



Dnr Kst 2007/44
(tidigare Sbn P 10/06 B)

ENKELT PLANFÖRFARANDE

ANTAGANDEHANDLING

Ändring av detaljplan för

BARKARBY TRAFIKPLATS

Fastigheten Barkarby 4:5 m.fl. (tidigare Barkarby 4:2 m.fl.),
Järfälla kommun

TILLÄGG TILL PLANBESKRIVNING



Ädp_Barkarby_trfpl_a_planbeskrivning.doc

Kommunledningskontoret

Planavdelningen
Martina Leopold, planarkitekt
Telefon: 08-580 287 92 (direkt)
Fax: 08-58028898

Besöksadress: Riddarplatsen 5
Postadress: 177 80 JÄRFÄLLA
Telefon växel: 08-580 285 00
E-post: jarfalla.kommun@jarfalla.se Webbplats: www.jarfalla.se
Organisationsnummer: 212000-0043 Postgiro: 30918-7 Bankgiro: 239-2082



HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Detta tillägg till planbeskrivningen med behovsbedömning för MKB och motiverat ställningstagande
- Plankarta med tillägg till planbestämmelser, tillägg till genomförandebeskrivning samt illustration
- Gällande detaljplanekartor för Barkarby trafikplats, fastigheten Barkarby 4:2 m fl, med bestämmelser och illustration (D 040503)

Övriga handlingar:

- Reviderad kartunderlag
- Fastighetsförteckning

PLANÄNDRINGENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planändringen är att möjliggöra en utökning av byggrätten för den fjärde byggnaden i sydöstra hörnet av den s.k. Krosstomten och att komplettera Barkarby trafikplats med en norrgående påfartsramp till E18 för trafik från Viksjöledens västra riktning.

Huvuddrag

Planen har följande huvuddrag:

Byggnaden i det sydöstra hörnet av den s.k. Krosstomten har i gällande detaljplan (D 040503) en byggrätt på 4000 m² största sammanlagda bruttoarea (BTA). Den största sammanlagda bruttoarean föreslås bli 6000 m² för handel med oförändrad byggnadsarea. Utöver detta får även garageyta anordnas i byggnaden i minst två plan vilket innebär att fler än 40 parkeringsplatser per 1000 m² BTA kan tillhandahållas inom handelskvarteret. Verksamheten tillåts ej att skylta genom takskylt eller skyltpylon. En bestämmelse om markområdets utformning föreslås.

Gällande detaljplan (D 040503) innehåller en bestämmelse e₁, om att den största sammanlagda totala bruttoarea (BTA) för hela kvarteret får uppgå till maximal 20 000 m². Summan av de enstaka, möjliga byggrätterna uppgår dock till 22 000 m². Bakgrund till denna diskrepans är att byggnationernas omfattning även ska kunna regleras inom kvarteret. Detta innebär att utnyttjandet av en hel byggrätt för en byggnad medför en minskning av en eller flera andra byggrätter så att den största sammanlagda totala BTA inte överskrider 20 000 m². Förutsättning för en sådan lösning är dock att alla fyra byggnader ägs av en och samma fastighetsägare.

Tre av fyra byggnader är uppförda på Krosstomten och två av dessa har efter kommunens bygglovsprövning medelst s.k. "mindre avvikelser" från bestämmelser i detaljplan fått bygga mer än vad gällande detaljplan tillåter. Genom en fastighetsreglering 2005 överfördes en del av Krosstomten till en ny fastighet, Barkarby 4:5. I och med avstyckningen finns inga skäl att förutsätta en gemensam fastighetsägare för alla fyra byggnader.

Med hänsyn till rådande förhållanden föreslås därför att bestämmelsen e₁ utgår.



Detta resulterar i att summan av de fyra byggrätterna uppgår till 24 000 m² BTA. Då trafikutredningen som gjordes under framtagandet av gällande detaljplan utgår från att Krosstomten skulle bebyggas med som mest 20 000 m² BTA handel revideras även trafikutredningen. Resultatet av revideringen och en bedömning av effekterna på trafiknätet redovisas nedan under punkt Hälsa/ -trafik.

