhet. Denna kan förläggas inomhus med goda möjligheter till besök av invånare, lagring av avfall samt angöring för att transportera bort avfallet. För verksamhetslokaler finns det tydliga riktlinjer, till exempel gällande installation av fettavskiljare. Även verksamhetslokaler ansluts till sopsugssystemet i den utsträckning det är tekniskt lämpligt. Området kommer att byggas ut under en längre tidsperiod med många inblandade aktörer och därför har ett avfallsprogram för Veddesta tagits fram.



*Sopnedkast kopplade till sopsug i Barkarbystaden.*

## TRAFIK

### *Kollektivtrafik*

Veddesta får god kollektivtrafikförsörjning genom den påbörjade utbyggnaden av tunnelbanans blå linje. Barkarby station, belägen i Veddesta, kommer efter utbyggnaden att ersätta Akalla som slutstation. Tunnelbaneuppgångar kommer att uppföras vid Veddestabron/kollektivtrafiknoden samt längre in i kvarterstrukturen vid Veddestavägen. I anslutning till Veddestabron och kollektivtrafiknoden kommer en ny huvudentré för Barkarby pendeltågsstation att uppföras. I samband med utbyggnaden av tunnelbanan och Barkarby station i Veddesta kommer även Mäljarbanan att byggas ut för att möjliggöra för regionaltåg att stanna vid stationen. Utbyggnaden av Mäljarbanan möjliggör även en högre turtäthet för såväl pendeltåg som regionaltåg. Veddesta får genom Barkarby station ett unikt kollektivtrafikläge med korta restider till bland annat Kista, Stockholm Odenplan, Enköping och Västerås.

Såväl bussar som stombussar kommer att trafikera Veddesta, i första hand längs med Veddestavägen. Busslinjerna som i dagsläget trafikerar Veddesta förväntas att utökas i takt med att stadsdelen växer. Barkarby bussterminal, som i dagsläget är beläget invid Barkarby C kommer att flyttas till Veddesta. Med busstrafik stärks Barkarby station ytterligare som kollektivtrafikknutpunkt.

### *Vägbunden trafik*

Veddesta angränsar till flera trafikleder av varierande storlek. Riksintresset E18 passerar precis nordost om utvecklingsområdet. Efter färdigställandet av den påbörjade utbyggnaden av E4/Förbifart Stockholm kommer ytterligare en viktig transportled att passera i nära anslutning till utvecklingsområdet. I samband med Förbifartens utbyggnad planeras för en breddning av E18 samt åtgärder på befintliga och eventuella nya trafikplatser i direkt närhet till Veddesta. Genom Viksjöleden, som går längs med utvecklingsområdets nordvästra gräns, kommer den vägbundna trafiken att kunna ansluta till

Veddestas lokala gatunät. Veddestas närhet till flera stora transportleder förenklar resandet till och från området för såväl vägbunden kollektivtrafik som för bilister.

Viksjöleden och Järfällavägen ansluter båda till Veddestas lokala gatunät och förenklar resande vidare, främst till andra kommundelar, men även till närliggande områden utanför kommunens gränser. Den påbörjade utbyggnaden av Veddestabron kopplar Veddesta till Barkarbystaden och Barkarby handelsplats och bryter barriären som finns till följd av Mäljarbanan och E18.

Veddestas lokala gatunät utformas för låga hastigheter på 30 km/h och med en finmaskighet vars målsättning är att fördela trafiken på många gator och undvika hårt trafikerade leder inom Veddesta. Utförda trafikprognoser visar på låga trafikflöden, undantaget de gator som ansluter till trafiklederna i Veddestas utkant. Veddestavägen som löper genom området är Veddestas enda huvudgata och planeras för en hastighet på 40 km/h. I dagsläget har Veddestavägen trafikflöden mellan 5000-16 000 fordon per dygn och enligt utförd trafikprognos kommer detta flöde bibehållas. Däremot kommer andelen tung trafik att minska och ersättas av lätt sådan.

### *Gång- och cykeltrafik*

Veddesta utformas som en gång- och cykelvänlig stadsdel. Cykelbanor, främst fysiskt avskilda från gångbanor planeras längs med viktiga stråk. Gatorna planeras att utformas med tydlig uppdelning mellan gående, cyklister och bilister för att skapa trygga zoner för de olika trafikslagen. Gatornas planerande utformning med relativt smala körbanor, genomgående och upphöjda gång- och cykelbanor i korsningar samt låga hastigheter bidrar ytterligare till trafiksäkerheten.