I gällande detaljplan (D 040503) planerades vid Barkarby trafikplats en avfart från E18 norrifrån som beräknas blir klar till årsskiftet 2007/2008. Även en norrgående påfartsramp vid Barkarby trafikplats norr om Viksjöleden planerades. Denna ramp kommer att öppnas för trafik under 2007. För att undvika att all trafik västerifrån måste passera Herrestarondellen för att nå E18 norrut föreslås en komplettering av trafikplatsen med ytterligare en norrgående påfartsramp söder om Viksjöleden.

Enkelt planförfarande Detaljplanearbetet föreslås ske med enkelt planförfarande då förslaget bedöms:

- vara av begränsad betydelse,
- sakna intresse för allmänheten (utöver samrådskretsen)
- vara förenligt med översiktsplanen

Marken som föreslås tas i anspråk som huvudgata (påfartsramp) är i gällande plan betecknad som naturmark. Eftersom området är beläget mellan E18 och befintlig avfartsramp anses området sakna användbarhet och intresse för allmänheten.

Om det under samrådsskedet inkommer allvarliga synpunkter mot förslaget eller om samrådskretsen behöver utökas så kan planutskottet besluta om att övergå till normalt planförfarande och göra en formell utställning innan detaljplanen antas.

BEHOVSBEDÖMNING FÖR MKB/INVERKAN PÅ MILJÖN

Motiverat ställningstagande

Planavdelningen bedömer att ändringen av detaljplanen och dess genomförande inte kommer att ha betydande miljöpåverkan enligt PBL 5:18. En separat miljökonsekvensbeskrivning för ändringen av detaljplanen behöver därmed inte upprättas.

Till grund för ställningstagandet ligger en bedömning gjord enligt kriterierna i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), en s.k. behovsbedömning. Kriterierna motsvarar en checklista framtagen av miljö- och hälsoskyddsavdelningen som underlag för framtagandet av en s. k. avgränsad miljökonsekvensbeskrivning. Järfälla kommun har som policy att alltid göra en avgränsad miljökonsekvensbeskrivning för relevanta miljöfrågor när nya detaljplaner upprättas. Nedan följer en genomgång av kriterierna.

En miljökonsekvensbeskrivning togs fram för underliggande detaljplan (D 040503). Behovsbedömningen avser de ändringarna/tillägg som gäller tillsammans med relevanta delar av den underliggande detaljplanen.

Vatten - dagvatten

En utökning av trafikplatsen med ytterligare en ramp medför en något ökad belastning för dagvattensystemet och recipienten Bällstaån. Underliggande



detaljplan (D 040503) avser att dagvatten från E18 samt nya ramper fångas upp och renas i oljeavskiljare. Kvarvarande fasta partiklar sedimenteras i en ny dagvattendamm. På kvartersmark regleras dagvattenhanteringen genom en planbestämmelse b₂, om att *"lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) ska eftersträvas. Dagvatten från p-däck, större parkeringsytor (> 120 bpl) och trafikytor ska förses med anordning för oljeavskiljning. Bestämmelsen gäller hela kvarteret."*

Planbestämmelse b₂ fortsätter att gälla. Underliggande detaljplans reglering bedöms vara tillräcklig för att även ta hand om tillkommande dagvattenmängder. Ingen större påverkan på vatten bedöms föreligga p.g.a. detaljplaneändringen.

Mark
- geologi
- markföroreningar
- radonförekomst

En geoteknisk undersökning och en översiktlig miljöteknisk markundersökning gjordes i samband med planarbetet för gällande detaljplan (D 050403). Beträffande eventuell radonförekomst infördes en planbestämmelse b₁, om att *"grundkonstruktionen skall vara radonskyddat utförd såvida inte undersökning kan påvisa att förhållandena ej kräver detta"*.