*Självkörande buss och BRT-buss i Barkarbystaden. Foto: Nobina*

Stadsrummet i Veddesta kommer att erbjuda en attraktiv och levande miljö för alla invånare. Här kan förutsättningar skapas för en hållbar livsstil med väl utbyggd service och kollektivtrafik inom gångavstånd. Utvecklingen från ett verksamhetsområde med stor andel bebyggda och asfalterade ytor till en blandstad med växtlighet på gator, torg, i parker och med grönskande gårdar innebär många positiva aspekter för människor och miljö. Utbyggnaden kan möjliggöra bevarandet av biologisk mångfald, kretsloppstänk och främjandet av ekosystemtjänster. Vid utbyggnaden av Veddesta ska hänsyn tas till ett flertal ekologiska aspekter så att en hållbar utveckling främjas.

- Använda stadsgrönska för att gynna ekosystemtjänster samt som strukturell koppling mellan olika naturområden i syfte att stärka den biologiska mångfalden i områden med höga naturvärden.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten för att inte ytterligare belasta vattenförekomsten Bällstaån.
- Tillämpa grönytefaktor på kvartersmark för att främja ekologiskt effektiva ytor och dagvattenhantering som en resurs i bostadskvarteren.
- Stärka Veddestabäckens och dess kantzons förutsättningar som rekreativ område och reglerande ekosystemtjänst för hantering av varierande vattenflöden.

### *Naturmiljö*

Utvecklingsområdet består i huvudsak av industrimark. En andel naturmiljö är bevarad och den kommer att få finnas kvar till stor del. Naturmiljöerna avser Veddestabäcken med intilliggande grönområde, Fruns backe och

Kvarnbacken samt ett mindre skogsparti i norr. Grönytorerna hyser naturvärden i form av blandad växtlighet och djurliv, och de bidrar med flera ekosystemtjänster som är viktiga för den framtida stadsbebyggelsen. Det finns uppvuxna barr- och lövträd inom alla grönområden, de är klassade som högt eller påtagligt naturvärde (klass 2 och 3) enligt tidigare naturvärdesinventeringar. På Kvarnbacken finns även hållmarker.

Strukturen medför att områden med naturvärden bevaras och att ekologiska landskapssamband utvecklas. Kunskap om befintliga ekologiska samband avses att tas hänsyn till när nya parker och gröna stråk ska planeras och anläggas.

I norra delen av Veddesta tangeras ett av Järfällas prioriterade ekologiska landskapssamband som utgörs av Bällstaån. Den framtida bebyggelsen avses anpassas efter de värden som återfinns inom landskapssambandet.

Utformningen av parkmiljöerna i en tätbebyggd stadsdel som Veddesta avses bli är betydelsefull både för människors hälsa och också för deras livskvalitet, samt för en mångfald av ekosystemtjänster.

### *Plats att leva*

Veddesta planeras bestå av olika typer av offentliga mötesplatser där människor kan röra sig eller uppehålla sig en lite längre stund. En väl fungerande tätbebyggd stadsdel erbjuder ytor för lek, rekreation, möten och plats att vara utan krav på konsumtion. De nya parkerna, torgen, gaturummen och grönområdena bidrar till att skapa en stadsväv anpassad för alla åldrar, olika intressen och livssituationer.