Planbestämmelse b₁ fortsätter att gälla. Ändringen av detaljplanen medför ingen påverkan och föranleder således inga ytterligare åtgärder. Tidigare gjorda undersökningar och i detaljplanen införda bestämmelser bedöms som tillräckliga i plansammanhang.

Hälsa
- trafik
- buller
- emissioner (luft)
/miljökvalitetsnormer

Trafik

Trafikutredningarna som genomfördes under arbetet med gällande detaljplan utgick från att Barkarby trafikplats är kompletterad med på- och avfartsramper norrifrån. I beräkningarna av tillkommande trafikallstrande bebyggelse ingick Flottiljområdet med 300 bostäder och Kalvshälla backe med 10 000 m² kontor/hotell som är ännu inte utförda. Dessutom ingick Krosstomten med 20 000 m² handel, utbyggnaden av Bauhaus med 6 000 m² handel, IKEA:s nya utfarter samt 25 000 m² handel på Herrestavägens östra sida varav ca 15 000 m² nu är utbyggt. Trafikutredningen visade att detaljplanens genomförande medför att trafiken sammanlagt minskar på Enköpingsvägen norr om trafikplatsen med ca 40 % samt att genomfartstrafiken i bostadsområdet vid Vasavägen minskar med ca 10 %. Trafiken på E18 mellan Jakobsbergs och Barkarby trafikplatser bedömdes öka med ca 20 %. Detta skulle inte medföra några kapacitets- eller säkerhetsproblem. På kort sikt bedömdes de föreslagna handelsetableringar ge en mindre ökning av trafiken på Skälbyvägen/Ekvägen (1-5 %) och Norrviksvägen (3-4 %).

På längre sikt ska färdigställandet av Växthusvägen och Hjulsta trafikplats lösa trafikproblemen. Under planarbetet till gällande detaljplan uppskattades byggstarten för Växthusvägen till 2005/2006, för Hjulsta trafikplats till 2006. Byggstart för E18 och Hjulsta trafikplats beräknas nu till 2007/2008.

Planarbetet för Växthusvägens förlängning har för tillfället avstannat i avvaktan på att Stockholms stad upprättar en ny detaljplan för den delen av Växthusvägens förlängning som ligger inom Stockholms stad. Stockholms stad har i februari 2007 tagit upp arbetet med detaljplanen. Växthusvägens senarelagda byggstart förlänger dock tiden där bostadsområden i kommunens södra del får en ökad trafikbelastning p.g.a. handelsplatsens utbyggnad. Enligt gjorda trafikutredningar är ökningen dock relativt liten. Trafikplatsens



tillkommande ramper anses vara ett led i syfte att allmänt sett förbättra trafikmiljön och framkomlighet under denna övergångsfas. Den nya avfarten från E18 norrifrån beräknas ge störst minskning av trafiken i handelsområdet och beräknas bli klar kring årsskiftet 2007/2008. Enligt den gällande detaljplanen är trafik på Viksjöleden västerifrån tvungen att passera Herrestarondellen för att nå E18 via påfartsrampen på norra sidan av Viksjöleden. Tillkomsten av ytterligare en påfartsramp till E18 norrut skulle avlasta Herrestarondellen och vägarna till och inom handelsområdet och bedöms därför ge högre trafiksäkerhet. Bygg- och miljöförvaltningen förhandlar för närvarande med Vägverket om utbyggnaden av denna ramp.

På längre sikt (15-20 år) föreslår dock översiktsplanen (ÖP 2001) och den fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden att Barkarby trafikplats ersätts med en ny större trafikplats direkt söder om dagens läge för att klara ett helt utbyggt Barkarbyfält.

Trafikutredningen som gjordes under framtagandet av gällande detaljplan utgick från att Krosstomten skulle bebyggas med som mest 20 000 m² BTA handel. Utredningen konstaterade att 20 000 m² handel alstrar 3000 fordonsrörelser/dygn (f/d). Av dessa körs ca 40 % på Enköpingsvägen norr om Krosstomten och ca 60 % söder därom. En revidering av trafikutredningen till 24 000 m² handel visar att trafiken ökar med 600 f/d, vilket ger en ökning med 2-4 % på Enköpingsvägen. Utredningen konstaterar att ökningen med 4000 m² BTA ger endast en mindre påverkan på vägarna inom och till handelsområdet. Utökningen förutsätter dock enligt trafikutredningen att utfarten från Krosstomten byggs om så att även vänstersväng ut på Enköpingsvägen möjliggörs. Detta kan uppnås med t. ex. en cirkulationsplats. Gällande detaljplans trafikstudie förutsatte att Herrestarondellens cirkulationsplats kompletteras så att det är två körfält in respektive två ut i varje vägenslutning och att det finns två körfält söderut på Enköpingsvägen på en sträcka av ca 100 m ut från cirkulationsplatsens. Dessa åtgärder kvarstår att genomföra.

Detaljplanens ändring bedöms innebära en ytterst marginell ökning av trafikflöden till och från den s.k. Krosstomten som är mycket liten jämfört med de stora trafikflödena i området. Sammanfattningsvis bedöms ändringen av detaljplanen inte medföra någon större påverkan.

Buller

Bullerberäkningar för gällande detaljplan (D 040503) visade att gällande riktvärden kan uppnås både inomhus och utomhus inom detaljplanens vistelsezon. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (D 040503) avlastas det kommunala vägnätet delvis vilket medför mindre buller lokalt. Ökning av trafikbuller sker längs E18 vilket bedömdes inte medföra bullerproblem för närmast liggande bostäder på Söderhöjden. Planbestämmelser för bullernivåer inom- och utomhus anges som S, om att *"ekvivalentnivån 40 dBA inomhus och 65 dBA utomhus i vistelsezon får inte överskridas"*.

Flygbullerberäkningar visade att planområdet inte påverkas av flygbuller över aktuella riktvärden.

Planbestämmelse S fortsätter att gälla. Ändringen av detaljplanen bedöms inte medföra större påverkan. Tidigare gjorda undersökningar och i detaljplanen införda bestämmelser bedöms som tillräckliga.

Emissioner (luft)/miljökvalitetsnormer

Underliggande detaljplans (D 040503) genomförande bedömdes medföra en trafikökning av ca 3 500 fordonsrörelser/dygn (frd/d) i närområdet. En tidsbegränsad ökning av luftföroreningar längs Skälbyvägen/Ekvägen samt Norrviksvägen, alstrade av den beräknade trafikökningen, bedömdes enligt trafikutredningen, vara mellan 1-5 %. Halten luftföroreningar ansågs få endast marginell påverkan. Detaljplanens genomförande bedömdes alltså inte medföra att någon miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken överskrids inom kommunen.

En eventuell ökning av trafikflöden p.g.a. detaljplanens ändring bedöms vara så marginell att halten luftföroreningar inte antas öka. Ändringen av detaljplanen innebär inte att en miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken överskrids inom kommunen.

Risker

E18 utgör en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla olika klasser av farligt gods får transporteras på vägen. I samband med framtagandet av gällande detaljplan gjordes en övergripande riskbedömning samt riskanalyser avseende transporter av farligt gods på E18. Med riskanalysen som grund infördes i detaljplanen en planbestämmelse b₃, om att *"området närmare E18 än 25 m bör inte utformas så att de uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Befintlig vall/skydd ska bevaras i sådan omfattning att den klarar säkerhet mot kollisioner från farligt godstransporter på E18 m.m. i enlighet med framtagna riskanalys"*.