Natur på Barkarbyfältet. Foto: Anna Gradén

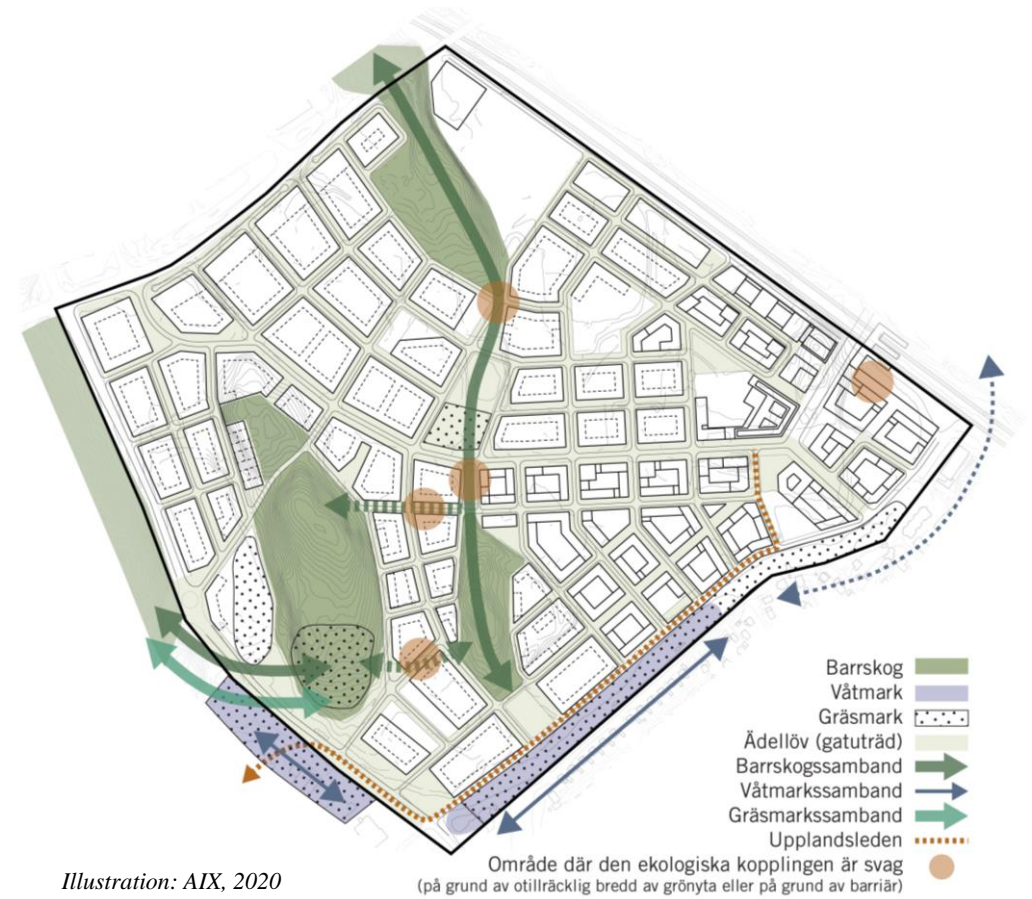


Illustration: AIX, 2020

## VEDDESTABÄCKEN

Längs med den sydöstra kanten av området rinner Veddestabäcken som är ett biflöde till Bällstaån. Bällstaån är en utpekad vattenförekomst enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Det innebär att det finns krav om att uppnå god vattenstatus enligt EUs Vattendirektiv. I Järfällas översiktsplan och miljöplan är det fastställt att alla vattendrag i kommunen ska räknas som vattenförekomster. Det medför krav på Veddestabäckens kemiska och ekologiska status. I dagsläget uppnår inte Bällstaån God status och det antas att även Veddestabäcken inte skulle klara en statusklassning enligt uppställda miljö kvalitetsnormer.

I nuläget används de gröna ytorna intill Veddestabäcken som gång- och cykelstråk. Bäckan kan upplevas som ett igenväxt dike då den knappt syns från gång- och cykelvägen. Det finns potential att rusta upp stråket för att öka platsens sociala värden samt ekosystemtjänster i och intill bäcken.

## EKO SYSTEMTJÄNSTER

Naturen tillhandahåller för människan livsviktiga resurser och tjänster för vår existens på jorden. Ett sätt att dela in de tjänster människan har nytta av är genom begreppet ”ekosystemtjänster”. Dessa är indelade i fyra grupper; försörjande, stödjande, kulturella och reglerande. Alla grupper finns representerade i Veddesta.

Några exempel på vad ekosystemtjänsterna innebär är: tillgång till matproduktion och färskvatten (*försörjande*), fotosyntes och jordbildning (*stödjande*), rekreation och utbildning (*kulturella*), pollination och luftkvalitet (*reglerande*). En annan viktig uppgift som den nya kvartersstaden Veddesta kommer att ha är ett lokalt omhändertagande av dagvatten, som innebär rening och fördröjning på kvartersmark och på allmän plats. Utmed gatorna planeras skelettjordar för träd där förorenat dagvatten renas. Med de planerade trädväxtbäddarna och möjlighet att använda en blandning av biokol och krossmaterial så kan dagvattenhanteringen i Veddesta bli en koldioxidsänka.

## GRÖNYTEFAKTORN

Grönytefaktor är ett verktyg för att med likvärdiga krav utforma grönska och se dagvatten som en resurs inom kvartersmark samt bidra till ekosystemtjänster. Syftet är att definiera och ge konkreta valmöjligheter för miljöbetingade kvalitetsmål för växter, fåglar och pollinatörer, såsom fjärilar och humlor, samt att forma bra bostadsområden.

Med hjälp av grönytefaktor går det att beskriva och säkerställa en viss mängd ekologiskt effektiva ytor inom kvartersmark samt stärka hållbart byggande. Kravet på vilken grönytefaktor som ska uppnås beror på ändamålet inom kvarteret och vad för typ av verksamhet som ska inrymmas. Grönytefaktor avses att vara ett krav på kvartersnivå i kvalitetsprogrammen som hör till detaljplanerna.