Planbestämmelse b₃ fortsätter att gälla. Även planbestämmelse b₄, om att *"fasader mot Viksjöleden och Enköpingsvägen ska utföras med obrännbart material och fönster däri ska dimensioneras och/eller placeras med hänsyn till värmestrålning. Central nödavgång av ventilationen ska finnas i byggnaderna. Entréer som vetter mot Enköpingsvägen eller Viksjöleden får inte förläggas närmare dessa vägar än 25 m. Undantag medges om brandskyddande avskärmning anordnas mellan entré och väg. I övrigt ska anvisningar i enlighet med framtagna riskanalys följas. Bestämmelsen gäller hela kvarteret"*, gäller även i fortsättning. Genom ändringen av detaljplanen föreslås tillkomma ytterligare en påfartsramp till E18. Påfartsrampen utgör liksom Viksjöleden och övriga anslutningarna mellan Viksjöleden och E18 en sekundär transportled för farligt gods. Rampen föreslås ligga mellan E18 och befintlig avfart från södra riktning till Barkarby handelsplats. Den riskbild som i arbetet med underliggande detaljplan analyserades och bemöttes förändras därmed inte. Ändringen av detaljplanen medför ingen större påverkan och föranleder således inga ytterligare åtgärder. Tidigare gjorda undersökningar och i detaljplanen införda bestämmelser bedöms som tillräckliga.

Biologisk mångfald

I gällande detaljplan (D 040503) konstaterades att ett häckande fågelpar av den rödlistade arten Mindre strandpipare försvinner när Krosstomten bebyggs.

Då Krosstomten till största delen redan är bebyggd kan antas att den mindre strandpiparen har försvunnit från själva området. I

miljökonsekvensbeskrivningen för gällande detaljplan (D 040503) föreslogs att ett försök skulle göras för att återskapa en "likvärdig" häckningsmiljö på annan plats. Detta resulterade i utläggning av sand/grusmaterial vid Säby strandäng inom Västra Järvafältets naturreservat. Under 2005 kunde konstateras att tre

individer uppehöll sig på platsen och parning kunde registreras. Detta resulterade dock inte i någon häckning vid Säby strandäng under 2005. Under 2006 konstaterades två intresserade par av den Mindre strandpiparen som dock inte häckade. För att behålla goda förutsättningar för häckning behövs en vegetationslös, sandig eller grusig yta där fågeln kan söka föda. Tillförsel av grus/sand behöver därför göras med återkommande intervall eftersom våtmarken är sank och grusmaterialet med tiden sjunker ned i marken, varvid vegetationen tar över grusbädden.

Ändringen av detaljplanen på Krosstomten medför inga förändringar beträffande biologisk mångfald och bedöms därför inte få större påverkan.

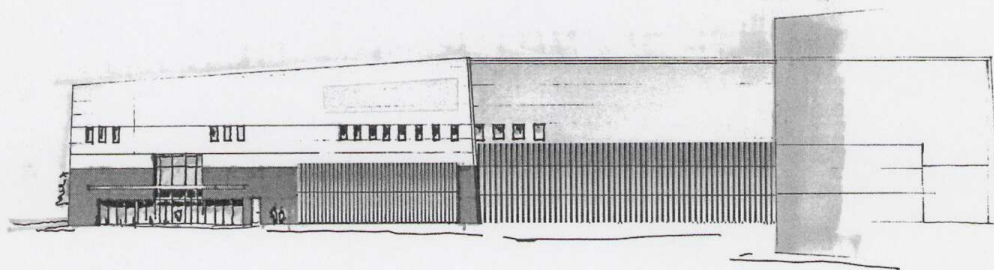
Kulturhistoriska miljöer

Planområdet gränsar till ett boplatssområde, Raä nr 19, från ca 1000-talet f Kr. I gällande detaljplan finns på plankartan en upplysning om att en arkeologisk förundersökning ska föregå markarbeten inom områden som kan komma i konflikt med fornlämningen Raä, nr 19. Denna förundersökning genomfördes 2005 av Stockholms läns museum och visade att inga bevarade kulturlager eller andra indikationer på fornlämning finns kvar under vägområdet. Inga vidare antikvariska åtgärder behöver vidtas på ytan.

Ändringen av detaljplanen medför inga förändringar beträffande den kulturhistoriska miljön och bedöms därför inte ha betydande påverkan.

Landskaps- och stadsbild

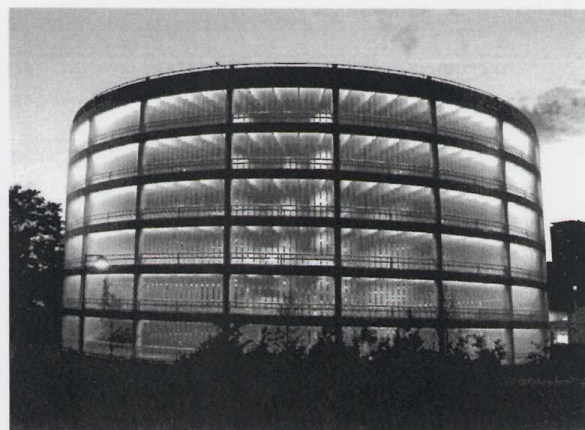
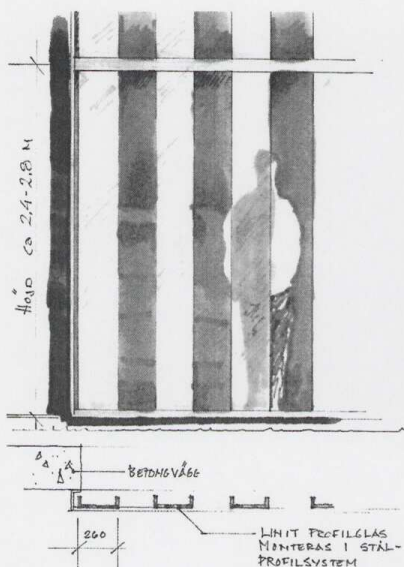
Området är väl synligt framförallt för trafikanter på E18 söderifrån. Intentionen i gällande detaljplan var att uppdelade byggnadskropparna på Krosstomten i urskiljbara delar som upplevs som en serie av byggnader med samma formspråk. För att uppnå detta infördes planbestämmelser på plankartan f_1 , om att *"byggnadens fasad ska vara uppdelad i urskiljbara enheter. Längsta obrutna fasad får vara högst 30 m. Fasad får endast i mindre detaljer utgöras av plåt."* och f_2 , om att *"särskild omsorg skall ägnas byggnadernas utformning. Fasadmaterial ska i huvudsak utgöras av sten till ca halva byggnadens höjd. Byggnaderna inom kvarteret utformas samstämt."* Planbestämmelserna f_1 och f_2 fortsätter att gälla.



Perspektiv från parkeringen

Den nya byggnaden på Krosstomten kommer att underordna sig byggnaden i sydvästra hörnet som är den delen av Krosstomten som är mest exponerad. På plankartan införs en ny planbestämmelse f_3 , om att *"byggnaden får ej dominera över byggnaden i Krosstomtens sydvästra hörn. Särskild omsorg ska ägnas åt*