Grön gård i Barkarbystaden. Foto: Rosie Alm



## KULTURMILJÖ OCH FORNLÄMNINGAR

Häradsvägen från Barkarby till Lövsta har förhistoriskt ursprung, vilket visas av ett antal runristningar och bevarade hålvägar utmed vägens sträckning. I området finns ett avsnitt av den äldsta kända sträckningen bevarad vid Fruns backe och den fungerar än idag som gång- och cykelväg. Veddesta gård är en av kommunens äldsta gårdar, etablerad under yngre järnåldern (550 – 1050 e Kr), vilket visas av ortnamnsändelsen – ”sta” och intilliggande fornlämningar. I samband med exploateringar har flera gravfält och andra fornlämningar undersökts och tagits bort. Det största gårdsgravfältet Fruns backe ligger fortfarande kvar i områdets sydvästra del. Veddesta gårds byggnader revs eller brändes successivt efter att jordbruket lades ned 1964.

Den föreslagna utbyggnadsstrukturen innebär att fornlämningsområdet vid Fruns backe lämnas orört och kan bevaras.

Om nya fornlämningar påträffas i samband med bygg- eller anläggningsarbeten ska de enligt lag anmälas till Länsstyrelsen.

Upplandsleden börjar vid Barkarby station och fortsätter vidare norrut via Uppsala till Älvkarleby vid Dalälven.



Illustration: AIX, 2020

## BARNPERSPEKTIV

Barn ska kunna bo och växa upp i en trygg och hälsosam miljö. Det ska finnas aktiviteter för både yngre och äldre barn i en stadsdel och det behöver finnas bra förskole- och skolbyggnader med gårdar anpassade för lek och gemenskap. En förutsättning för att barn och unga ska röra på sig och ta del av sin närmiljö är rörelsefrihet. Fordonstrafik i barns lekområde begränsar deras rörelsefrihet och lek. Trafiksäkerheten är högt prioriterad och gatuutformningen planeras vara väl anpassad för gång- och cykeltrafikanter. Barn ska kunna nå sina målpunkter säkert.

De föreslagna nya parkerna och befintliga grönområdena kommer anpassas och utvecklas för barn i olika åldrar och med olika behov. Det kan handla om ytor för spontanidrott, lek (anlagda aktivitetsytor och naturmiljö), skolgårdar som kan nyttjas på fritiden och närhet till utbud av organiserade fritidsaktiviteter.

Den goda tillgången till kollektivtrafik i Veddesta gör det enkelt för barnfamiljer att ha en aktiv fritid även utan bil. Bostadskvarteren utformas med slutna innergårdar där de yngre barnen kan leka säkert och utformningen bidrar till en tystare sida av husen (mot gården). Tillgång till bullerfria lekmiljöer är särskilt viktigt för yngre barn. Barn är mer känsliga än vuxna för UV-strålning, ljud, förorenad luft och kemikalier och behöver skydd från detta i sin livsmiljö. I det fortsatta planarbetet i Veddesta kommer det att tas hänsyn till dessa aspekter när platser som barn använder ska utformas.

Närhet till Norra Igelbäckens och Västra Järvafältets naturreservat möjliggör spännande utflykter i närområdet. Väster om Veddesta finns även rekreativområdet Ormbacka med ett elljusspår och utomhusgym beläget i ett mindre skogsområde.



Foto: Rosie Alm



Stora torget i Barkarbystaden. Foto: Anders Bobert



## TRYGGA UTEMILJÖER

Veddesta ska utvecklas till att bli en kvartersstad, där utformningen av nya parker och torg kommer att få stor betydelse för att tillgodose invånarnas behov av varierade, trygga och trevliga mötesplatser. Lokaler med glasade fasadpartier bidrar till att lysa upp och aktivera gaturummet. Slutna kvarter ger en större känsla av hemmahörighet då innergården är tydligt avskild och privat. En plats upplevs ofta som trygg om den är befolkad, välskött och om den är lätt att överblicka och orientera sig på. Tydliga gränser mellan privat, offentligt och gemensamt bidrar till detta. Att bebyggelsen planeras för bostäder, handel och verksamheter ökar möjligheterna att skapa folkliv och trygg stadsmiljö under dygnets alla timmar.

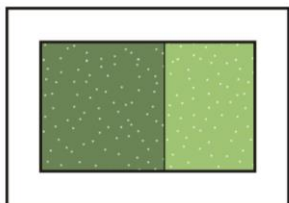
Järfälla kommun har i uppgift att allmänna platser utformas med fokus på bland annat säkerhet och arkitektoniska värden. Stråk till och miljöer kring viktiga målpunkter som kollektivtrafiknoden, bör utformas med särskild omsorg. Även Veddestabron kommer att vara en viktig länk där många människor kommer att röra sig. Parkerna, lekplatserna och bollplanerna ska även de utformas så att de blir trygga och säkra miljöer för både barn och vuxna. Krav kommer ställas på att ljussättningen ska bidra till en trygg, orienterbar och trevlig gatumiljö oavsett tid på dygnet eller årstid.



Illustration: AIX, 2020

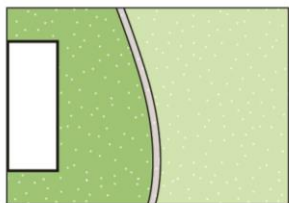
## FÖRSKOLOR

Tre principer för utformning av förskolor har tagits fram för Veddesta. De tre olika utförandena har olika kvalitéer men gemensamt är att de följer beskrivningen av förskolegårdars zoner i tät stad som hittas i kommunövergripande riktlinjer gällande förskolor. I enlighet med dessa avses varje förskola i Veddesta ha tillgång till en egen gård som rymmer minst en trygg zon och en rörelsefylld zon samt därtill ha, via en lätthanterlig trafiksituation, närhet till park eller natur. Förskolor i följande detaljplaneetapper kommer att studeras och konsekvensutredas i varje enskilt fall med målet att prioritera storleken på verksamhetens utemiljö.



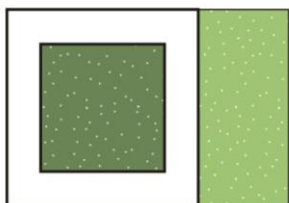
### INTEGRERAD FÖRSKOLA I BOSTADSKVARTER

Den integrerade förskolan ligger i bottenplan i ett kvarter med entré från gatan och utgång till en egen inhägnad gård som del av den slutna innergården. Det slutna kvarteret erbjuder en tyst och säker gård. Dessutom möjlighet att använda bostadsgården vilket tillåter lek på stora ytor. Denna lösning passar i stora kvarter där plats finns för både förskolegård och gård för de boende.



### FRILIGGANDE FÖRSKOLA

Förskolebyggnaden och förskolegården är helt fristående vilket förenklar ägandet och driften. Gården är inhägnad och får bra kontakt med de omgivande miljöerna och byggnaden ligger nära gatan för att lekytorna ska vara så samlade och kvalitativa som möjligt. Förskolebyggnaden är ofta låg vilket gör att ljusförhållandena på gården och omkringliggande miljöer blir goda.



### INTEGRERAD FÖRSKOLA I BOSTADSKVARTER MED FRISTÅENDE FÖRSKOLEGÅRD

Denna typ av förskoleutformning är en blandning av den integrerade och den friliggande förskolan. Här ligger förskolan integrerat i kvarteret men den inhägnade gården finns på utsidan av kvarteret mot gatan. Förskolegården får kontakt med omgivningen, goda ljusförhållanden och innergården delas inte med de boende.



Illustration: AIX, 2020





Herrestaskolan i Barkarbystaden. Foto: Ali



## GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI

### *Genomförande*

Utvecklingen av Veddesta kommer att sträcka sig över många år och olika etapper kommer att ha olika förutsättningar och utmaningar. En gemensam utmaning för hela utvecklingsområdet kommer att vara att förlägga ny infrastruktur till de nya delarna samtidigt som den gamla infrastrukturen behöver behållas för att fortsätta försörja de befintliga verksamheterna. För att lyckas med detta kommer många provisorier att behöva anläggas. All nyförläggning, ovan och under mark, ska anpassas för att fungera ihop med områdets nuvarande förutsättningar under områdets utbyggnadstid, samtidigt som det ska fungera i framtiden i ett ombyggt Veddesta.

Det läge som Veddesta får efter utbyggnaden av tunnelbanans blå linje, flytt av Barkarby stations pendeltågsentré och bussterminal, Veddestabrons utbyggnad och Mälardalens ombyggnad gör att många olika aktörer kommer att verka på en liten yta samtidigt under utbyggnadstiden. I dagsläget och framöver kommer samordning att bedrivas mellan de berörda parterna. Utöver de stora infrastrukturprojekt som kommer att pågå i Veddestas centrala delar kommer även framtida bebyggelse i form av bostads-, hotell- och kontorsbyggnader att behöva anpassas efter de förutsättningar som områdets infrastruktur ger – både under byggtiden och också under driftskedet.