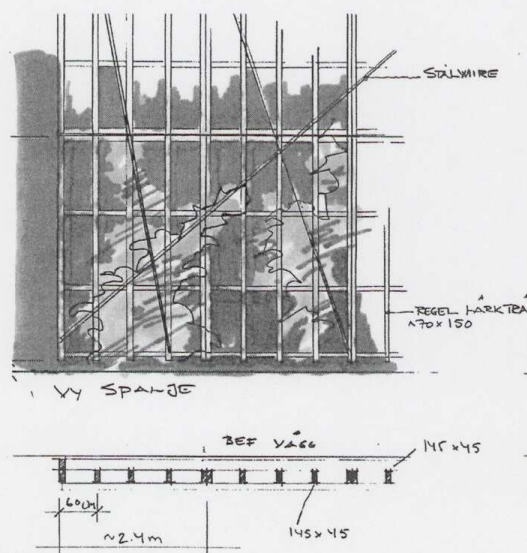
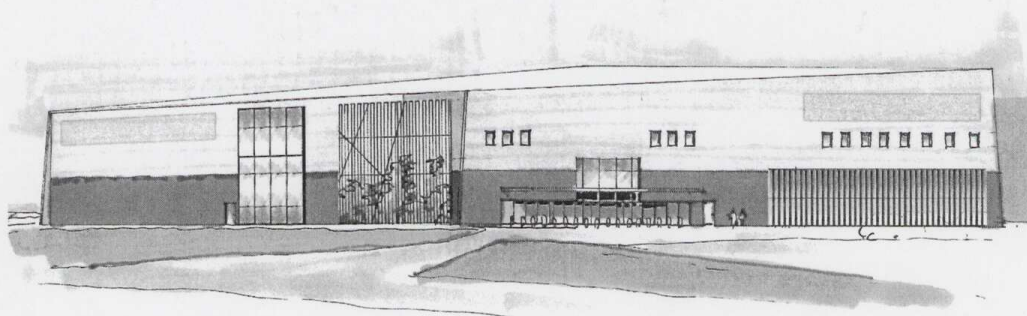
östra fasadens utformning vad gäller fönstersättning och grön avslutning (spaljéer) mot rondellen. Skyltning får endast ske med logotyp utformad som friliggande bokstäver som får placeras på anvisad skyltplats enligt principfasaderna. Övriga reklamanordningar som takskylt, småskaliga reklamtavlor, vepor eller skyltpylon är inte tillåtna".



P-hus i Sickla, exempel på linit profilglas med belysning

Detalj inklädnad garagedel

Utformningen av markområden omkring och ned mot rampen till E18 ska bli grön och harmonisera med övrig gestaltning. Även där införs en planbestämmelse, n₃, på plankartan, om att "vegetation ska finnas. Plantering och utformning ska i huvudsak stämma överens med illustrationen."



Detalj spalje mot rondellen (grön avslutning)



I gällande detaljplan (D 040503) konstaterades att detaljplaneförslaget inte direkt berör någon värdefull naturmiljö samt att högre och för landskapsbilden viktiga delar av vegetation skyddas genom att beteckna områden som NATUR. I ändringen av detaljplanen föreslås att ett område som betecknats NATUR mellan E18 och befintlig avfart till Barkarby handelsplats tas i anspråk som HUVUDGATA. Med tanke på områdets läge och tillgänglighet bedöms området inte vara av allmänt intresse.

Under planarbetets gång har dock befintlig miljö varit föremål för bearbetning från olika landskapsarkitektkontor. Avsikten är att miljön kring trafikplatsen ges en grön och distinkt utformning som motsvarar dess strategiska betydelse och användning. I illustrationen redovisas den tänkta utformning av trafikplatsens miljö. Området i mitten av den nya påfartsrampen ska få en landskapsarkitektonisk gestaltning som är sammanhållande för hela trafikplatsen och som fungerar som landmärke och orienteringspunkt.

Förändringarna bedöms inte medföra någon påverkan på landskaps- och stadsbilden.

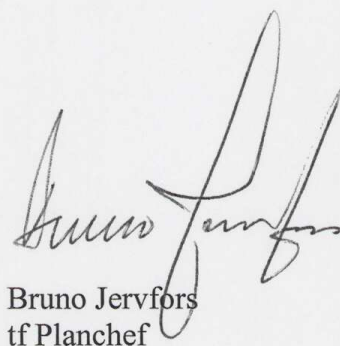
ÖVRIGT

Genomförande

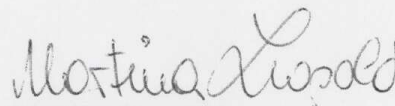
Planens genomförandetid slutar 5 år efter lagakraftdatum.

Preliminär tidplan

Samråd: februari – mars 2007
Underrättelse: mars – april 2007
Antagande: juni 2007



Bruno Jervfors
tf Planchef



Martina Leopold
Planarkitekt