Järfälla kommuns begränsade fastighetsinnehav i området skapar ytterligare utmaningar och ett utökat behov av samordning kan uppstå mellan de många fastighetsägare som verkar på platsen. Gator med tillhörande anläggningar under mark som planeras byggas ut ligger till stor del på nuvarande fastighetsmark. För att utbyggnaden ska kunna ske på ett effektivt sätt pågår ett arbete med att ta fram en bygglogistiklösning.

### *Ekonomi*

Järfälla kommun avser ansvara för utbyggnad, drift och underhåll av samtlig allmän plats inom utvecklingsområdet. Utbyggnad av kvarteretsmark kommer att genomföras och bekostas av respektive exploatör. Järfälla kommun kommer att träffa exploateringsavtal med samtliga exploatörer. Avtalen kommer bland annat att, i enlighet med plan- och bygglagen samt framtagna principer beskrivna i kommande avsnitt, att reglera exploatörernas åtagande gällande medfinansiering av tunnelbanan och övriga allmänna anläggningar som bedöms komma exploatören till nytta.



*Vision torg i Veddesta. Visionsskiss: PeGe Hillinge, Sweco 2019*



## UTBYGGNADSTRATEGI OCH MARKBYTEN

### *Utbyggnadsstrategi*

Utbyggnaden av Veddesta berör många olika fastigheter och deras fastighetsägare. Vid utveckling finns ett stort behov av samarbete mellan de olika aktörer som verkar i området. Kommunen avser inte att lösa in fastigheter för att utveckla dessa utan all typ av planering kommer att ske i samarbete med respektive fastighetsägare. En strategi som bygger på att utbyggnaden ska ske längs med tre olika fronter kommer att tillämpas för att bedöma lämplig utbyggnadsordning. Längs med Veddestavägen, Ekonomivägen/Veddestabäcken och Mälärbanan/E18 ska Veddesta växa och utgångsläget är den blivande kollektivtrafiknoden och Veddestabron. I linje med denna strategi och längs med nämnda fronter pågår i dagsläget detaljplanering av områdets östra delar.

### *Markbyten*

För att bygga ut Veddesta enligt den framtagna strukturplanen kommer flertalet markbyten att behöva ske både mellan privata fastighetsägare och Järfälla kommun samt privata fastighetsägare sinsemellan. Markbyten med kommunen kommer att ske enligt en princip som innebär att en fastighetsägare, i utbyte mot sin mark, tilldelas en byggrätt som motsvarar den byggrätt som den egna marken skulle ha genererat om den exploaterats i enlighet med det vid avtalstidpunkten för markbytet förväntade framtida exploateringsstalet för utvecklingsområdet Veddesta. Byggrätten som då tilldelas motsvarar en för området rimlig exploatering utan suboptimering.



Illustration: AIX, 2020

MARKAREAL I KVM • EXPLOATERINGSTAL VEDDESTA=KVM BTA

## EXPLOATERINGSKOSTNADER

Järfälla kommun avser att planera och genomföra samtliga allmänna anläggningar inom utvecklingsområdet. Exploatörerna i respektive etapp kommer, genom exploateringsbidrag, att finansiera de nödvändiga allmänna anläggningarna som ingår i den enskilda etappen.

Övergripande anläggningar som planeras i utvecklingsområdet och som förväntas vara till nytta för utvecklingsområdet i sin helhet kommer, i enlighet med plan- och bygglagen, att finansieras av alla de exploatörer som anläggningen kommer till nytta för. Då Veddesta kommer att byggas ut etappvis innebär det att en exploatör kan komma att delfinansiera en anläggning i en parallell, tidigare eller kommande etapp. Detta åtagande kommer att regleras med respektive exploatör i ett exploateringsavtal.

Övergripande anläggningar i Veddesta som är nödvändiga för den blivande stadsdelens helhet är bland annat funktioner som större parker och torg, större dagvatten-, skyfalls-, och idrottsanläggningar, större ledningsomläggningar samt huvudgator. I figuren till höger finns markerade anläggningar ovan mark som i dagsläget bedöms vara av övergripande karaktär.

Exploateringskostnaderna kommer att fördelas i förhållande till den BTA som tillskapats för respektive exploatör, med eventuell differentiering för olika användningsområden. I fall där byggrätter tillskapas på kommunal mark är kommunen att likställa med övriga exploatörer och ska därför bära den del av kostnaderna som föranleds av kommunens tillskapade byggrätter.

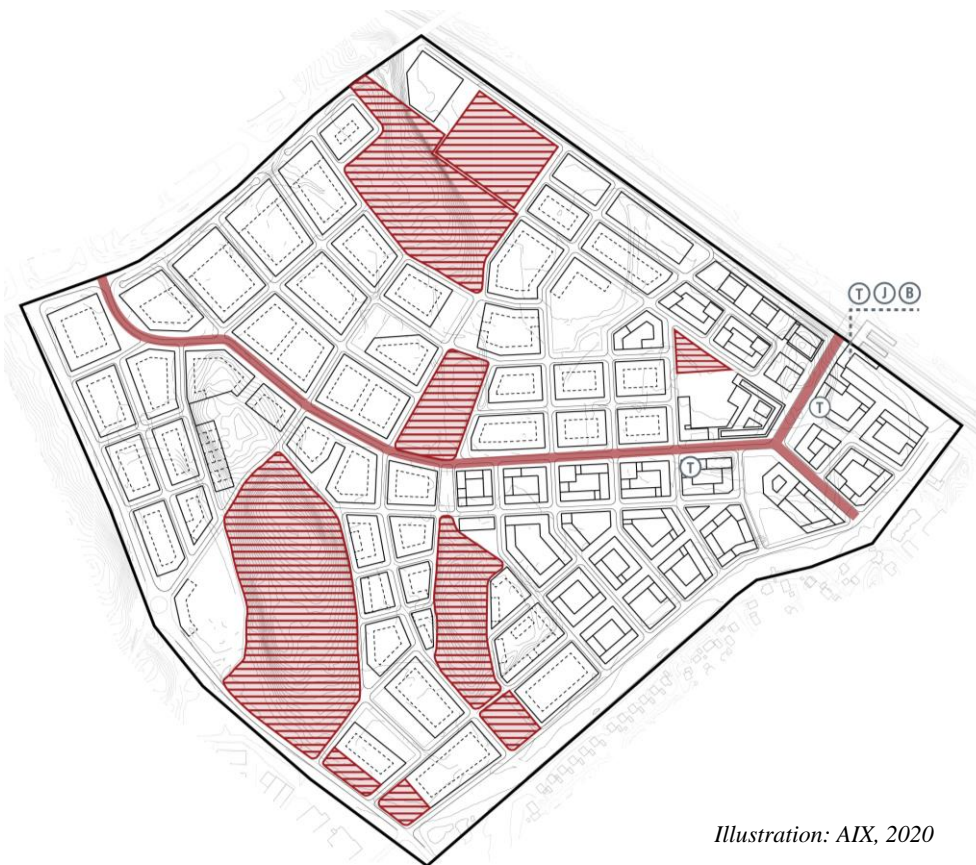


Illustration: AIX, 2020

### EXPLOATERINGSBIDRAGET SKA BLAND ANNAT TÄCKA FÖLJANDE KOSTNADER

- Rökning och grovplanering av markyta
- Om- och nybyggnad av vägar
- Allmänna projektkostnader
- Myndighetskostnader
- Administrativa kostnader
- Genomförandesamordning
- Arkeologiska åtgärder
- Marksanering
- Ledningsomläggning
- Rivningskostnad
- Projektering
- Markinlösen
- Parker och torg
- Logistiksamordning



## MEDFINANSIERING AV TUNNELBANAN

I samband med beslut om utbyggnad av tunnelbanan till Barkarby har Järfälla kommun, tillsammans med andra berörda kommuner, träffat ett avtal med staten gällande medfinansiering av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande.

Fastighetsägare som utvecklar sina fastigheter i Veddesta bedöms få ett ökat värde på tillskapade byggrätter till följd av tunnelbanans tillkomst och ingår därför i det så kallade influensområdet. I enlighet med plan- och bygglagen har beslut fattas om en policy som innebär att exploatörer ska erlägga medfinansieringsersättning till Järfälla kommun.

I policyn framgår de fastslagna nivåerna för medfinansiering. Ersättningsnivåerna för medfinansiering sträcker sig i dagsläget mellan 200-700 kr/m<sup>2</sup> BTA beroende på avstånd till närmaste tunnelbaneuppgång. Figuren till höger illustrerar de olika zonerna och tabellen nedan visar de olika nivåerna. Medfinansieringsersättningen kommer att regleras genom tecknande av exploateringsavtal inför antagande av ny detaljplan inom Veddesta.



### AVSTÅND TILL TUNNELBANA

Ersättningsnivåer beslutade i Kommunstyrelsen 2019, kan komma att ändras.

### AVGIFT

Nya byggrätter inom 400 m	700 kr/m <sup>2</sup> BTA
Nya byggrätter inom 401-700	350 kr/m <sup>2</sup> BTA
Nya byggrätter bortom 701 m inom gränsen för influensområdet.	200 kr/m <sup>2</sup> BTA

Illustration: AIX, 2020

### UTREDNINGAR VEDDESTA

EXPLOATERINGSUTREDNING, AIX, 2017

FLÖDES- OCH FRIYTEANALYSER, SPACESCAPE,  
2018/2019

VEDDESTA ÖVERSIKTLIG SYSTEMHANDLING, SWECO,  
2019

DAGVATTENUTREDNING, RAMBÖLL, 2019

TRAFIKPROGNOS, WSP, 2019

AVFALLSPROGRAM VEDDESTA, JÄRFÄLLA KOMMUN,  
2020

### KOMMUNÖVERGRIPANDE UNDERLAG

ÖVERSIKTSPLAN JÄRFÄLLA NU TILL 2030, 2014

LEKVÄRDEFAKTORN FÖR FÖRSKOLOR I JÄRFÄLLA,  
2017

CYKELPLAN 2018

GRÖNYTEFAKTOR – FÖR KVARTERMARK I DEN  
REGIONALA STADSKÄRNAN, 2019



# PROJEKTMEDLEMMAR/MEDVERKANDE FRAMTAGANDE UNDERLAG

## KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

ERIK NORD  
PROJEKTLEDARE

JESSICA HIMO  
BITRÄDANDE PROJEKTLEDARE

VIKTORIA LOSVANS  
MILJÖPLANERARE

ANDERS BERG  
STADSARKITEKT

DINO ALIJAGIC  
PLANARKITEKT

## BYGG- OCH MILJÖFÖRVALTNINGEN

ULF LILIEFELDT  
GENOMFÖRANDEKOORDINATOR

LEILA BOUGUERN  
GENOMFÖRANDEPROJEKTLEDARE

MARIA JÖRLE  
BITRÄDANDE GENOMFÖRANDEPROJEKTLEDARE

KERSTIN SKÖLD  
STADSTRÄDGÅRDSMÄSTARE

MATTIAS JORONEN  
BELYSNINGSSINGENJÖR

MARCUS LUNGGREN  
VA-INGENJÖR

MICHAEL JANGENFALK  
AVFALLSINGENJÖR

NIKLAS PETROV  
TRAFIKPLANERARE

JOANNA SABER  
TRAFIKINGENJÖR

BABETTE MARKLUND  
VATTENSTRATEG

ANNA LINDQUIST  
DAGVATTENINGENJÖR

## MEDVERKANDE FÖRVALTNINGAR

BARN- OCH  
UNGDOMS FÖRVALTNINGEN  
KULTUR-, DEMOKRATI-, OCH  
FRITIDSFÖRVALTNINGEN

## MEDVERKANDE KONSULTER

TOMMY MATTSSON  
UPPDRAGSLEDARE SYSTEMHANDLING  
SWECO

DANIEL GROSSMAN  
BITRÄDANDE UPPDRAGSLEDARE SYSTEMHANDLING  
SWECO

NEVENA ĐURČIĆ  
TEKNIKANSVARIG VÄG & MARK  
SWECO

FREDRIK TOLLER  
TEKNIKANSVARIG LANDSKAP  
SWECO

HÅKAN MALMBERG  
TEKNIKANSVARIG EL  
SWECO

ALEXANDRA SCHREMER PAYÉN  
TEKNIKANSVARIG LJUSDESIGN  
SWECO

HELEN INDAL GIMBRING  
TEKNIKANSVARIG VA  
SWECO

BJÖRN JERBIĆ  
TEKNIKANSVARIG TRAFIK  
SWECO

RICKARD OLOFSSON/OSCAR ENGLE  
TEKNIKANSVARIG DAGVATTEN  
SWECO

ROBIN HARDING  
GEOTEKNIK  
SWECO

MAGNUS LIND  
UPPDRAGSLEDARE TRAFIK  
WSP

ALEXANDERS STÅHLE  
UPPDRAGSLEDARE FLÖDESANALYSER  
SPACESCAPE

ANNA-MAJA JÖHNEMARK  
HÅLLBARHETSSTRATEG  
EBAB

LENA SJÖGREN  
UPPDRAGSLEDARE DAGVATTEN  
RAMBÖLL

INGEMAR CLEMENTSON  
UPPDRAGSLEDARE SKYFALL  
DHI

## MEDVERKANDE ARKITEKTER

MIKAEL UPPLING  
UPPDRAGSLEDARE  
AIX ARKITEKTER

LISA WIKSTRÖM  
ARKITEKT  
AIX ARKITEKTER

KARL VON SCHMALENSEE  
PLANERINGSAKITEKT  
AIX ARKITEKTER



# JÄRFÄLLA

PROGRAM FÖR VEDDESTA, JÄRFÄLLA KOMMUN, KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN