

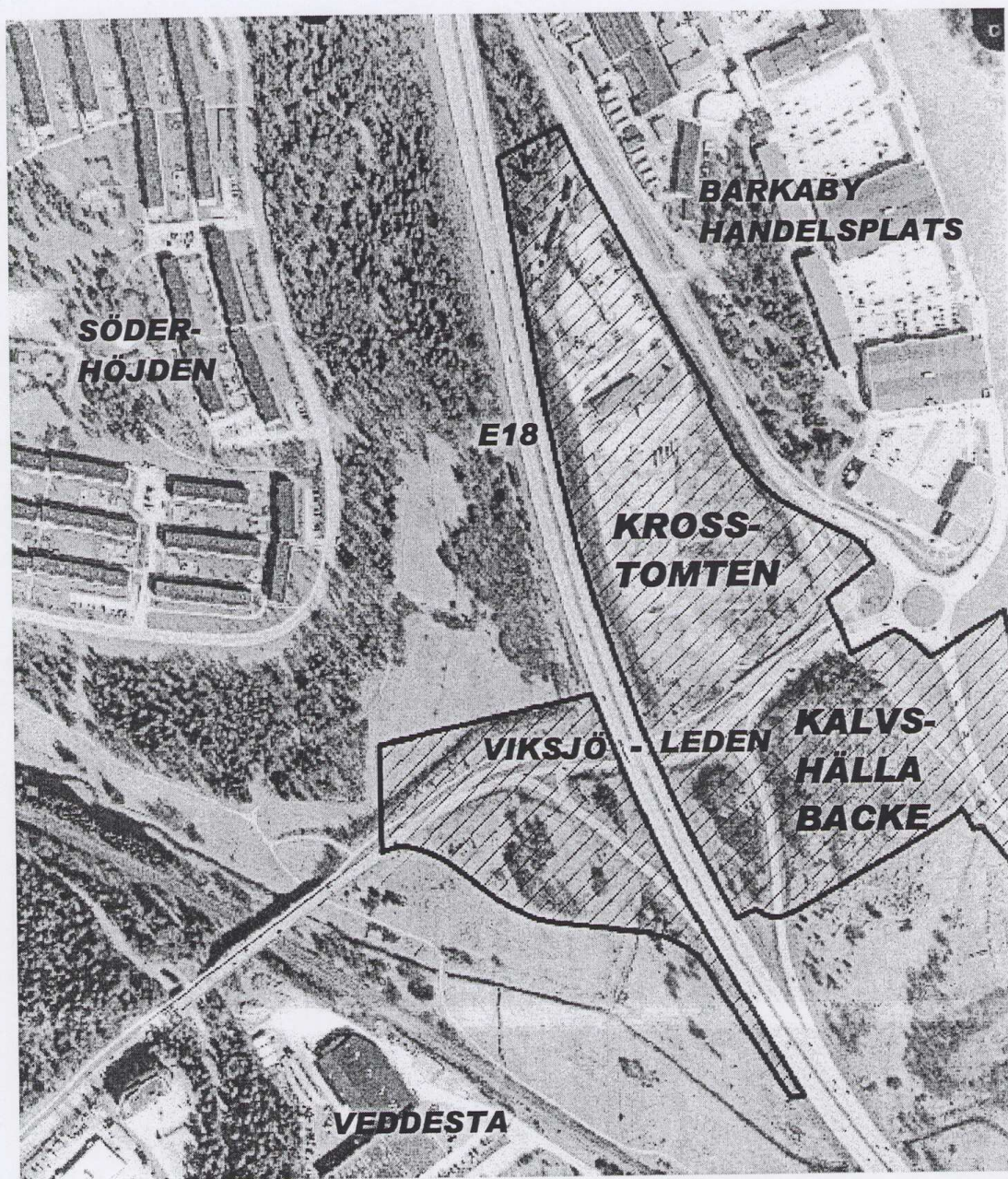


Detaljplan för

BARKARBY TRAFIKPLATS

Fastigheten Barkarby 4:2 m fl, Järfälla kommun

PLANBESKRIVNING



PlanbeskrivningA

Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Plan- och bygglovavdelning

Ingemar Frid, Planarkitekt

Telefon 08 - 580 287 95 (direkt)

Telefax 08 - 580 288 99

Besöksadress Riddarplatsen 5, Posthuset

Postadress 177 80 JÄRFÄLLA

Telefon växel 08-580 285 00

e-post stadsbyggnadsnamnden@jarfalla.se Hemsida www.jarfalla.se

Organisationsnummer 212000-0043 Postgiro 30918-7 Bankgiro 239-2082

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande planhandlingar:

- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser, skala 1:2000 (Karta 1)
- Illustrationskarta, skala 1:2000 (Karta 2)
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse 2003-11-21

Övriga till ärendet hörande handlingar:

- Grundkarta (underlag för plan- och illustrationskarta)
- Fastighetsförteckning
- TK-etablering på Barkarbyfältet. Diskussion av effekter på trafikmiljön, Nordplan 2001-04-26
- Trafikutredning (inom handelsområdet), Msk, rev 2003-08-05
- Övergripande riskbedömningar, SYCON, april 2002 samt juni 2002
- Riskanalys, Fastigheten 4:2 och 4:3 i Barkarby, WSP, 2003-11-12
- Riskanalys, delen Kalvshälla backe, Thyréns, nov 2003
- Bullerutredningar, J&W/WSP akustikbyrå, 2002-05-31 samt 2003-11-04
- Flygbullerredovisning för Barkarby fpl., J&W akustikbyrå, 2002-03-01
- Geoteknisk utredning, J&W, 2002-01-22
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, J&W, 2002-01-23
- Beskrivning angående dagvatten, SCC, 2002-04-18
- Checklista för miljökonsekvensbeskrivning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Med planen avses att pröva ändrad markanvändning för handel för sällanköpsvaror, kontor, hotell samt trafikändamål för ett område vid E18 direkt sydväst om Barkarby handelsplats.

Huvuddrag

Planen har tre huvuddrag:

- I) Nytt handelsområde om ca 20.000 m² bruttoarea (BTA) på gamla "Krosstomten" (Barkarby 4:2, 4:3)
- II) Nytt kvarter för kontor och hotell på ca 10.000 m² på Kalvshälla backe (del av Barkarby 2:2)
- III) Komplettering av Barkarby trafikplats med påfart norrut, respektive avfart norrifrån från E18.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet ligger sydväst om Barkarby handelsplats, knappt 1 km från Jakobsbergs centrum. Område som berör handels-, kontors- och hotelländamål är beläget mellan Enköpingsvägen och E18.

Planområdets delar upptar en areal om ca 16,7 ha.

Markägo- förhållanden

Kommunala fastigheter som berörs är Barkarby 2:2 (företrädesvis Kalvshälla backe) och Jakobsberg 18:1 (vägområdet väster om trafikplatsen), samt en mindre del av Säby 3:20. Övrig mark ägs av TK Utveckling AB (Barkarby 4:2, och 4:3)

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner

I den kommuntäckande översiktsplanen ÖP 2001 (antagen 2001-09-03) ingår merparten av planområdet i ett utpekad *utvecklingsområde*, där "krosstomten" markerats som en del av *Barkarby handelsplats* och där Kalvshälla backe anges för *nya verksamheter*. I ÖP:s beskrivning över *utvecklingsområdet* utgör både "krosstomten" och Kalvshälla backe *handels- och verksamhetsområde för ny bebyggelse*. ÖP 2001 anger också ett framtida läge för ny utbyggd trafikplats direkt söder om den nuvarande. Denna föreslås få helt nya anslutningar direkt in till Veddestaområdet respektive Barkarbyfältet.

I fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet (samrådshandling 1998) är "krosstomten" utpekad som handelsområde. För Kalvshälla backe föreslås en kvartersbebyggelse med blandat innehåll.

Start-PM

Ett Start-PM med uppdrag och direktiv till stadsbyggnadsnämnden att upprätta detaljplan för rubricerat område har godkänts av kommunstyrelsen, § 185, 2001-11-05.

Detaljplaner

Planområdet berörs av tre gällande detalj- och stadsplaner.

För fastigheterna Barkarby 4:2-4:3 (Krosstomten) gäller stadsplan för Barkarbykrossen (S870430) vilken anger industri som huvudändamål. Stadsplanen togs fram för att legalisera då redan pågående markanvändning. Planområdet berörs vidare i den sydöstra delen av detaljplan för Barkarbyfältet, delområde 1 (D980518) som reglerar trafikändamål. Därutöver berörs en mindre del av stadsplan för Veddesta industriområde (S810323), där aktuell område är angivet för gatu- och parkmark. Resterande område, del av Barkarby 2:2 (Kalvshälla backe) är ej planlagt.

Riksintressen

E18 är i enlighet med miljöbalken 3 kap. § 8 utpekad som riksintresse för kommunikationer (vägar).

Program för detaljplanläggning

Den nyligen antagna översiktsplanen (ÖP 2001) samt fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet (samrådshandling 1998) bedöms utgöra ett aktuellt underlag för detaljplanläggningen. Krav på programarbete (PBL 5:18) bedöms därmed kunna utgå.

Övrigt

Kommunen (kommunledningskontoret) har vid tidiga överläggningar med aktuell exploatör av "krosstomten" tydliggjort vilka kriterier som ställs vid en etablering. De villkor som ska uppfyllas och som avses regleras i detaljplanearbetet, exploateringsavtal mm är i huvudsak;

- ingen dagligvaruhandel/livsmedelsbutiker får etableras,
- höga estetiska krav ställs på bebyggelseutformningen p.g.a. det exponerade läget,
- trafikeffekterna får inte nämnvärt försämrats gentemot idag,
- exploatören ska ekonomiskt bidra till att trafiksituationen i det geografiska närområdet förbättras.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation Krosstomten

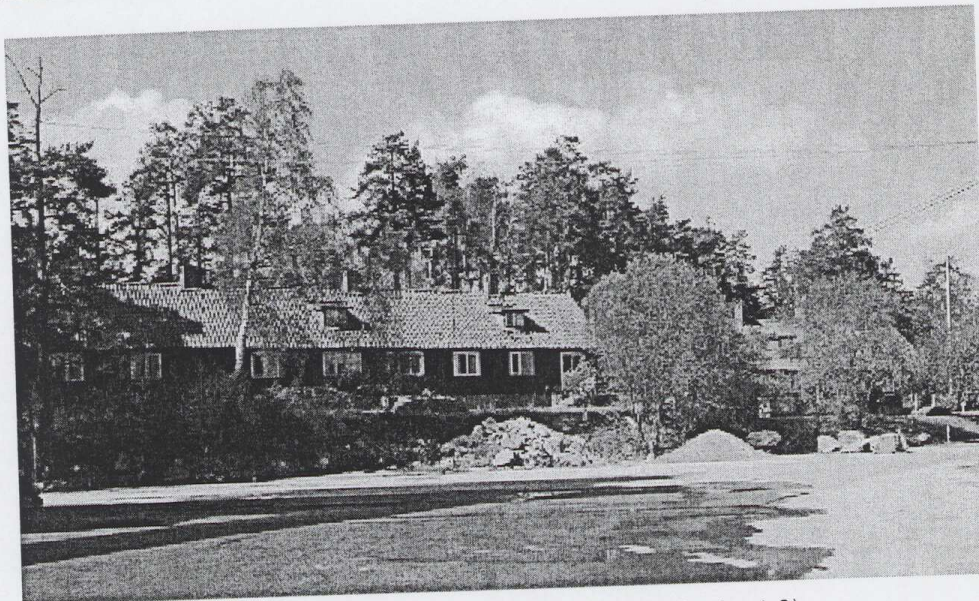


Bild 1: Arbetarbostäderna tidigare tillhörande F8 (Barkarby 4:2)

- Topografi

Krosstomten består idag av två fastigheter, Barkarby 4:2 (i två delar) samt Barkarby 4:3. Den norra delen av Barkarby 4:2, är högst belägen (mellan +30 och +35 möh) och kuperad med berg i dagen och skogpartier innehållandes tall och björk i de norra delarna. På en lägre nivå och på en nästan plan yta söder om denna ligger Barkarby 4:3 (mellan +29 och +30 möh). Den södra delen av Barkarby 4:2 (tidigare Barkarby 4:4), vilken är den största fastigheten och upptar 2/3 av krosstomten, avslutar tomten söderut mot Viksjöleden. Denna delen sluttar ganska jämt söderut (nivåer mellan +20 och +29 möh).

Längs E18 och stora delar av Enköpingsvägen löper stora trädbevuxna (buller)vallar på uppemot 4 meter ovanför själva tomten.

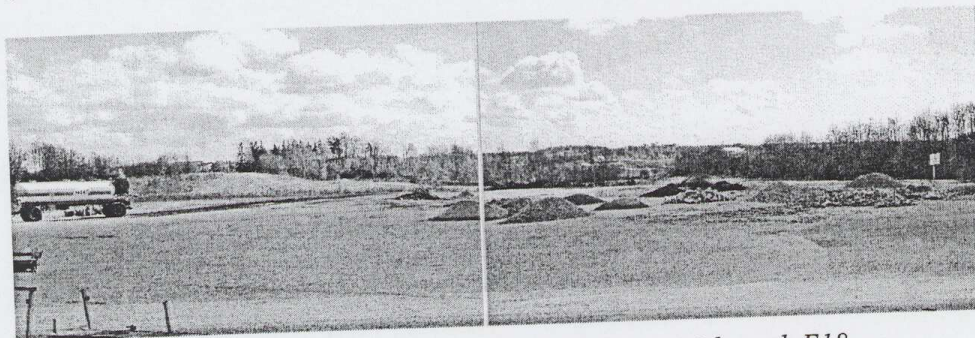


Bild 2: Krosstomten (södra delen av Barkarby 4:2) mot söder och E18

Kalvshälla backe

Nivåskillnaderna varierar från norr till söder mellan +32 och +17 möh. Enköpingsvägen höjd vid cirkulationsplatsen är +22,5 för att därefter slutta söderut cirka 3,5 % ner till planområdesgränsen (+17,0)

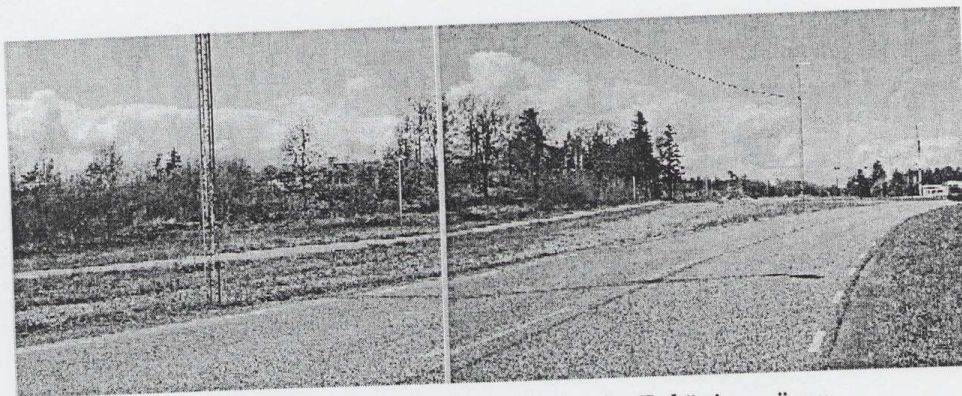


Bild 3: Kalvshälla backe (del av Barkarby 2:2) från Enköpingsvägen

- Flora och fauna

Järvafältets Ornitologiska klubb har på Krosstomten sedan 1995 varje år registrerat ett häckande fågelpar av den rödlistade arten Mindre strandpipare. I övrigt har kontoret inte funnit några intressen registrerade avseende flora, fauna eller andra rödlistade arter inom planområdet. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område).

Se vidare bifogad miljökonsekvensbeskrivning och/eller sammanfattning av denna på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

Vatten

Planområdet ligger inom Bällstaåns avrinningsområde. Ån angränsar till planområdet i sydväst. Bällstaån, som är idag kraftigt förorenad, rinner upp Jakobsberg och mynnar i Ulvsundasjön (Mälaren). Järfälla kommun har skrivit på ett samarbetsdokument för Bällstaån som bl.a. syftar till att förbättra kvalitén på det dagvatten som tillförs vattendraget. Ån bör därför inte tillföras ytterligare föroreningar. Krav ställs på att dagvatten inte leds direkt till Bällstaån utan att först passera lämplig mellanliggande rening.

Se vidare bifogad miljökonsekvensbeskrivning och/eller sammanfattning av denna på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

Geotekniska förhållanden

Krosstomten

Krosstomten
AB Jacobson & Widmark (J&W) har utfört en geoteknisk utredning för fastigheterna på Krosstomten. J&W bedömer att marken till största delen består av fyllnadsmassor och lera, främst av torrskorpekarraktär, vilken ligger direkt på berget eller på ett lager av friktionsjord på berg.

Fyllningen varierar mellan 0,5 - 3 m och består till största delen av grovkorniga jordarter såsom sandigt grus, grusig stenig sand, sprängsten, block och krossmaterial. Under fyllningen finns delvis (främst i södra delen) lera av torrskorpekarakter med tjocklek om 0 - minst 2 m. Under leran förutsätts underlaget bestå av friktionsjord av morän med medelfast - fast lagring. Bergets nivå har i undersökning vid undersökningspunkterna och observationer befunnits variera mellan +19,2 i södra och + 28,5 i norra delen av området.

Beträffande grundläggning bedömer J&W att föreslagna byggnader kan grundläggas ytligt med hela plattor, som förstyrkas under pelare och bärande väggar. För hårdgjorda ytor och ledningar i mark krävs det inga speciella förstärkningsåtgärder förutom packning av fyllningen.

J&W har inte gjort några grundvattenmätningar men vatten har observerats på nivå +19,7 i en provgrop, belägen mitt under den sydligast belägna nya byggrätten, vilket motsvarar 2,6 m under markytan.

Kalvshälla backe och trafikplatsen vid E18

För Kalvshälla backe och trafikplatsen är den geotekniska bedömning gjord på en äldre översiktlig geoteknisk kartering, framtagen av Allmänna Ingenjörbyrå AB (AIB) 1982-03-23.

Enligt karteringen består Kalvshälla backe av berg i de högre partierna och resterande delar av planområdet av morän, undantaget ett mindre område i sydost ner mot Enköpingsvägen där marken utgörs av fast lera. De två föreslagna byggrätterna hamnar på mark som redovisas som morän (den norra) och som morän / fast lera (den södra).

För trafikplatsen utgörs marken i de högre delarna av morän som i sydväst slutningen övergår till fast lera. Längre söderut och ner mot Bällstaån består marken enligt karteringen av enbart lös lera. Motorvägen (E18) är söder om planområdet vertikaldränerad och förstärkt i hela sin sträckning.

Ovanstående geotekniska undersökningar/karteringar bedöms vara tillräckliga för överväganden i plansammanhang. Det krävs dock kompletterande geotekniska undersökningar i samband med detaljprojektering för val av grundläggning samt lokalstabilitet för bebyggelse och vägar.

Markföroreningar

Krosstomten

AB Jacobson & Widmark (J&W), har utfört översiktlig miljöteknisk markundersökning för fastigheterna Barkarby 4:2-4:4 (krosstomten), 2002-01-23. J&W bedömer att de stickprovvis utförda undersökningarna visar *"att ingen åtgärd behöver utföras ur markföroreningssynpunkt om marken skall nyttjas för planerat handelsändamål. Det kan dock aldrig uteslutas att föroreningar förekommer mellan provtagningspunkterna"*. Undersökningen refereras mer utförligt i bifogad miljökonsekvensbeskrivning.

Genomförda undersökningarna bedöms vara tillräckliga i plansammanhang. Se vidare bifogad miljökonsekvensbeskrivning och/eller sammanfattning av denna på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

Kalvshälla backe och trafikplatsen

Området söder om Viksjöleden bedöms inte innehålla förorenad mark.

Radon

All mark inom planområdet bedöms utgöras av låg- och/eller normalradonmark. En planbestämmelse, b₁, om att *"grundkonstruktionen skall vara radonskyddat utförd såvida inte undersökning kan påvisa att förhållandena ej kräver detta"*, införs på plankartan.

Fornlämningar och byggnadsminnen

Planområdet gränsar till ett delvis utgrävt fornlämning (boplats), Raä nr 19, från ca 1000-talet f Kr. Utgrävningen av detta område föranleddes av omdragning av Enköpingsvägen och anläggandet av ny cirkulationsplats vid Herrestavägen numera genomförd. Enligt Stockholms läns museums undersökningsrapport kan lämningar av boplatsen och eventuellt enstaka gravar vara kvar under den tidigare dragningen av Enköpingsvägen. Inom

aktuellt område ska innan markarbeten påbörjas eller bygglov för ändrad markanvändning ges, en arkeologisk förundersökning göras. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet ska kontaktas i god tid innan arbeten påbörjas. Boplatsen är inte heller avgränsad längre norrut eller mot stenkrossen (Barkarby 4:2). För det senare området är sannolikheten dock liten att träffa på fornlämning p.g.a. verksamheten som bedrivit på platsen. Illustrationskartan redovisar uppskattat utbredning av de beskrivna områdena ovan. Illustrationskartan anger även utbredning av en äldre vägbank, Raä nr 195, längs Enköpingsvägen. Vägbanken berör endast delar av föreslagen naturmark och påverkas inte av exploateringen. Allmänt gäller att om man vid grävning eller annat arbete skulle påträffa fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt kulturminneslagen.

I övrigt finns enligt kulturmiljöenheten på länsstyrelsen och kommunens kulturförvaltning idag inga kända fornlämningar kvar inom planområdet. Utgrävningarna av Kalvshälla backe (Dragonbacken) 1994-98 innebar att inga fornlämningar finns kvar inom denna del.

De f.d. arbetarbostäderna till F8 som ligger på norra delen av krosstomten, (Barkarby 4:2) bedöms inte besitta ett så högt kulturhistorisk värde att krav på bevarande kan ställas. Liknande och bättre bevarade bostäder finns längre in på flottiljområdet. Järfälla Kultur ska dock kontaktas och ges möjlighet att fotodokumentera krosstomten och byggnaderna.

Bebyggelseområden

Handel, hotell
och kontor

Krosstomten

I samband med att motorvägen byggdes genom Järfälla (från 1964) etablerades en stenkross och asfaltsverk, den s.k. "Barkarbykrossen", och sedermera en betongstation på platsen. Med sitt strategiska och mot E18 välexponerade läge har området av kommunen länge bedömts vara ett intressant område för kommersiell verksamhet. Exploatören TK Development har därför inkommit med förfrågan om planändring från dagens industriändamål till kommersiell användning.

Detaljplanen redovisar en möjlig exploatering om 20.000 m² för handel, hotell och kontor. Handelsändamålet tillåter enbart sällanköpshandel, ej livsmedel. I enlighet med mål antagna i kommunens översiktsplan ska inte dagligvaruhandel (livsmedel) tillkomma inom Barkarby handelsplats. Planerad handel berör företrädesvis heminredning, vit- och brunvaror samt verktyg. Exploateringen fördelas på fyra byggrätter med en högsta tillåtna totalhöjd om 12,0 m, undantaget hörnlägen ut mot Enköpingsvägen som med fördel kan markeras (15,0 m).

Den högresta vegetationen (företrädesvis tallar) inom planområdets nordligaste del bedöms utgöra ett viktigt inslag i landskapsbilden. För området anges det allmänna ändamålet NATUR.

Kalvshälla backe

Kalvshälla backe som utgör en av de allra äldsta bosättningarna i Järfälla (ca 3000 år) grävdes ut och dokumenterades mellan 1994-98. Idag återfinns bara spanings-/skyttevärn från 2:a världskriget uppe på höjden. Denna delen av Kalvshälla backe föreslås utgöra allmän plats (NATUR).

För att få balans av olika verksamheter och arbetsplatser i området redovisar detaljplanen ett kvarter för hotell och kontor på öst- och södersidan av

Kalvshälla backe. Exploateringen är totalt ca 10.000 m² fördelat på två byggrätter. Högsta tillåtna totalhöjd är 12,0 m, undantaget hörnlägen ut mot E18 och Enköpingsvägen som med fördel kan markeras (15,0 m).

**Barkarby
Handelsplats**

Den nya handelsetableringen gränsar till Barkarby handelsplats (Stockholm Outlet, IKEA, Bauhaus m.fl.) med en sammanlagd handel som idag uppgår till ca 100.000 m². Detaljplanens tillskott på 20.000 m² för handel kommer således att kunna ge ett tillskott på ca 20%.

Tillgänglighet

Både Krosstomten och Kalvshälla backe är i vissa delar kraftigt kuperade. Planerade verksamheter ligger dock företrädesvis på plan eller svagt sluttande mark. All markplaneringen skall utföras på så sätt att rullstolsburna och andra rörelsehindrade kan nå verksamheterna utan problem.

Gestaltning

Krosstomten

Krosstomten har ett strategiskt skyltläge vid E18 och bebyggelsen kommer därmed att utgöra ett landmärke för förbipasserande. Byggnaderna kommer m.a.o. att utgöra annonspelare både för Järfälla kommun och hela Barkarby handelsplats.

Områdets gestaltning skall ägnas stor omsorg. Den relativt stora exploatering som tillåts delas bl.a. därför upp i flera urskiljbara volymer (byggrätter). En utformningsbestämmelse, f₂, införs 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. Fasadillustrationer på plankartan ska utgöra underlag för utformningen. Planbestämmelsen gäller hela kvarteret"*. En utformningsbestämmelse, f₄, anger att *"särskilt höga krav ska ställas på utformning av skyltpylon, vilken endast avses annonsera handelskvarteret/-området som helhet. Placering och utformning ska ske i samråd med kommunens plan- och bygglovavdelning"*.

Ett fullt utnyttjande av krosstomtens byggrätter (20.000 m²) förutsätter ett stort antal parkeringsplatser, uppemot 800 st. totalt. Parkeringsytorna bör om möjligt delas upp i mindre enheter. En bestämmelse, n₁, införs på plankartan om att *"minst 5% av parkeringsytorna ska vara planterad. Minst 1 träd / 10 p-platser ska finnas. Parkeringsytan indelas i mindre fält genom materialval och mönstereffekter"*.

Kalvshälla backe

Området har idag inte riktigt samma exponerade läge som "krosstomten" men kommer troligtvis, med ett utbyggt Barkarbyfält och ny trafikplats söder om dagens läge att bli det. Utformningsbestämmelse, f₁, införs på plankartan om att *"byggnads fasad ska vara uppdelad i urskiljbara enheter. Längsta obrutna fasad får vara högst 30 m. Fasad får endast i mindre detaljer utgöras av plåt"*.

Enköpingsvägen

Utformning av Enköpingsvägen norr om cirkulationsplatsen regleras i gällande detaljplan för Barkarbyfältet, delområde 1 (D980518). Enköpingsvägen söder om cirkulationsplatsen kommer på sikt ges en central del i ombyggnaden av hela Barkarbyfältet och ska trädplanteras enligt illustrationsplanen (samma utformning som Herrestavägen i detaljplanen ovan).

E18

Landskapsbilden från E18 är som beskrivits ovan viktig eftersom den i hög grad är Järfällas skyltfönster mot omvärlden. För bygggrätterna på både Krosstomten och Kalvshälla backe införs en utformningsbestämmelse, f₃, om att *"skylt får endast göra reklam för inom byggnaden existerande verksamhet, ej vara blinkande, föränderlig eller dominerande och ska placeras på fasad"*.

Ett bra samspel mellan bebyggelse och vegetation är angeläget. Förutom att naturområdet i norra delen av planområdet sparas från exploatering (se ovan) är det viktigt att nya grönytor och de gröna ytor som blir över gestaltas medvetet tillsammans med byggnader och omgivande landskap.

Gestaltningsfrågor (landskaps- och stadsbildfrågor) beskrivs mer utförligt i bifogad miljökonsekvensbeskrivning vilken sammanfattas på sidorna 17 - 19 i denna beskrivning.

Gator och trafik

Biltrafik

Allmänt

Trafiksituationen i den södra kommundelen är problematisk. Genomsilande trafik bl.a. till/från Barkarbyfältet genom Skälby/Barkarby bostadsområde orsakar idag problem med boendemiljön utmed Ekvägen, Skälbyvägen och Norrviksvägen. Den negativa miljöupplevelsen förstärks sannolikt av att omkring 50% (oberoende av start- och målpunkt) av trafiken genom Skälby/Barkarby under pendeltopp är genomfartstrafik. Likaså orsakar genomfartstrafiken på Norrviksvägen, som idag utgör drygt 90%, problem för boendemiljön och framkomlighet i lokala gatuanslutningar till vägen.

Den långsiktliga lösningen på trafikproblemen ovan är att följa översiktsplanens intentioner där Skälbyvägen och Norrviksvägen skall avvecklas som kommunala huvudvägar och ersättas med en förlängning av Växthusvägen från Stockholm respektive avstängd anslutning till Akallavägen och ny trafikplats vid Hjulsta. Planerad byggstart för Växthusvägen är 2005/2006 och för Hjulsta trafikplats 2006.

Bedömning görs att trafiken som orsakas av den förslagna exploatering på kort sikt, t.o.m. färdigställandet av Växthusvägen och Hjulsta trafikplats, kommer ge en ökning med mellan 1-5% på Skälbyvägen/Ekvägen och 3-4% på Norrviksvägen.

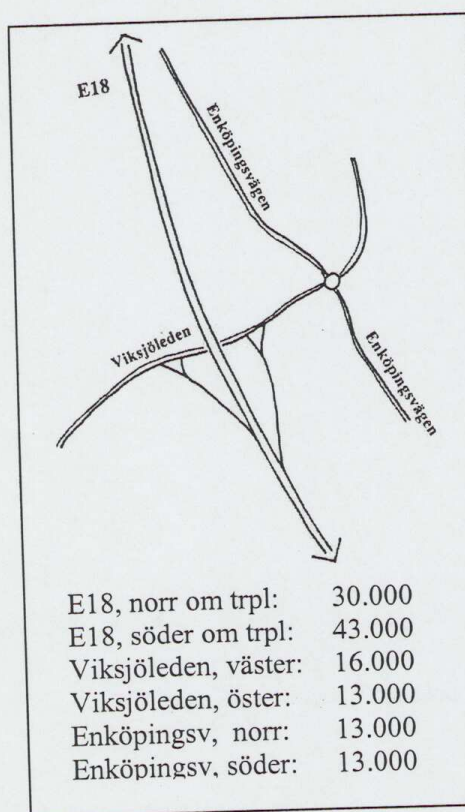
Avsaknaden av norrgående ramper i Barkarby trafikplats medför att Enköpingsvägen norr om Viksjöleden är hårt belastad. Trafik norrut mot E18 från bl.a. Veddesta och delar av den södra kommundelen körs idag förbi Barkarby trafikplats via Enköpingsvägen till Jakobsbergs trafikplats. En mindre del körs också via Vasavägen/Folkungavägen till Jakobsbergs trafikplats. Utökad handel i enlighet med detaljplanen ger ytterligare trafikbelastning på Enköpingsvägen. Bl.a. för att kompensera för denna föreslås att Barkarby trafikplats kompletteras med nya ramper (se nedan).

Konsekvenserna av den utökade trafiken som är kopplade till människors hälsa (säkerhet, buller och emissioner) beskrivs i bifogad miljökonsekvensbeskrivning och sammanfattas på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

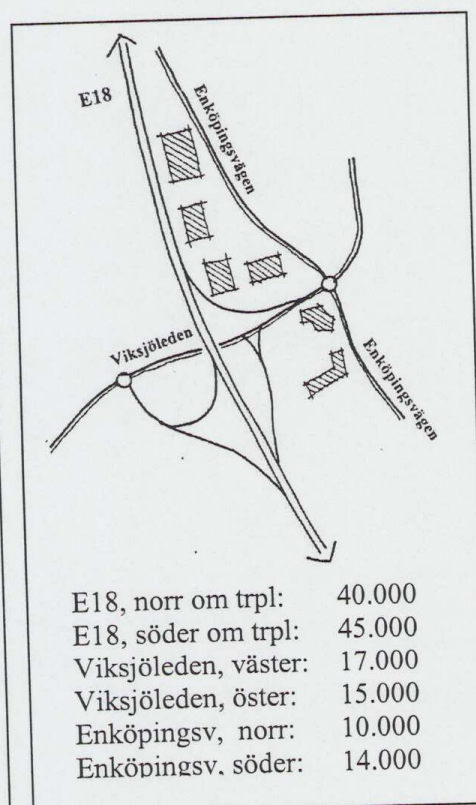
Barkarby trafikplats

För att förbättra tillgängligheten till Barkarbyfältet föreslår detaljplanen att trafikplatsen kompletteras med nya norrgående och norrifrån kommande ramper. Kompletteringen bedöms klara detaljplanens trafikökning samt de närmsta 10-15 årens tillkommande allmänna trafikökning (ca 10%) inklusive 2000 nya bostäder på Barkarbyfältet (se fig. 3). Förutsättningar för trafikbedömningarna på nästa sida är att Hjulsta trafikplats byggts ut liksom att Växthusvägens förlängning in mot Stockholm är färdig. Beräknad byggstart till 2006 respektive 2005/2006.

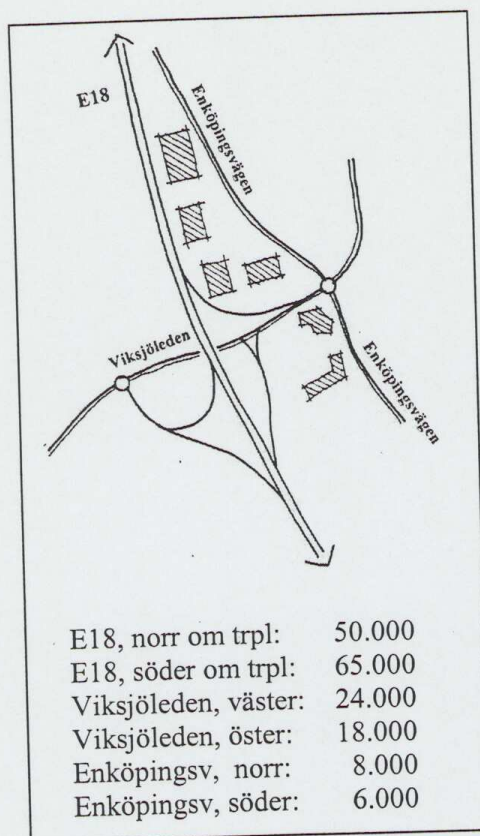
På längre sikt (15-20 år) föreslår översiktsplanen (ÖP 2001) en ny större trafikplats direkt söder om dagens läge. Denna skulle klara ett helt utbyggt Barkarbyfält. Exakta läget för denna trafikplats är dock i dagsläget osäkert bland annat p.g.a. framtida utformning och användning av Barkarbyfältets kvarter mellan E18 och Enköpingsvägen, söder om aktuellt planområde.



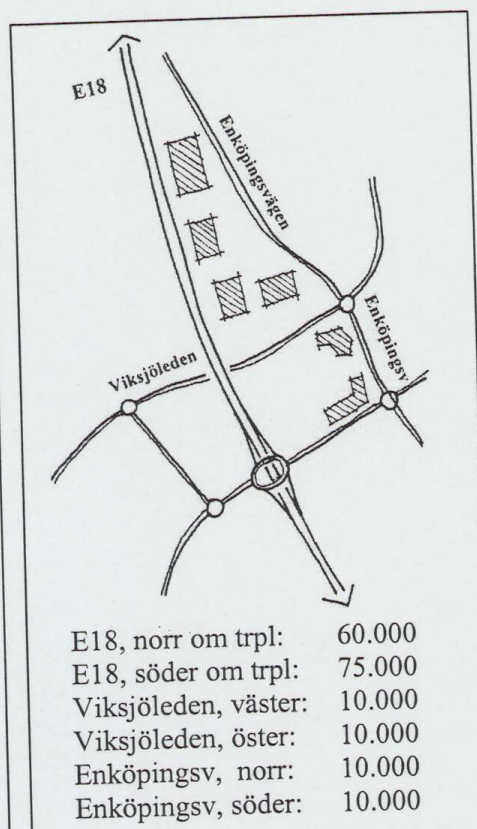
Figur 1: Barkarby trafikplats med dagens utformning och trafikmängder(fordon/vardagsdygn).



Figur 2: Barkarby trafikplats i enlighet med detaljplanen och med bedömda trafikmängder orsakade av densamma (fordon/vardagsdygn).



Figur 3: Barkarby trafikplats enligt detaljplanen med trafikbedömning för 2015 (fordon/vardagsdygn).



Figur 4: Barkarby trafikplats enligt ÖP 2001 med trafikbedömning för 2030 (fordon/vardagsdygn).

Krosstomten

Kommunen har tillsammans med exploatören till krosstomten låtit Nordplan AB genomföra en studie av hur etableringen av handelsverksamheten kommer att påverka trafikmiljön i Skälby/Barkarby bostadsområde samt utmed Norrviksvägen (2001-04-26).

Nordplans slutsats är att "fördelarna med etableringen (en lönsam men störande betongfabrik byts mot en attraktiv handelsetablering) uppväger nackdelarna (vissa tidsbegränsade och marginella miljöstörningar)". Ståndpunkten grundar sig bl.a. på att etableringen bedöms ge marginella öknings av trafikflöden och emissioner (1-5%), att den allmänna trafikutvecklingen och planerade utbyggnader av vägnätet, speciellt nya Hjulsta trafikplats (planerad byggstart 2006) men även nya Växthusvägens förlängning in mot Stockholm (planerad byggstart 2005/2006), kommer att ge mycket större positiva effekter och att handelsetableringen på krosstomten effekter därmed kommer att "utraderas". Med tanke på att en etablering på Krosstomten bedöms kunna vara färdig år 2005/2006 kommer en tidslucka att uppstå fram till dess att Hjulsta trafikplats kan invigas. I syfte att allmänt sett förbättra trafikmiljö och framkomlighet under denna övergångsfas föreslår Nordplan därför att en rad åtgärder vidtas, varvid anläggandet av en ny norrgående eller norrifrån kommande ramp vid Barkarby trafikplats i samband med etableringen bedöms som mest angeläget. Se ovan under *Barkarby trafikplats*.

Planerad verksamheten (handel) beräknas enligt uppräknings av Nordplans utredning fullt utbyggd alstra ca 3000 fordonsrörelser / dygn¹⁾. Anläggande

av tillfartsfiler till handelsområdet föreslås längs Enköpingsvägen för både norrifrån och söderifrån angörande fordon. Alternativ med mindre cirkulationsplats eller signalreglering vid till-/utfarten kan bli aktuellt.

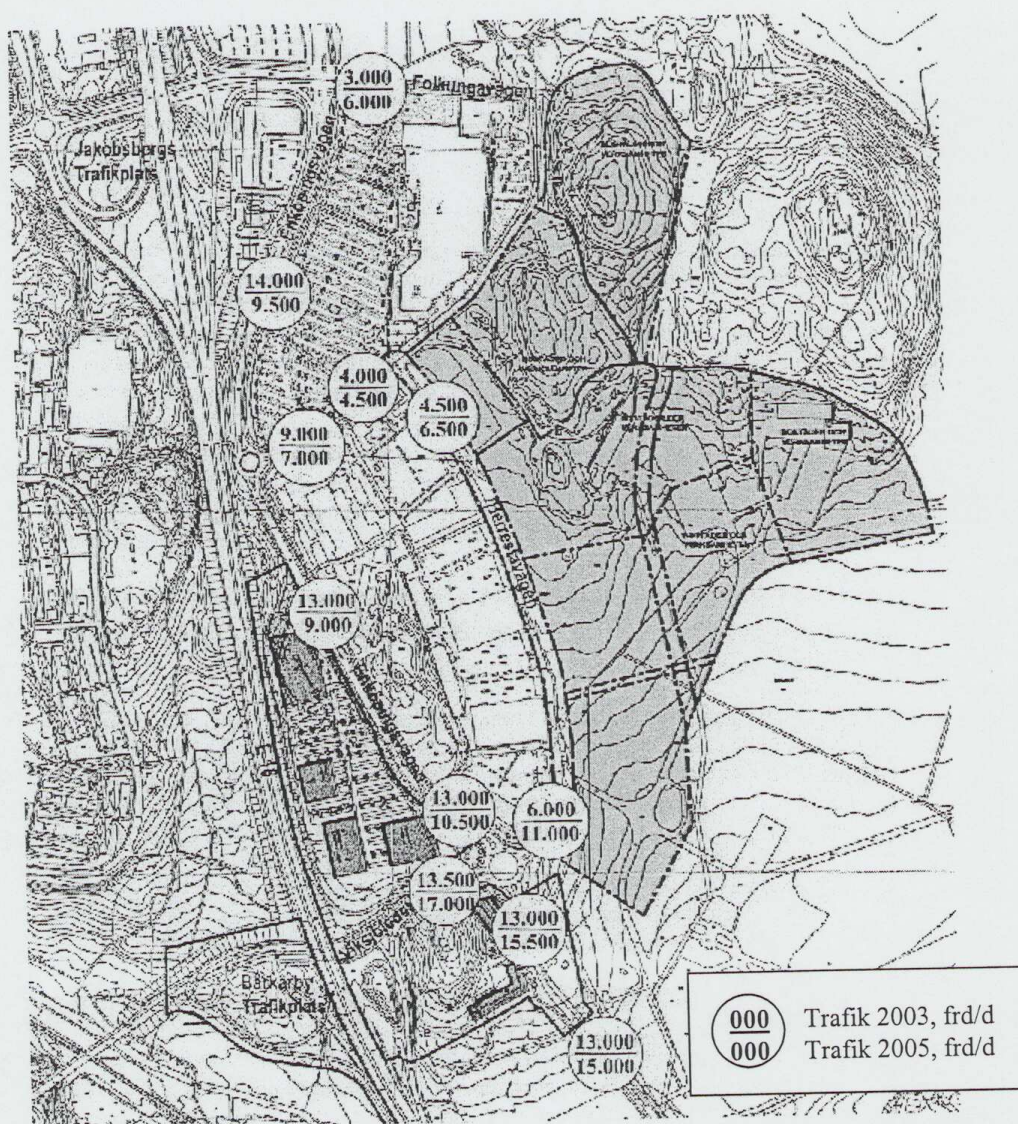
På kvartersmark utformas vägarna så att angörande godstransporter inte kommer i konflikt med besökande. All inlastning sker från "baksidan", mot E18 och Viksjöleden.

Kalvshälla backe

Planerad verksamhet (kontor/hotell) beräknas fullt utbyggt alstra 500 fordonsrörelser / dygn. Tillfart sker "mitt på" fastigheten från Enköpingsvägen med tillfartsfiler för norrifrån och söderifrån angörande fordon.

- 1) Nordplans utredning redovisar 2500 frd/d. Uppräkningen med 500 frd/d (+20%) beror på utökat exploatering (10%), samt på att en del besökare till krosstomten även beräknas besöka övriga delar av Barkarby handelsplats och vice versa. Uppräkningen gäller endast lokalt på Enköpingsvägen.

Trafikutredning - Trafik inom och till Barkarby handelsplats



Figur 5: "Karta 3 - Totala trafikmängder 2003/2005" hämtad från utredningen "Trafikutredning - Trafik inom och till Barkarby handelsplats, rev 2003-08-05".

Kontoret har på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden studerat den interna trafiken mellan planerad handelsetablering på Krosstomten och befintlig handel inom Barkarby handelsplats. Då pågående planering av handels- och bostadsetablering i Flottiljområdet (ca 300 lgh + 25.000 m² handel), Bauhaus planerade utökning med 6 000 m² BTA samt IKEA:s två nya utfarter (färdiga sommaren 2003) påverkar trafikflödet inom handelsområdet har även effekten av dessa förändringar studerats.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Gång- och cykelväg (gc-väg) finns utmed Enköpingsvägen och Viksjöleden. Dessa ingår i ett övergripande gc-stråk (Jakobsbergs – Barkarby – Veddesta/Viksjö etc). Gc-vägen längs Enköpingsvägen söder om Viksjöleden dras närmare vägen för att ge plats åt byggrätter. Gc-vägen längs Viksjöleden ges en delvis ny sträckning med planfri korsning (under) ny påfartsramp till E18 och ansluter sedan norrut till befintligt övergångsställe vid Enköpingsvägen. Angränsande detaljplan (D 980518) rymmer en alternativ dragning av gc-vägen med planfri korsning (under) Enköpingsvägen. Platser för cykeluppställning skall anordnas på nära avstånd från entréer.

Parkering och angöring (inlastning)

Parkeringsplatser ska anordnas på kvartersmark. Antalet bilplatser (bpl) anpassas till respektive verksamhet. Parkeringsytor med mer än 10 platser (2x5) bör inte utformas som slutna skepp. För utformning av parkeringsplatserna se ovan under *Gestaltning*.

Parkeringsnormen skall vara:

- Handel: 40 – 60 bpl / 1000 m²
- Kontor: 25 bpl / 1000 m²
- Hotell: 20 – 30 bpl / 1000 m²

Kollektivtrafik

När bron över Barkarby stn öppnas för busstrafik igen kommer Barkarby handelsplats trafikeras med halvtimmestrafik vardagar och helger under dagtid av buss 567 (Jakobsbergs stn - Barkarby stn – Sollentuna stn). Ny busshållplats planeras mitt på Herrestavägen (vid Rusta), vilket kortar gångavståndet från Krosstomten till ca 400 m från dagens ca 700 m (hpl vid Mc Donalds)

Ett kollektivtrafikstråk inom detaljplanens vägområde för Enköpingsvägen ska reserveras för en eventuell framtida spårväg. Denna möjlighet till spårväg är en fortsättning på de detaljplanelagda reservat som ansluter norrut längs Herrestavägen och vidare Enköpingsvägen, norr om Stockholm Outlet.

Störningar

Vägrafikbuller

J&W/WSP akustikbyrån har tagit fram bullerutredningar, 2002-05-31 respektive 2003-11-04 med avseende på trafikbuller från E18, Enköpingsvägen och Viksjöleden. En sammanfattning redovisas nedan. Bullerutredningarna refereras mer utförligt i bifogad miljökonsekvensbeskrivning vilken sammanfattas på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

Typ av utrymme	Högsta ekvivalenta ljudnivå	Maximala ljudnivå
Kontorsrum, mindre konferensrum, samtalsrum, vilrum, reception	40	55
Butiker	45	-
Korridor, entré, omklädningsrum	45	-
Gästrum, hotell	30	45
Restaurang	40	55

Tabell 1: Riktvärden för trafikbuller enl. "Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell", SS 02 52 68. Ljudnivåer i dBA (ljudklass C).

Typ av verksamhet Högsta ekvivalenta ljudnivå	2 m från fasad	2 m från fasad, vid uteplats
Arbetsplatser	65	55 - 65

Tabell 2: Riktlinjer för buller för utomhusmiljöer i riksdagspropositionen "Handlingskrav mot buller" (SOU 1993:65). Ljudnivåer i dBA (ljudklass C).

Med hänvisning till ovan redovisade riktlinjer införs en planbestämmelse, s, om att "ekvivalentnivån 40 dBA inomhus (hotellrum 30 dBA) samt 65 dBA utomhus i vistelsezon inte får överskridas" på plankartan¹⁾. Bestämmelsen gäller hela kvarteret.

1) Förtydligande: Med vistelsezon menas plats där människor mer än tillfälligtvis vistas, exempelvis uteserveringar, utomhusförsäljning och rastplats utomhus etc. Parkeringsplatser berörs inte av bestämmelsen.

Flygbuller

Strax sydöst om planområdet finns Barkarby flygfält som idag är en enskild flygplats och endast nyttjas för skol- och privatflyget med ca 15.000 flygrörelser/år. Kommunen som äger marken har som målsättning att i framtiden nyttja hela fältet för bostadsbebyggelse, arbetsplatser och handel. Flygbullerberäkningar framtagna av J&W akustikbyrå visar att planområdet inte påverkas av flygbuller över aktuella riktvärden.

Se vidare bifogad miljökonsekvensbeskrivning och/eller sammanfattning av denna på sidorna 17 -19 i denna beskrivning..

Vibrationer

Viss risk för vibrationer bedöms finnas för bebyggelsen närmast E18, samt längs de låglänta delarna av Enköpingsvägen. Detta ska beaktas i samband med husens grundläggning.

Emissioner (luft) / miljökvalitetsnormer

I Miljöbalken finns föreskrifter om lägsta luftkvalitet inom ett område, s.k. miljökvalitetsnormer (MKN). Ett genomförande av detaljplanen bedöms medföra en trafikökning av ca 3.500 fordon rörelser/dygn i närområdet.

En tidsbegränsad ökning av luftföroreningar längs Skälbyvägen/Ekvägen samt Norrviksvägen, alstrade av den beräknade trafikökningen, bedöms enligt Nordplans utredning (2001-04-18) vara mellan 1-5%.

Se vidare bifogad miljökonsekvensbeskrivning och/eller en sammanfattning på sidorna 17 -19 i denna beskrivning.

Farligt gods transporter

E18 utgör en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla olika klasser av farligt gods får transporteras på vägen. Viksjöleden, liksom anslutningarna mellan Viksjöleden och E18, utgör en sekundär transportled för farligt gods. Norr om cirkulationsplatsen mellan Viksjöleden och Enköpingsvägen utgör även Enköpingsvägen idag en sekundär transportväg för farligt gods. Enköpingsvägen är dock i översiktsplanen (ÖP 2001) angiven som sekundär transportväg där farligt gods transporter bedöms kunna utgå efter ombyggnad till en fullständig trafikplats vid Barkarby.

Risakanalyser har tagits fram för Krosstomten respektive Kalvshälla backe. Riskanalyserna sammanfattas i bifogad miljökonsekvensbeskrivning

Krosstomten

För att minska risken för höga strålningsnivåer till följd risken för pölbränder av petroleumprodukter längs E18 anges planbestämmelse, b₃, om att *"Områden närmare E18 än 25 m bör inte utformas så att de uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Befintlig vall/skydd mot E18 ska bevaras i sådan omfattning att den klarar säkerhet mot kollisioner från farligt godstransporter på E18 mm i enlighet med framtagna riskanalys"*.

Kalvshälla backe

För Kalvshälla backe är det främst risken för utsläpp av giftig gas från transporter på E18 som är dimensionerande. Även risken för olycka med bensintransporter på Viksjöleden och Enköpingsvägen bedöms behöva förebyggas. Planbestämmelse, b₄, anger därför 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. I övrigt ska anvisningar i enlighet med framtagna riskanalys följas. Bestämmelsen gäller hela kvarteret"*.

Teknisk försörjning

Vatten/avlopp

Befintliga allmänna vatten- och avloppsledningar med erforderlig kapacitet finns i Viksjöleden, vid sydöstra hörnet av "Krosstomten". Anslutningspunkterna behöver dock troligtvis läggas om med avseende på föreslagen dragning av ny nordlig påfartsramp till E18. Därtill kan tillkomma behovet av kompletterande vattenledningar för att erhålla rundmatning (bättre säkerhet). Även förstärkning/omdragning av spillvattenledning under trafikplatsens ramper är nödvändig.

Bebyggelsen på Kalvshälla backe föreslås anslutas till befintliga allmänna vatten- och avloppsledningar direkt öster om Enköpingsvägen.

Dagvatten

Allmänt

Närheten till Bällstaån medför att lokalt omhändertagande av dagvatten (sk LOD) ska eftersträvas. Där det inte är möjligt ansluts dagvattnet till befintligt ledningssystem. Planbestämmelse b₂ anger att *"lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) ska eftersträvas. Dagvatten från p-*

däck, större parkeringsytor (> 120 bpl) och trafikytor ska förses med anordning för oljeavskiljning”.

Dagvattenfrågan beskrivs mer utförligt i bifogad miljökonsekvensbeskrivning vilken sammanfattas på sidorna 18 – 20 i denna beskrivning.

Barkarby trafikplats

I dag avvattnas delar av E18 och ramperna vid trafikplatsen direkt till Bällstaån. Stora delar av detta dagvatten skulle kunna fångas upp och tillsammans med dagvatten från kompletterande ramper renas i oljeavskiljare. Kvarvarande fasta partiklar skulle sedan kunna sedimentera i en dagvattendamm innan vattnet når Bällstaån. Illustrationsplanen anger möjligt läge för reningsanordningen inom trafikområdets sydvästra del.

Krosstomten

För krosstomten gäller att anslutningspunkter för dagvatten med starkt begränsad kapacitet (och med slamfångsbrunn) finns i Viksjöleden, vid sydvästra hörnet av krosstomten. Anslutningspunkten/brunnen behöver dock troligtvis läggas om med avseende på föreslagen dragning av ny nordlig påfartsramp till E18. Allmänt förespråkas flera små perkolationsmagasin utspridda under parkeringsytorna framför enstaka stora.

Kalvshälla backe

Dagvattenledning med ledig kapacitet finns i öster om Enköpingsvägen.

Värme

Gränings Järfälla energi AB har en samkörningsledning (med Birka energi) för fjärrvärme som löper parallellt med Enköpingsvägen. Där ledningen berör kvartersmark anges ett u-område. Samtliga byggnader föreslås anslutas till fjärrvärmeledningen.

Ei

Gränings Nät AB är huvudman för elnätet inom planområdet. Befintligt högspänningskabelstråk norr om Viksjöleden bedöms behöva läggas om p.g.a. ny tillfartsramp till E18. För övriga befintliga och nya ledningar som berör kvartersmark anges u-område (sammanfaller delvis med u-område för befintlig fjärrvärmeledning, se ovan).

Krosstomten

Befintlig transformatorstation på Barkarby 4:3 behålls alternativt flyttas något och kompletteras med ny station belägen i södra delen av kvarteret inom område, markerat med +. Illustrationsplanen anger förslagen placering.

Kalvshälla backe

Ny transformatorstation förläggs inom +-område. Illustrationsplanen anger förslagen placering.

Restprodukter / avfall Ändamålsenliga utrymmen för avfall och återvinningsmaterial ska anordnas av fastighetsägaren i enlighet med kommunens renhållningsordning. Placering och utformning av ev. återvinningsstation bestäms i samråd med plan- och bygglovavdelningen. Under byggtiden ska restprodukter sorteras.

MILJÖKONSEKVENSER (MKB)

Ställningstagande

Miljö- och hälsoskyddsavdelningen har gått igenom en checklista för bedömning av detaljplaneförslagets miljökonsekvenser. Bedömning görs att konsekvenserna av planens genomförande kan blir *betydande* vad avser miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser enligt PBL 5:18. En separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättas och bifogas planbeskrivningen. En sammanfattning av densamma redovisas nedan.

Sammanfattning

MKB:n visar att miljösituationen i stort förbättras inom planområdet samt att i princip alla berörda kommunala mål och riktlinjer fastlagda i kommunens översiktsplan (ÖP2001) uppfylls.

Vatten

- dagvatten
- ytvatten

Föreslagen oljeavskiljare och dagvattendamm för hantering av dagvatten från tillkommande och befintliga trafikytor på E18 förbättrar situationen för recipienten Bällstaån. På kvartersmark omhändertas och renas dagvattnet lokalt.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

Mark

- geoteknik
- markföroreningar
- radonförekomst

De geotekniska förutsättningarna i plansammanhang är klarlagda och inga komplicerade grundläggningsförhållanden anses råda. En översiktlig miljöteknisk undersökning på krosstomten visar att föroreningshalter med god marginal understiger Naturvårdsverkets riktlinjer för aktuellt ändamål. Grundvattnet uppvisar låga halter av metaller och organiska föreningar. All mark inom planområdet bedöms utgöras av låg- och/eller normalradonmark.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

Biologisk mångfald

Sedan 1995 finns ett häckande par av den rödlistade arten Mindre strandpipare på Krosstomten I övrigt har kontoret inte funnit några intressen registrerade avseende flora, fauna eller andra rödlistade arter inom planområdet. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område). Föreslagen exploatering placeras till allra största del på redan exploaterad mark. För den mest högresta och för landskapsbilden viktiga vegetationen anges ändamålet NATUR.

Med undantag för att ett häckande par av den rödlista arten Mindre strandpipare försvinner uppfyller detaljplaneförslaget det övergripande mål som anges i översiktsplanen.

Kulturhistoriska miljöer

Planområdet gränsar till ett delvis utgrävt boplatssområde, Raä nr 19, från ca 1000-talet f Kr. Enligt Stockholms läns museums undersökningsrapport kan lämningar av boplaten och eventuellt enstaka gravar vara kvar under den tidigare dragningen av Enköpingsvägen. Boplaten är inte heller avgränsad längre norrut eller mot stenkrossen (Barkarby 4:2). Vidare berörs planområdet i norr av en äldre vägbank, Raä nr 195, längs Enköpingsvägen.

Upplysning finns på plankartan om att arkeologisk förundersökning ska föregå markarbeten inom områden som kan komma i konflikt med forn-

lämning, Raä nr 19. Vägbanken, Raä nr 195 berörs inte av exploateringen. I övrigt finns enligt kulturmiljöenheten på länsstyrelsen och kommunens kulturförvaltning idag inga kända fornlämningar kvar inom planområdet. Utgrävningarna av Kalvshälla backe (Dragonbacken) 1994-98 innebär att inga fornlämningar finns kvar inom denna del.

De f.d. arbetarbostäderna till F8 som ligger på norra delen av krosstomten, (Barkarby 4:2) bedöms inte besitta ett så högt kulturhistorisk värde att krav på bevarande kan ställas.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

Landskaps- och stadsbild

På krosstomten försvinner vegetationsskärmarna mot E18 och Enköpingsvägen. Vallen behålls dock till största delen mot E18. Området och den föreslagna exploateringen exponeras därmed mer och bebyggelsen blir det första man ser av Barkarby handelsplats söderifrån. Ett väl tilltaget avstånd (30 m) mellan byggnadsvolymer medför att bebyggelsen för E18-resenären kommer att upplevas som en serie av byggnader med samma formstråk. Den största och mest uppglasade byggnaden placeras i tomtens sydvästra hörn där den i sällskap med en skyltpylon i form av en flygplansvinge förstärker entrén till handelsplatsen. Träden som planteras på parkeringsplatsen och längs Enköpingsvägen bidrar till att visuellt minska skalan på de stora asfaltsytor som gränsar mot vägen. På Kalvshälla backe bevaras stora delar av höjden och skogsvegetationen. Föreslagen lokalisering av bebyggelse tar stöd i höjden och verkar positivt på landskapsbilden. Den nya trafikplatsens kommer att rama in de öppna gröna ytorna ner mot Bällstaån. Dagvattendammen kommer att ge ett positivt tillskott till upplevelsen både för den förbipasserande E18-resenären och den som rör sig i Bällstaåns dalgång. Den nya norrgående påfarten öster om E18 kommer att underordna sig den föreslagna bebyggelsen på tomten (se ovan).

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

Hälsa

- trafiksäkerhet
- buller
- emissioner (luft) /
Miljökvalitetsnormer

Barkarby trafikplats är en central anslutningspunkt till E18 och det övergripande vägnätet. Här ansluts trafik till / från Veddesta ind. omr, Barkarby handelsplats, boende i delar av Viksjö och den södra kommundelen samt framtida bostäder på Barkarbyfältet. Trafikplatsen har i dag endast södergående ramper, varför nordriktad trafik på E18 körs förbi Barkarby trpl till Jakobsbergs trpl via Enköpingsvägen. En mindre del körs också genom bostadsområdet Jakobsberg på Vasavägen/Frihetsvägen. I enlighet med detaljplanen avser kommunen att på kort sikt få till stånd en provisorisk lösning med en fullständig trafikplats med tillräcklig kapacitet för 5-15 år, vilket skulle klara den allmänna trafikutvecklingen samt en första utbyggnad av Barkarbyfältet och föreslagna verksamheter enligt detaljplaneförslaget.

På längre sikt (15-20 år) avser kommunen ersätta nuvarande trafikplats med en ny, söder om den befintliga. Denna lösning redovisas i kommunens översiktsplan som antogs 2001 och skulle klara ett helt utbyggt Barkarbyfält. I dagsläget anser kommunen dock att lösningen är för kostsam och överdimensionerad. Jämfört med dagens situation minskar trafiken på det kommunala vägnätet, vilket medför ökad trafiksäkerhet och mindre buller.

J&W/WSP akustikbyrån har i utredningar studerat trafikbuller gentemot detaljplanens verksamhetskvarter (handel, hotell och kontor). För att uppnå riktlinjer om maximal och ekvivalent ljudnivå inomhus (=detaljplanens bestämmelse) skall fönster väljas med lägsta ljudisolering om 30 – 36 dBA, vilket är en relativt vanlig standard. Utomhus uppnås riktlinjerna för högsta ekvivalenta ljudnivå 65 dBA inom vistelsezonerna. Detaljplaneförslaget bedöms uppfylla alla aktuella mål i översiktsplanen.

Halten luftföroreningar orsakade av trafikökningen kommer bara att påverkas marginellt inom och i anslutning till planområdet samt längs vägarna i den södra kommundelen. Detaljplanens genomförande bedöms därför inte innebära att någon miljö kvalitetsnorm enligt miljöbalken överskrids inom kommunen.

Risker
- transporter med
farligt gods

E18 utgör en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla olika klasser av farligt gods får transporteras på vägen. Viksjöleden, liksom anslutningarna mellan Viksjöleden och E18, utgör en sekundär transportled för farligt gods. Norr om cirkulationsplatsen mellan Viksjöleden och Enköpingsvägen utgör även Enköpingsvägen idag en sekundär transportväg för farligt gods. Enköpingsvägen är dock i översiktsplanen (ÖP 2001) angiven som sekundär transportväg där farligt gods transporter bedöms kunna utgå efter ombyggnad till en fullständig trafikplats vid Barkarby.

WSP Samhällsbyggnad och Thyréns AB har tagit fram riskanalyser avseende farligt godstransporter för Krosstomten respektive Kalvshälla backe. De framtagna riskanalyserna bedömer att det utifrån den relativt låga risknivån och föreslagna riskreducerande åtgärder är möjligt att uppföra den planerade bebyggelsen. De åtgärder som riskanalyserna föreslår följs upp med planbestämmelser på plankartan.

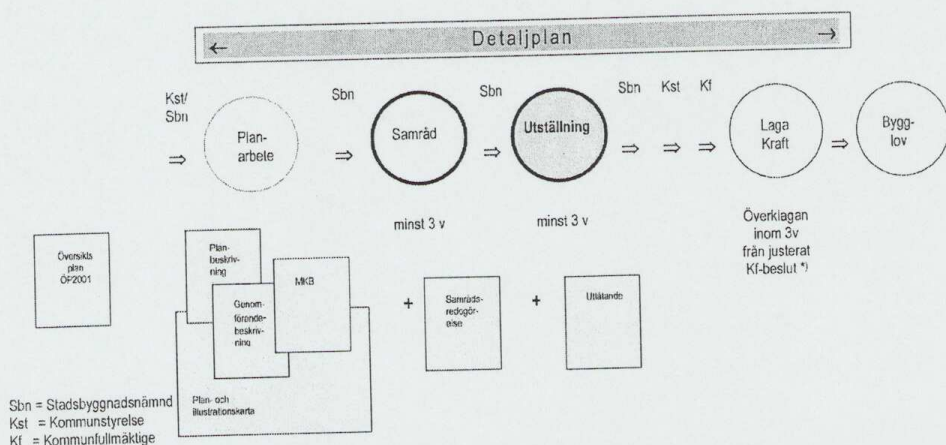
Detaljplaneförslaget uppfyller övergripande aktuellt mål i översiktsplanen.

Övrigt
- värmeförsörjning

Föreslagen exploatering medför inga lokala utsläpp då byggnaderna på krosstomten och på Kalvshälla backe föreslås anslutas till befintlig fjärrvärmeledning längs Enköpingsvägen. Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

ÖVRIGT

- Genomförande** Planens genomförandetid slutar 10 år efter lagakraftdatum. Genomförande-beskrivning finns som särskild handling.
- Planprocessen** Denna utställning är det andra och sista tillfället för allmänhet och remissinstanser att lämna synpunkter. Efter varje sådant tillfälle gör miljö- och stadsbyggnadskontoret en sammanställning och kommenterar de synpunkter som framförts samt redovisar dessa för stadsbyggnadsnämnden. Planprocessen redovisas i figuren nedan.



*) Endast skriftliga synpunkter, inkomna under samråds- och utställningsskedet, kan ligga till grund för rätten att överklaga detaljplanen.

- Tidplan**
- Detaljplan, samråd: 18 aug – 18 sept 2003 (genomförd)
 Detaljplan, utställning: jan/febr 2004
 Antagen detaljplan: april/maj 2004 (beräknad)

- Medverkande tjänstemän**
- Planförslaget har framtagits i samverkan mellan:
- Roland Byström
 - Linda Ekblom / Kerstin Sköld
 - Mats Olsson
 - Bruno Jervfors
 - Ingrid Kennerstedt-Bornhall
 - Iréne Andersson
 - Karin Hermansson / Anne Pagés
 - Yngve Robertsson
 - Madeleine Lundbäck
 - Ingemar Frid/Madeleine Lundbäck
- vatten- och avlopp
 park- och natur
 väg- och trafik
 genomförandefrågor
 kultur
 miljö- och hälsa
 miljö- och hälsa
 plan- och bygglov
 plan- och bygglov
 plan- och bygglov

- Övriga medverkande** Under detaljplanearbete har samråd skett med TK Development och av dem anlitade AB Sollus Byggkonsult.

Christina Gortcheva

Christina Gortcheva
Plan- och bygglovchef

Madeleine Lundbäck

Madeleine Lundbäck
Planarkitekt



Detaljplan för

BARKARBY TRAFIKPLATS

Fastigheten Barkarby 4:2 m fl, Järfälla kommun

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

INNEHÅLL

Bakgrund	sid. 2
- lagkrav	
- ansvar- och arbetsfördelning mm	
- avgränsningar och alternativ	
- måluppfyllelse	
Översiktlig beskrivning av planförslaget	sid. 3
Vatten	sid. 4
- dagvatten	
Mark	sid. 6
- geologi	
- radonförekomst	
- markföroreningar	
Biologisk mångfald	sid. 8
Kulturhistoriska miljöer	sid. 10
Landskaps- och stadsbild	sid. 11
Hälsa	sid. 13
- trafiksäkerhet	
- buller	
- emissioner (luft) / miljö kvalitetsnormer	
Risker	sid. 20
- farligt gods transporter	
Övrigt	sid. 24
- värmeförsörjning	
Slutsatser / sammanfattning	sid. 25
Medverkande, referenser och underlag	sid. 28

BAKGRUND**LAGKRAVET**

Enligt plan- och bygglagen skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om detaljplanen medger en användning av mark eller av byggnader eller andra anläggningar som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser (PBL 5:18).

**ANSVAR- och
ARBETSFÖRDELNING**

Stadsbyggnadsnämnden har ansvar för MKB för program och detaljplaner. Ansvar att ta fram MKB har initiativtagaren till programmet eller detaljplanen (oftast planförfattaren). Miljö- och hälsoskyddsavdelningen avgör om en MKB behövs och bestämmer innehållet samt granskar kvalitén. För rubricerad detaljplan görs bedömningen att konsekvenserna av planens genomförande kan bli betydande vad avser miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser enligt PBL 5:18. En sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen ingår i planbeskrivningen.

**ARBETETS
BEDIVANDE**

MKB:n är sammanställd av planförfattaren till rubricerad detaljplan och baseras sig (förutom på själva detaljplaneförslaget) på olika utredningar och undersökningar som framtagits under arbetets gång. Dessa listas sist i MKB:n. Innehållet och upplägg av MKB:n utgår ifrån av miljö- och hälsoskyddsavdelningen framtagen checklista för MKB-arbetet.

NIVÅAVGRÄNSNING

MKB:n inriktar sig på de lokala fysiska miljöeffekter den föreslagna detaljplanen ger upphov till. Undantaget trafiksäkerhet (under kapitlet *hälsa*), där konsekvenserna för större delen av den södra kommundelen beskrivs. Områdets övriga inverkan på miljön i kommunen i stort, s.k. systemeffekter, behandlas i kommunens översiktsplan (ÖP2001) där området är utpekade som *utvecklingsområde* för handelsplats och nya verksamheter.

**GEOGRAFIKS
AVGRÄNSNING**

MKB:n har beträffande de fysiska ingreppen i huvudsak begränsat sig till själva planområdet. Hänsyn har dock även i förekommande fall tagits till förhållande i angränsande delar av området. Detta gäller främst trafiksäkerhet (under kapitlet *hälsa*).

**STUDERADE
ALTERNATIV**

Önskemålet är att MKB skall innehålla en redovisning av alternativa platser för den planerade verksamheten, om sådan är möjliga, därutöver gärna även alternativa utformningar och ett s.k. nollalternativ. För den aktuella detaljplanen, förslaget gäller en befintlig tomt, finns inga alternativa lokaliseringsförslag. MKB behandlar därför bara detaljplaneförslaget och ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan tas fram och beskriver i stället pågående markanvändning och vad gällande detaljplan medger.

MÅLUPPFYLLELSE

Sist under varje delavsnitt görs en bedömning om i vilken omfattning detaljplanens inriktning överensstämmer med de berörda kommunala mål och riktlinjer som anges i kommunens översiktsplan (ÖP2001).

ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

SYFTE och HUVUDDRAG

Med detaljplanen avses att pröva ändrad markanvändning för handel för sällanköpsvaror, kontor, hotell samt trafikändamål för ett område vid E18 direkt sydväst om Barkarby handelsplats.

Detaljplanen har tre huvuddrag:

- Nytt handelsområde, ca 20.000 m² bruttoarea (BTA) på gamla krosstomten (Barkarby 4:2, 4:3)
- Nytt kvarter för kontor och hotell på ca 10.000 m² BTA på Kalvshälla backe (del av Barkarby 2:2)
- Komplettering av Barkarby trafikplats med påfart norrut, respektive avfart norrifrån från E18

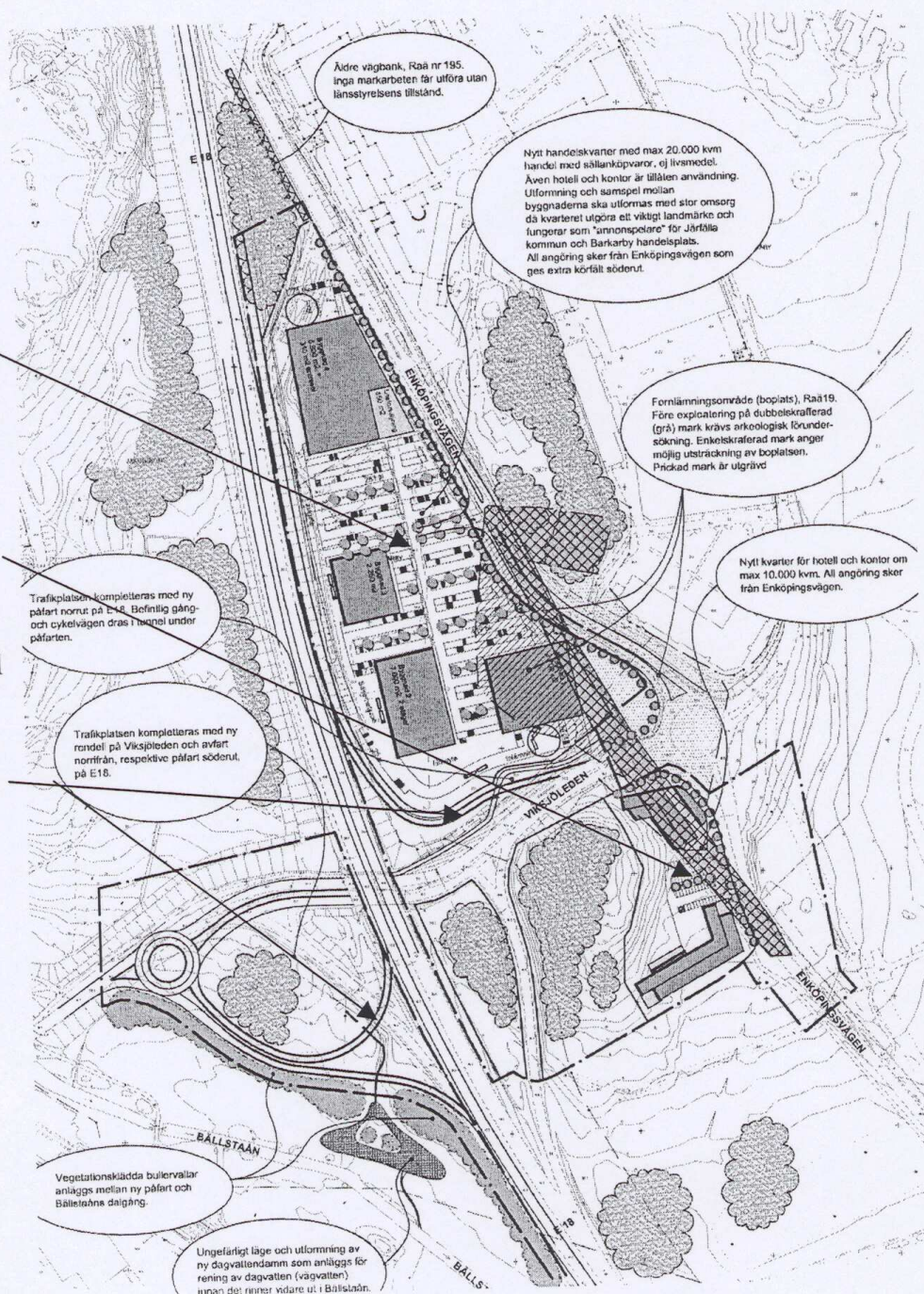


Bild 1: Illustration över detaljplanförslaget

VATTEN

Analysen berör konsekvenser för detaljplanen genomförande påverkan på dagvatten.

NULÄGE

Bällstaån, som rinner upp i Jakobsberg och mynnar i Ulvsundasjön (Mälaren) och som angränsar till planområdet, är idag kraftigt förorenad. Järfälla kommun har skrivit på ett samarbetsdokument för Bällstaån som bl.a. syftar till att förbättra dagvattenkvaliteten i vattendraget. I dag avvattnas delar av E18 och ramperna vid trafikplatsen direkt till Bällstaån. Krosstomten har anslutningspunkter för dagvatten med starkt begränsad kapacitet (och med slamfångsbrunn) vid Viksjöleden. Därifrån leds vattnet direkt till Bällstaån.

KONSEKVENSER

▣ Planförslaget

Trafikplatsen

Stora delar av dagvattnet från E18 avses fångas upp och tillsammans med dagvatten från nya ramper renas i oljeavskiljare. Kvarvarande fasta partiklar kan sedan sedimentera i ny dagvattendamm innan vattnet når Bällstaån.

Krosstomten

Scandiaconsult har upprättat en beskrivning angående dagvattenhanteringen för krosstomten (2002-04-18). Då bef. fyllnadsmassor bedöms ha god permeabilitet föreslås att dagvatten leds ner i flera mindre perkolationsmagasin utspridda på tomten. Vid detaljprojektering klarläggs i vilken omfattning magasinerna behöver förses med breddavlopp som ansluts till kommunens dagvattenledningar för vägområdet (se ovan under *trafikplatsen*). En planbestämmelse anger att lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas samt att dagvatten från p-däck och större parkeringsplatser (>120 bilplatser) och trafiktor ska förses med oljeavskiljning.

Kalvshälla backe

Även här anger en planbestämmelse att lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas samt att dagvatten från p-däck och större parkeringsplatser (>120 bilplatser) och trafiktor ska förses med oljeavskiljning. Breddavlopp kan anslutas till befintliga dagvattenledningar med ledig kapacitet öster om Enköpingsvägen.

▣ Nollalternativ

Fortsatt utsläpp av förorenat dagvatten från krosstomten och trafiktor till Bällstaån. Gällande stads- och detaljplaner reglerar inte dagvattenhanteringen.

MÅLUPPFYLLELSE

I översiktsplanen angivna mål och inriktning för vattendrag och dagvattenhantering som berör detaljplanen anges nedan (kommentar i **fet text**):

Mål och inriktning – vatten:

- ▣ *Natur- och landskapsvärden hos sjöar och vattendrag ska bevaras och utvecklas. **Överensstämmer med planförslaget.***
- ▣ *Dagvatten ska hanteras så att sjöar och vattendrag utsätts för minsta möjliga negativa påverkan. **Överensstämmer med planförslaget.***

Dagvattenpolicy för Järfälla:

- ☐ *Lokalt omhändertagande av dagvatten ska öka. Överensstämmer med planförslaget.*
- ☐ *Vid nybebyggelse ska dagvatten så långt möjligt infiltreras och i andra hand fördröjas innan det når vattendragen. Överensstämmer med planförslaget.*
- ☐ *Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp i vattendrag. Överensstämmer med planförslaget.*
- ☐ *I samband med förändringar i befintlig bebyggelse ska möjligheter till förbättring av dagvattenhanteringen studeras. Överensstämmer med planförslaget.*

Mål och inriktning – Bällstaån:

- ☐ *Bällstaåns värde för rekreation bör höjas. Ån bör utvecklas till ett tilltalande inslag i landskapet. Överensstämmer med planförslaget.*
- ☐ *Förutsättningarna för växt- och djurlivet ska förbättras. Överensstämmer med planförslaget.*
- ☐ *Tillförseln av föroreningar och näring ska minska. Överensstämmer med planförslaget då krav på dagvattenrening förbättrar vattenkvaliteten i Bällstaån.*

FÖRSLAG TILL
ÅTGÄRDER

- Utformning av dagvattendamm bör ske i samråd med biologisk kompetens.

MARK

Analysen berör konsekvenser för detaljplanen genomförande beträffande *geologiska förutsättningar* samt förekomst av *radon* och *markföroreningar* och risk för *vibrationer*.

NULÄGE

Krosstomten

AB Jacobson & Widmark (J&W) har utfört en geoteknisk utredning för fastigheterna Barkarby 4:2-4:4, daterad 2002-01-22. J&W bedömer att marken till största delen består av fyllnadsmassor och lera, främst av torrskorpekaraktär, vilken ligger direkt på berget eller på ett lager av friktionsjord på berg.

Fyllningens tjocklek varierar mellan 0,5 - 3 m och består till största delen av grovkorniga jordarter såsom sandigt grus, grusig stenig sand, sprängsten, block och krossmaterial. Under fyllningen finns delvis (främst i södra delen) lera av torrskorpekaraktär med tjocklek om 0 – minst 2 m. Under leran förutsätts underlaget bestå av friktionsjord av morän med medelfast – fast lagring. Bergets nivå har i undersökning vid undersökningspunkterna och observationer varierat mellan +19,2 i södra och + 28,5 i norra delen av området.

Marken bedöms utgöras av låg- och/eller normalradonmark.

J&W har även utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning för fastigheterna Barkarby 4:2-4:4, daterad 2002-01-23. Bedömningen av föroreningssituationen baseras på stickvis undersökning av markförhållandena utifrån tidigare erfarenhet av liknande projekt och kända lokala förhållanden. Analysen uppvisar halter som med god marginal understiger riktvärden för Naturvårdsverkets uppsatta riktlinjer för mindre känslig markanvändning (MKM). Även de organiska analyserna uppvisar mycket låga halter. Samtliga analyserade parametrar understiger riktvärden för MKM. Grundvattnet uppvisar låga halter av metaller och organiska föreningar.

Kalvshälla backe och trafikplatsen

För Kalvshälla backe och trafikplatsen är den geotekniska bedömningen gjord på en äldre översiktlig geoteknisk kartering, framtagen av Allmänna Ingenjörbyrå AB (AIB) 1982-03-23.

Enligt karteringen består Kalvshälla backe av berg i de högre partierna och resterande delar av planområdet av morän, undantaget ett mindre område i sydost ner mot Enköpingsvägen där marken utgörs av fast lera.

För trafikplatsen utgörs marken i de högre delarna av morän som i sydväst slutningen övergår till fast lera. Längre söderut och ner mot Ballstaån består marken enligt karteringen av enbart lös lera. Motorvägen (E18) är söder om planområdet vertikaldränerad och förstärkt i hela sin sträckning.

Marken bedöms utgöras av låg- och/eller normalradonmark.

Området söder om Viksjöleden bedöms inte innehålla förorenad mark.

KONSEKVENSER

■ Planförslaget

Krosstomten

Föreslagna byggnader kan enligt J&W grundläggas ytligt med hela plattor, som förstyrkas under pelare och bärande väggar. För hårdgjorda ytor och ledningar i mark krävs det inga speciella förstärkningsåtgärder förutom packning av fyllningen.

Beträffande eventuell radonförekomst införs en planbestämmelse, b₁, om att *"grundkonstruktionen skall vara radonskyddat utförd såvida inte undersökning kan påvisa att förhållandena ej kräver detta"*, på plankartan.

J&W bedömer att de stickprovsvis utförda undersökningarna visar *"att ingen åtgärd behöver utföras ur markföroreningssynpunkt om marken skall nyttjas för planerat handelsändamål. Det kan dock aldrig uteslutas att föroreningar förekommer mellan provtagningspunkterna"*. Kommunens miljö- och hälsoskyddsavdelning bedömer att genomförda undersökningarna avseende markföroreningar är tillräckliga i plansammanhang.

Viss risk för vibrationer bedöms finnas för bebyggelsen närmast E18. Detta ska beaktas vid husens grundläggning.

Kalvshälla backe och trafikplatsen

Inga komplicerade grundläggningsförhållanden anses råda. De två föreslagna byggrätterna hamnar på mark som redovisas som morän (den norra) och som morän / fast lera (den södra). Val av grundläggningsmetod samt lokalstabilitet för bebyggelse och vägar får göras efter kompletterande geotekniska undersökningar framtagna i samband med detaljprojektering. Den äldre geotekniska undersökningen/kartering bedöms vara tillräcklig för överväganden i plansammanhang.

Beträffande eventuell radonförekomst införs en planbestämmelse, b₁, om att *"grundkonstruktionen skall vara radonskyddat utförd såvida inte undersökning kan påvisa att förhållandena ej kräver detta"*, på plankartan.

Viss risk för vibrationer bedöms finnas för bebyggelsen längs de låglänta delarna av Enköpingsvägen. Detta ska beaktas vid husens grundläggning.

■ Nollalternativ

Beskrivning av nollalternativ bedöms ej vara relevant i denna fråga.

MÅLUPPFYLLELSE

I översiktsplanen angivna mål och inriktning för *geotekniska förutsättningar* och hantering av *markföroreningar* som berör detaljplanen anges nedan (kommentar i **fet text**):

□ *I samband med detaljplanering och bygglovprövning ska erforderliga geotekniska undersökningar utföras. Eventuella risker och förutsättningarna för grundläggning och byggande klargöras. **Överensstämmer med planförslaget.***

□ *Vid nedläggning av miljöfarlig verksamhet ska markområdet lämnas i ett för samhället godtagbart skick. Miljöteknisk markutredning ska utföras. **Överensstämmer med planförslaget.***

□ *Vid nylokalisering ska misstänkta och kända markföroreningar undersökas och erforderlig sanering utföras. **Överensstämmer med planförslaget.***

FÖRSLAG TILL
ÅTGÄRDER

- Inga extra åtgärder föreslås. Allmänt gäller anmälningsplikt och erforderlig undersökning i enlighet med miljöbalken om markföroreningar påträffas.

BIOLOGISK MÅNGFALD

NULÄGE

Både krosstomten och Kalvshälla backe är delvis starkt kuperade och innehåller vegetation (tall och björk) i de mest kuperade delarna. Längs vallar mot E18 och Enköpingsvägen finns vegetation (lövträd) som fungerar som insynsskydd mot verksamheten på krosstomten.

Järvafältets Ornitologiska klubb har på Krosstomten sedan 1995 varje år registrerat ett häckande fågelpar av den rödlistade arten Mindre strandpipare. Den Mindre strandpiparen har i Sverige en liten, relativt stabil population, som till stor del är beroende av mänskligt skapade biotoper (sand-, grus- och lertag, soptippar, större byggplatser och industriområden). Fågeln är något av en pionjärart och svarar snabbt på uppkomsten av nya lämpliga häckningsmiljöer. Den fordrar tillgång på sötvatten.

I övrigt har kontoret inte funnit några intressen registrerade avseende flora, fauna eller andra rödlistade arter inom planområdet. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område).

KONSEKVENSER

▣ Planförslaget

Krosstomten

Av föreslagen exploatering förläggs merparten på öppen redan ianspråktagen mark utan några särskilda naturvärden. Viss sprängningsarbete erfordras för den nordligaste byggnaden. Den högresta vegetationen (företrädesvis tallar) inom planområdets nordligaste del bedöms utgöra en viktigt inslag i landskapsbilden. För området anges det allmänna ändamålet NATUR. Vegetation på vallar mot E18 och Enköpingsvägen avses avverkas. Vallen mot Enköpingsvägen tas bort och ny allérad planteras i dess ställe.

Vid bebyggande av krosstomten kommer häckningsmiljön för mindre strandpipare att försvinna. Då detta är den enda nuvarande kända häckningslokalen inom Järfälla kommun, kommer sannolikt fågeln att förloras.

Kalvshälla backe

Stora delar av kullen och skogsvegetationen kan bevaras och skyddas (NATUR). Byggnaderna placeras i slänten och på plan mark mot Enköpingsvägen. Ny allérad planteras längs Enköpingsvägen.

Trafikplatsen

En mindre skogsdunge (löv) väster om E18 reduceras till förmån för nya på- och avfartsramper till E18. Ny dagvattendamm och oljeavskiljning anläggs ner mot Bällstaån.

▣ Nollalternativ

Gällande detaljplaner ger inget skydd för befintlig vegetation. Befintligt dagvatten från E18 rinner fortsatt orenat direkt ut i Bällstaån.

MÅLUPPFYLLELSE

I översiktsplanen anges ett övergripande mål för den biologiska mångfalden enligt nedan (kommentar i **fet text**):

*Särskild hänsyn skall tas till värdefulla natur- och kulturmiljöer, ekologiskt särskilt känsliga områden och till den biologiska mångfalden. Detaljplane-
förslaget berör inte direkt någon värdefull naturmiljö. Skydd ges för den
mest högresta och för landskapsbilden viktiga vegetationen. Häcknings-
plats för den rödlistade Mindre strandpiparen försvinner.*

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- För att inte förstöra pågående häckning för den Mindre strandpiparen bör exploatering av tomten inte påbörjas innan 15 juli.
- För att säkerställa den Mindre strandpiparens förekomst i kommunen bör försök göras att återskapa en "likvärdig" häckningsmiljö på annan plats. Lämplig plats är inom redan skyddat område, så att ett långsiktigt bevarande av arten möjliggörs, t.ex. i Västra Järvafältets naturreservat. Skapande av förutsättningar för en lämplig häckningsmiljö bör kunna åstadkommas genom förflyttning och utläggning av lämplig mängd grus- eller sandmaterial vid exempelvis Säby strandäng. Strandängen har, i samband med en liknande åtgärd för ett antal år sedan redan visat potential som häckningsmiljö för den mindre strandpiparen.

KULTURHISTORISKA MILJÖER

NULÄGE

Planområdet gränsar till ett delvis utgrävt boplatssområde, Raä 19, från ca 1000-talet f Kr. Utgrävningen av detta område föranleddes av omdragning av Enköpingsvägen och anläggandet av ny cirkulationsplats vid Herrestavägen. Enligt Stockholms läns museums undersökningsrapport kan lämningar av boplatsten och eventuellt enstaka gravar vara kvar under den tidigare dragningen av Enköpingsvägen. Boplatsten är inte heller avgränsad längre norrut eller mot stenkrossen (Barkarby 4:2). För det senare området är sannolikheten dock liten att träffa på fornlämning p.g.a. verksamheten som bedrivits på platsen. Vidare berörs planområdet i norr av en äldre vägbank, Raä nr 195, längs Enköpingsvägen. I övrigt finns enligt kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen och kommunens kulturförvaltning idag inga kända fornlämningar kvar inom planområdet. Utgrävningarna av Kalvshälla backe (Dragonbacken) 1994-98 innebar att inga fornlämningar finns kvar inom denna del. De f.d. arbetarbostäderna till F8 som ligger på norra delen av krosstomten, (Barkarby 4:2) bedöms inte besitta ett så högt kulturhistoriskt värde att krav på bevarande kan ställas. Liknande och bättre bevarade bostäder finns längre in på flottiljområdet.

KONSEKVENSER

▣ Planförslaget

På plankartan har införts en upplysning om att *"innan markarbeten på del av fastigheterna Barkarby 2.2 och Säby 3:20 (gamla Enköpingsvägen) påbörjas eller bygglov för ändrad markanvändning ges ska arkeologisk förundersökning av fornlämning Raä nr 19 göras. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet ska kontaktas i god tid innan arbeten påbörjas"*. Vägbanken, Raä 195 berörs inte av föreslagen exploatering utan ligger på naturmark. Allmänt gäller att om man vid grävning eller annat arbete skulle påträffa fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt kulturminneslagen. Illustrationskartan redovisar uppskattat utbredning av Raä nr 19 och Raä nr 195. Planbeskrivning anger att Järfälla kommun ska ges möjlighet att fotodokumentera F8:s arbetarbostäder belägna på krosstomten.

Åtgärderna ovan bedöms vara tillfyllest för att säkerställa ev. kulturvärden.

▣ Nollalternativ

Gällande detaljplan anger ändamålet *huvudväg* för fornlämning Raä 19.

MÅLUPPFYLLELSE

Översiktsplanen anger några mål avseende hur kulturhistoriska miljöer kan värnas som är relevanta för aktuell detaljplan (kommentarer i **fet text**):

▣ *Vid förnyelse bör historiska samband och samhällets årsringar tydliggöras. Områdets karaktär och de kulturvärden som finns där ska tas tillvara. Nya byggnader ska samspela med omgivningen t ex vad gäller skala, färg och form. Återstående historiska samband är nutida E18-dragning och Barkarby handelsplats. Föreslagen exploatering bedöms samspela med omgivningen.*

▣ Dokumentation och vid behov komplettering av kulturhistoriskt material bör ske i samband med större exploateringsföretag. **Överensstämmer med planförslaget.**

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- Inga åtgärder utöver de som anges i detaljplanen föreslås.

LANDSKAPS- OCH STADSBILD

NULÄGE

Krosstomten

Till stora delar utgörs krosstomten idag av exploaterad mark utan vegetation. Både längs E18 och Enköpingsvägen finns uppvuxna vegetationsskärmar av relativt unga lövträd och buskar som delvis gör att krossverksamheten bara kan skimras för förbipasserande.

Kalvshälla backe

I norra delen av området finns en höjd med äldre blandad skogsvegetation som bedöms ha stort värde för landskapsbilden och fungerar som ett grönt landmärke. Söder om denna finns ett område (Kalvshälla äng) av delvis öppen karaktär med inslag av buskar och unga lövträd.

Trafikplatsen

På västra sidan en relativt öppen plats utan några landskapsbildsmässiga värden och med utblick in mot Veddesta industriområde. På östra sidan delvis skogsbeklädd avfart mot Barkarby handelsplats.

KONSEKVENSER

■ Planförslaget

Krosstomten

Vegetationsskärmarna mot E18 och Enköpingsvägen försvinner. Vallen behålls dock till största delen mot E18. Området och den föreslagna exploateringen exponeras därmed mer och bebyggelsen blir det första man ser av Barkarby handelsplats söderifrån. Ett väl tilltaget avstånd (30 m) mellan byggnadsvolumerna medför att bebyggelsen för E18-resenären kommer att upplevas som en serie av byggnader med samma formstråk där de horisontella linjer dominerar och där byggnaderna med sina sneda ytterväggslinjer skjuter ut över terrängen och understryker den sluttande tomten. Den största och mest uppglasade byggnaden placeras i tomtens sydvästra hörn där den i sällskap med en skyltpylon i form av en flygplansvinge förstärker entrén till handelsplatsen. Byggnaden kommer med sin snedställda och till stora delar uppglasade fasad att spegla landskapet, det skiftande ljuset och molnens rörelser på himlen (se illustration på nästa sida).

Träden som planteras på parkeringsplatsen och längs Enköpingsvägen bidrar till att visuellt minska skalan på de stora asfaltsytor som gränsar mot vägen.

Kalvshälla backe

Stora delar av höjden och skogsvegetationen bevaras. Föreslagen lokalisering av bebyggelse tar stöd i höjden och verkar positivt på landskapsbilden.

Trafikplatsen / Bällstaåns dalgång

Trafikplatsens sydvästra tillskott med ny norrifrån kommande avfart kommer att rama in de öppna gröna ytorna ner mot Bällstaån. Dagvattendammen kommer att ge ett positivt tillskott till upplevelsen både för den förbipasserande E18-resenären och den som rör sig i Bällstaåns dalgång. Den nya norrgående nya påfarten öster om E18 kommer att underordna sig den föreslagna bebyggelsen på tomten (se ovan).

(illustration Arkitekterna Bjørk & Maigård)

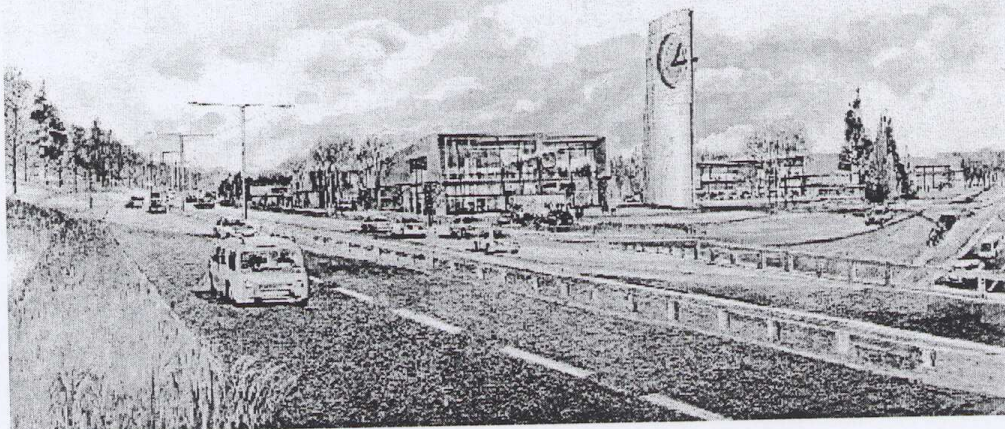


Bild 2: Perspektiv över krosstomten från E18

▣ Nollalternativ

Från E18 kommer krosstomten fortsatt att upplevas som ett "sår" i landskapsbilden. Kalvshälla backe utgör fortsatt närområdets enda landmärke. Gällande stadsplan för krosstomten (S870430) tillåter dock industriverksamhet av stor omfattning. Tillåten exploateringsnivå motsvarar totalt 25% av fastigheterna till en högsta byggnadshöjd om 21 m.

MÅLUPPFYLLELSE

Under rubrikerna *Struktur*, *Bebyggelsemiljöer* samt *De stora vägarna och järnvägen* återfinns i översiktsplanen några mål som bedöms beröra aktuell detaljplan (kommentarer i **fet text**):

- ▣ *Utblickar mot öppna landskap, bebyggelse och landmärken skapas/bevaras. **Överensstämmer med planförslaget.***
- ▣ *Nya byggnader ska samspela med omgivningen avseende placering, formspråk, volym, takvinklar, dimensioner, material och färgsättning. Respekt för omgivningen utesluter inte nyskapande. Exponerad byggnad gestaltas med särskild omsorg. **Överensstämmer med planförslaget.***
- ▣ *En tydlig exponering av kommunen mot E18 med hjälp av bebyggelse och siktstråk eftersträvas liksom markering av kommungräns och infarter. **Överensstämmer med planförslaget.***
- ▣ *Större sammanhängande vägar trädplanteras och viktiga korsningspunkter markeras. **Överensstämmer med planförslaget.***
- ▣ *Bullerskydd utformas diskret och samordnas med intilliggande områdets arkitektur och grönska. **Överensstämmer med planförslaget.***

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Detaljplanen reglerar en uppdelning i fattbara byggnadsvolymer av sådan storlek och med ett avstånd från varandra så att de upplevs som enskilda byggnader. Vidare har utformningsbestämmelser för bebyggelsen angivits. Utöver detta bör dock nedanstående beaktas:

- Utformning av dagvattendamm och nya ramper på trafikplatsens västra sida bör ägnas särskild uppmärksamhet, liksom hur tillkommande vegetation gestaltas i samspel med ny bebyggelse och den nya trafikplatsens olika delar.

HÄLSA

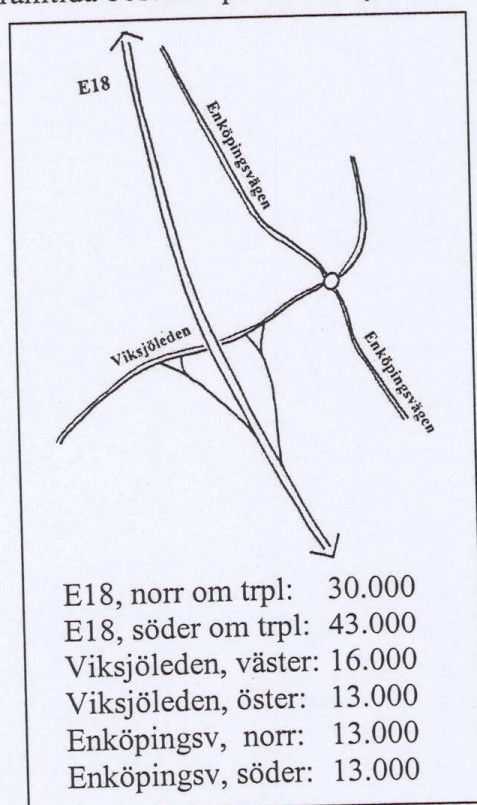
Analysen berör konsekvenser av detaljplanen genomförande för människors hälsa avseende *trafiksäkerhet, buller och emissioner (luft)*.

NULÄGE

▣ Trafiksäkerhet

Järfälla kommun har under senare år upplevt en allt mer besvärande trafiksituation, framför allt på det nationella och regionala vägnätet, vilket medfört en ökad belastning på kommunens vägar. Samtidigt har näringslivet utvecklats positivt och planering av nya verksamhetsområden och bostäder i Barkarby, där detaljplaneförslagets nya kvarter är en del, pågår.

Barkarby trafikplats är en central anslutningspunkt till E18 och det övergripande vägnätet. Här ansluts trafik till/från Veddesta ind. omr, Barkarby handelsplats, boende i delar av Viksjö och den södra kommundelen samt framtida bostäder på Barkarbyfältet.



Trafikplatsen har i dag endast södergående ramper, varför nordriktad trafik på E18 körs förbi Barkarby trpl till Jakobsbergs trpl via Enköpingsvägen. En mindre del körs också genom bostadsområdet i Jakobsberg på Vasa vägen/Frihetsvägen.

Figur 1: Barkarby trafikplats med dagens utformning och trafikmängder(fordon/vardagsdygn).

▣ Vägtrafikbuller

Enligt Vägverkets beräkningar medför inte dagens trafikmängder (se fig 1) att någon bostadsmiljö i närområdet är utsatt för buller som överstiger gällande riktlinjer.

▣ Flygbuller

Strax sydöst om planområdet finns Barkarby flygfält som idag är en enskild flygplats och endast nyttjas för skol- och privatflyget med ca 15.000 flyg-rörelser/år. Kommunen som äger marken har som målsättning att i framtiden nyttja hela fältet för bostadsbebyggelse, arbetsplatser och handel.

▣ Emissioner (luft) / Miljökvalitetsnormer

I kap. 5 i Miljöbalken finns föreskrifter om lägsta luftkvalitet inom ett område, s.k. miljökvalitetsnormer (MKN). MKN för utomhusluft finns idag för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, bly och partiklar (PM10). Om en MKN bedöms bli svår att klara till utsatt tidpunkt, ska ett

åtgärdsprogram upprättas. För Stockholms län är det normerna för *kvävedioxid* och *partiklar (PM10)* som det just nu håller på att upprättas åtgärdsprogram för. Önskemål finns därför från länsstyrelsen om att man i detaljplaner redovisar hur/om man uppfyller dessa två miljökvalitetsnormer.

Kvävedioxid

Enligt beräkningar som Stockholms och Uppsala läns Luftvårdsförbund (LVF) genomfört understiger halterna inom hela Järfälla kommun gränsen för miljökvalitetsnormer för luftföroreningar ($<60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för NO_2 , rapport 3:99, 1999) (LVF:s prognoser för kvävedioxidhalten i utomhusluften år 2006 visar att halterna i och omkring planområdet reducerats avsevärt. Skälet till att utsläppen av koldioxid kontinuerligt minskar är främst beroende av bättre reningsteknik på fordon. Dagens förhållanden bedöms därför med stor säkerhet vara bättre än år 1999.

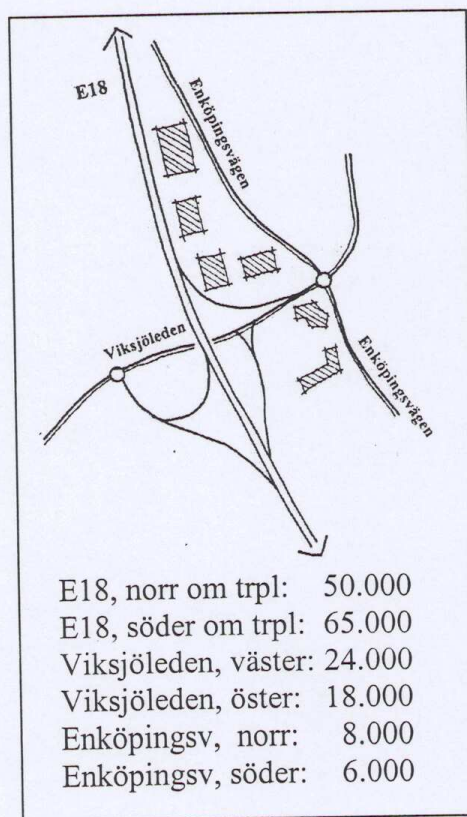
Partiklar (PM10)

PM10 utgörs idag till 70-80% av uppvirvling av slitagepartiklar (salt, sand, från vägbeläggning, dubbdäck mm) i gatunivån under vinter och vår.

Även halterna för PM10 ligger idag (2002) enligt LVF i och omkring planområdet under gränsvärdet $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Högst är partikelnivåerna på E18 där de ligger i intervallet $39 - 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. För övriga delar av Järfälla kommun ligger halterna i intervallet $27 - 39 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Halterna av PM10 visar inte som halterna för kvävedioxid någon minskande trend utan bedöms öka beroende på trafikmängd, trafikintensitet, hastighet mm. För att bl.a. öka kunskapen om slitagepartiklarnas ursprung och haltminskande åtgärders effekter pågår ett utvecklingsarbete med försök i Stockholms innerstad och längs dess infartsleder.

KONSEKVENSER

- ▣ Trafiksäkerhet
- 5-15 år



I enlighet med detaljplanen avser kommunen att på kort sikt få till stånd en provisorisk lösning med tillräcklig kapacitet för 5-15 års utbyggnad av handel mm enligt detaljplaneförslaget samt framtida bostäder (ca 2000 lägenheter på Barkarbyfältet).

Figur2: Barkarby trafikplats enligt detaljplanen med trafikbedömning för 2015 (fordon/vardagsdygn).

Utbyggnad av trafikplatsen enligt detaljplaneförslaget bedöms ge högre trafiksäkerhet och mindre buller på det kommunala vägnätet då;

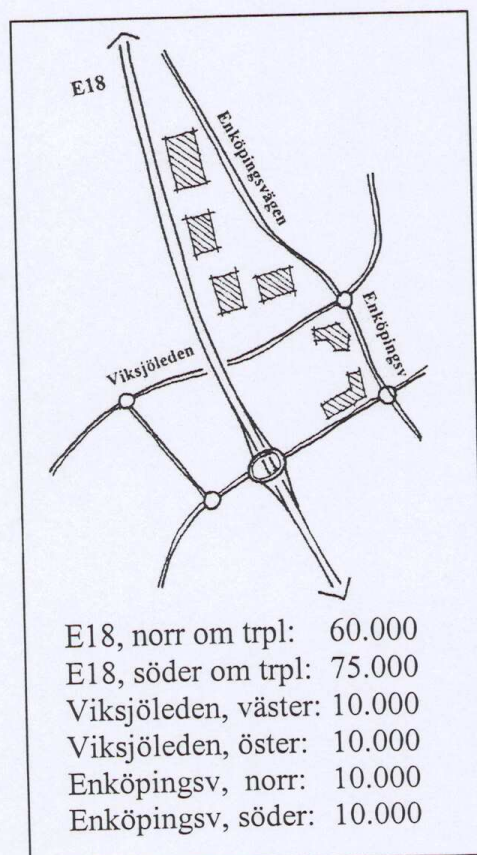
- ☐ Trafiken på Enköpingsvägen norr om trafikplatsen minskar med ca 40% varav den tunga trafiken halveras,
- ☐ Trafiken i Jakobsbergs trafikplats minskar vid på- och avfarter med ca 8000 fordon/vardagsdygn.
- ☐ Genomfartstrafiken i bostadsområdet vid Vasavägen minskar med ca 10 %.
- ☐ Viksjöleden får en ny cirkulationsplats vid västra påfarten och signal vid avfarten, öster om E18.

Trafiken på E18, mellan Jakobsbergs och Barkarby trafikplatser, ökar med ca 20 %, vilket inte ger några kapacitets- och säkerhetsproblem. Ökningen bedöms troligtvis inte heller medföra bullerproblem för den närmast belägna bostadsbebyggelsen på Söderhöjden (Tallbohov), vilken ligger ca 10 m högre och på ett avstånd på mer än 200 m från E18.

Anläggande av trafikplatsen kan medföra en mindre ökning, som mest 500 f/dag, på Norrviksvägen i Barkarby under morgonens maximitimmar. Skälet till detta är att vid stillastående köer på motorvägen mot Stockholm får fler bilister en valmöjlighet att köra av vid Barkarby trafikplats mot Norrviksvägen och vidare till Akalla. Redan idag kör många av E18 i Jakobsbergs trafikplats för att slippa köer på E18. Ökningen, ca 15% under de två högst belastade timmarna på morgonen, bedöms inte medföra märkbart högre bullernivåer, men påverkar trafiksäkerheten något i negativt avseende.

På kort sikt bedöms den förslagna handelsetableringen ge en mindre ökning av trafiken på med mellan 1-5% på Skälbyvägen/Ekvägen och 3-4% på Norrviksvägen. Denna ökning avhjälpas då Skälbyvägen och Norrviksvägen avvecklas som kommunala huvudvägar (i enlighet med ÖP 2001) och ersätts med en förlängning av Växthusvägen från Stockholm respektive avstängd anslutning till Akallavägen och ny trafikplats vid Hjulsta. Växthusvägens förlängning och Hjulsta trafikplats beräknas påbörjas år 2005/2006 resp 2006.

☐ Trafiksäkerhet 15-20 år



På längre sikt (15-20 år) avser kommunen ersätta nuvarande trafikplats med en ny, söder om den befintliga. Denna lösning redovisas i kommunens översiktsplan som antogs 2001 och skulle klara ett helt utbyggt Barkarbyfält. I dagsläget anser kommunen dock att lösningen är för kostsam och överdimensionerad.

Figur 3: Barkarby trafikplats enligt ÖP 2001 med trafikbedömning för 2030 (fordon/vardagsdygn).

Föreslagen trafikplats är tydligare och mer överblickbar än dagens (och detaljplaneförslagets) alternativ. Jämfört med dagens situation minskar trafiken på det kommunala vägnätet, vilket medför ökad trafiksäkerhet och mindre buller.

▣ **Vägtrafikbuller
gentemot
verksamheter**

J&W/WSP akustikbyrån har i utredningar daterade 2002-05-31 (Kalvshälla backe) och 2003-11-04 (Krosstomten) studerat trafikbuller gentemot detaljplanens verksamhetskvarter (handel, hotell och kontor).

Nedan angivna riktvärden för trafikbuller i dBA gäller:

Typ av utrymme	Högsta ekvivalenta ljudnivå	Maximala ljudnivå
Kontorsrum, mindre konferensrum, samtalsrum, vilrum, reception	40	55
Butiker	45	-
Korridor, entré, omklädningsrum	45	-
Gästrum, hotell	30	45
Restaurang	40	55

Tabell 1: Riktvärden för trafikbuller enl. "Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell", SS 02 52 68. Ljudnivåer i dBA (ljudklass C).

För utomhus miljöer gäller riktlinjer enligt nedan:

Typ av verksamhet Högsta ekvivalenta ljudnivå	2 m från fasad	2 m från fasad, vid uteplats
Arbetsplatser	65	55 - 65

Tabell 2: Riktlinjer för buller för utomhusmiljöer i riksdagspropositionen "Handlingskrav mot buller" (SOU 1993:65). Ljudnivåer i dBA (ljudklass C).

Krosstomten

För krosstomten gäller enligt WSP att ekvivalenta ljudnivåer vid fasader närmast E18 beräknas uppgå till mellan 55-72 dBA. Maximala ljudnivåer beräknas vara 70-75 dBA. För att kunna uppnå riktlinjer om maximal ljudnivå samt ekvivalent ljudnivå inomhus enligt tabell ovan skall fönster på fasad mot E18 väljas med lägsta ljudisolering om $R'_{A, tr} = 35$ dB, vilken är en relativt vanlig standard.

WSP:s bullerberäkningar visar att riktvärden enligt ovan, vilka sammanfaller med detaljplanens planbestämmelse (S), kan uppnås både inomhus och utomhus inom vistelsezon.

Kalvshälla backe

För kvarteret har två alternativa förhållanden studerats. Dels med trafikuppgifter baserade på dagens trafikmängd inkl. detaljplanens exploatering och val av trafikplats, dels med framtida trafikbedömning för år 2030 med ny trafikplats och infart mot Barkarbyfältet (figur 3 ovan).

J&W:s beräkningar visar att den ekvivalenta ljudnivån som mest uppgår till 67 dBA framför de västra fasaderna mot E18 och till 65 dBA vid fasader mot Enköpingsvägen. Den maximala ljudnivån från E18 understiger 75 dBA medan den från Enköpingsvägen uppgår till högst 80 dBA. För fasader mot E18 är den ekvivalenta ljudnivån (67 dBA) dimensionerande medan för fasader mot Enköpingsvägen är den maximala ljudnivån (80 dBA) dimensionerande. Värdena gäller för både detaljplaneförslaget och år 2030.

För söderfasad mot ny väg (alt 2030) beräknas den ekvivalenta ljudnivån utanför fasad uppgå till 67 dBA, vilket är dimensionerande.

För att kunna uppnå riktlinjer om maximal ljudnivå samt ekvivalent ljudnivå inomhus enligt tabell ovan skall fönster på fasad väljas med lägsta ljudisolering enligt tabell nedan:

Väg/riktning	Kontor ¹⁾	Hotell ²⁾
E18	$R'_{A,tr} = 30$ dB	$R'_{A,tr} = 36$ dB
Enköpingsvägen	$R'_{A,tr} = 30$ dB	$R'_{A,tr} = 34$ dB
Framtida infart (2030)	$R'_{A,tr} = 30$ dB	$R'_{A,tr} = 36$ dB

1) Vid beräkningarna för kontor har hela fasaden förutsatts bestå av fönster. Om fönsterarean t. ex. är 50 % av fasadarean kan kraven sänkas med 3 dBA.

2) Vid beräkningarna för hotell har förutsatts en fönsterarea på 2 m² i varje hotellrum. Kravet ökar med 3 dB för varje fördubbling av fönsterarean.

Generellt gäller att fasadkonstruktionens ljudisolering inkl. eventuell friskluftsöppning förutsätts vara minst 10 dB högre än fönsterisolering.

J&W:s bullerberäkningar visar att riktvärden enligt ovan, vilka sammanfaller med detaljplanens planbestämmelse (S), kan uppnås både inomhus och utomhus inom vistelsezon.

Kommentar / förklaring:

Ljudnivå anges i dB som är en logaritmisk skala. En dubblering av ljudtrycket (mäts i Pa) medför en höjning av ljudnivån med 3 dB. En höjning med 1-2 dB är den minsta förändringen som kan uppfattas av människan. En höjning med 6-8 dB brukar jämföras med en dubblering av störningsintrycket. Vidare ger en dubblering av trafikintensiteten (antalet fordon per dygn) en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med 3 dB.

▣ Vägtrafikbuller gentemot bostäder

Närmast liggande bostadsområde är Söderhöjden (Tallbohov), ca 100 m öster om E18. Enligt beräkningar (Vägverket) klaras bullerkrav gentemot bebyggelsen för drygt 40.000 fordon/dygn (idag ca 30.000). Den utökade handeln som detaljplanen tillåter medför endast marginell ökning av trafiken på E18 norrut. En allmän uppräknings av trafikflödena medför dock att trafiken år 2030 bedöms kunna uppgå till 60.000 fordon/dygn (se fig. 3). Då råder dock troligtvis andra förutsättningar med ny helt ny trafikplats. Behov av bullerdämpande åtgärder får studeras och utföras i samband men det arbetet.

▣ Flygbuller

Flygbullerberäkningar framtagna av J&W akustikbyrå 2002-03-01 visar att planområdet inte påverkas av flygbuller över 70 dB maxnivå dagtid. Inte heller riktvärdet för ekvivalentnivån 55 dB bedöms överskridas utanför flygplatsområdet.

▣ Emissioner (luft) / Miljökvalitetsnormer Ett genomförande av detaljplanen bedöms medföra en trafikökning av ca 3.500 fordonsrörelser/dygn (frd/d) i närområdet. De kompletterande ramperna till trafikplatsen och omläggning av trafiken till IKEA (genomfördes under 2003) bedöms sammantaget innebära att trafikmängderna ökar främst på E18 och Viksjöleden samt något på Herrestavägen medan de minskar på Enköpingsvägen. Varken E18 eller Viksjöleden är slutna gaturum utan "vädrar ut" avgaser och partiklar och bedöms därför klara tillskottet av trafik utan att gränsvärden för kvävedioxid eller partiklar överskrids. Trafikökningen på Herrestavägen som föranleds av exploateringen (interntrafik till och från Barkarby Handelsområdet) är marginell (+ 200 frd/d) och påverkar inte luftkvaliteten.

Utanför närområdet innebär den tidsbegränsad (t.o.m. färdigställandet av Växthusvägen och Hjulsta tpl) ökningen av luftföroreningar längs Skälbyvägen/Ekvägen samt Norrviksvägen enligt Nordplans utredning (2001-04-18) vara mellan 1-5%. Halten luftföroreningar kommer endast att påverkas marginellt.

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanens genomförande inte innebära att någon miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken överskrids inom kommunen.

▣ Nollalternativ Stenkrosshantering är idag nedlagd och endast betongstationen har kvar sin verksamhet på krosstomten (Barkarby 4:3). Trafikalstringen från denna är relativt liten och påverkar i stort varken trafiksäkerhet eller bullernivån i närområdet. Gällande stadsplan för krosstomten (S870430) tillåter dock industriverksamhet av stor omfattning. Tillåten exploateringsnivå motsvarar totalt 25% av fastigheterna Barkarby 4:2-4:4, ca 8500 m² BYA (den yta som byggnader upptar på marken) till en högsta byggnadshöjd om 21 m. Omfattningen av verksamheten och därmed trafikalstringen (företrädesvis tung sådan) kan således öka avsevärt ifrån dagens nivå.

MÅLUPPFYLLELSE Översiktsplan 2001 anger flera mål på olika nivåer för trafiken. De *hälso-relaterade* mål som bedöms beröra aktuell detaljplan anges nedan (kommentarer i **fet text**):

- ▣ Trafiksäkerhet *Utgångspunkter för Järfällas framtida trafiksystem:*
- ▣ *Öka kollektivtrafikresandet. Underlaget för kollektivtrafiken ökar samtidigt som en externetablering oftast alstrar mer biltrafik.*
 - ▣ *Begränsa trafikens negativa miljöpåverkan. Bättre luft (mindre trafik) på lokala vägnätet och dagvattenrening (=renare vatten i Bällstaån).*
 - ▣ *Minska antalet trafikolyckor. Bl.a. genom säkrare gång- och cykeltrafik.*

Inriktning för det framtida trafikinätet:

- ▣ *Styra biltrafik med start eller mål utanför kommunen till det regionala vägnätet för att avlasta lokala vägar. Överensstämmer med planförslaget*
- ▣ *Styra biltrafik mellan kommundelarna till några få huvudvägar med god standard och framkomlighet och därigenom minska trafiken i bostadsområdena. Överensstämmer med planförslaget.*

■ Buller

Beträffande buller återfinns nedanstående mål i översiktsplanen som bedöms beröra detaljplanen (kommentarer i **fet text**):

*Bullret i Järfälla ska minskas så att en från miljö- och hälsosynpunkt godtagbar ljudmiljö säkerställs i hela kommunen. **Det kommunala vägnätet avlastas delvis vilket medför mindre buller lokalt. Ökning av buller (trafik) sker längs E18. Riktvärden för buller gentemot planområdets angränsande verksamhetskvarter anges som planbestämmelse.***

*Kommunen ska verka för att bullerstörningar i befintliga bostads- och friluftsområden begränsas så långt möjligt. **Ökad trafik på E18 medför inte bullerproblem för närmast liggande bostäder på Söderhöjden***

*Vid nybyggnad av bostäder eller ny- eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur ska nationellt beslutade riktvärden för buller normalt inte överskridas. **Planbestämmelse för bullernivåer inom- och utomhus anges.***

■ Emissioner (luft)

Ett allmänt mål och inriktning för luft återfinns i översiktsplanen (kommentarer i **fet text**):

*I Järfälla ska alla människor kunna vistas i tätortsmiljön utan att drabbas av negativa hälsoeffekter på grund av luftföroreningar. **Överensstämmer med planförslaget.***

FÖRSLAG TILL
ÅTGÄRDER

- Inga extra åtgärder föreslås.

RISKER

Analysen berör konsekvenser för detaljplanen genomförande beträffande olycks- och säkerhetsrisker avseende transporter med farligt gods.

NULÄGE

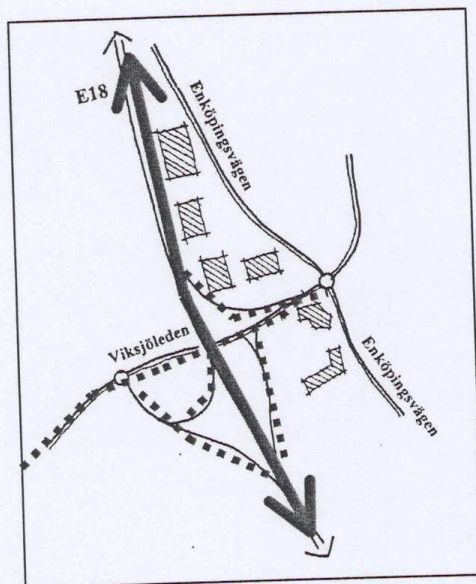
Merparten av pågående verksamhet i närområdet är inriktad på handel. Strax sydöst om planområdet finns Barkarby flygfält som idag är en enskild flygplats och endast nyttjas för skol- och privatflyget med ca 15.000 flygrörelser/år. Kommunen som äger marken har som målsättning att i framtiden nyttja hela fältet för bostadsbebyggelse, arbetsplatser och handel.

E18 utgör en primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla olika klasser av farligt gods får transporteras på vägen. E18 trafikeras idag av uppskattningsvis 43.000 fordon/dygn söder om Barkarby trafikplats och 30.000 norr om trafikplatsen. Uppskattningsvis 7 % utgörs av tung trafik. Vägen är fyrfältig och skyltad hastighet är 110 km/tim. Trafiken i de bägge körriktningarna skiljs åt av en mittbarriär som utgörs av dubbla mitträcken. Den aktuella sträckan kantas också av vägräcken.

Viksjöleden, liksom anslutningarna mellan Viksjöleden och E18, utgör en sekundär transportled för farligt gods. Norr om cirkulationsplatsen mellan Viksjöleden och Enköpingsvägen utgör även Enköpingsvägen idag en sekundär transportväg för farligt gods. Enköpingsvägen är dock i översiktsplanen (ÖP 2001) angiven som sekundär transportväg där farligt gods transporter bedöms kunna utgå efter ombyggnad till en fullständig trafikplats vid Barkarby.

KONSEKVENSER

■ Planförslaget



Efter utbyggnad av Barkarby trafikplats i enlighet med detaljplanen bör Kalvshälla backe och Krosstomten enligt ÖP 2001 (se ovan) endast komma att beröras av farligt gods transporter på E18 (primärled) samt Viksjöleden och på-/avfartsramper till E18 (sekundärleder).

Figur 4: Farligt gods transporter efter detaljplanens genomförande och i enlighet med ÖP 2001.

←→ Primärled
..... Sekundärleder

I samband med framtagandet av samrådsförslaget gjordes av SYKON Stockholms konsult övergripande riskbedömningar avseende farligt gods transporter på E18. Till föreliggande utställningsförslag har s.k. Riskanalyser (fördjupade studier) för områdena tagits fram av WSP Samhällsbyggnad (Krosstomten) och Thyréns AB (Kalvshälla backe). Planbestämmelser införda på plankartan är kopplade till förslag till åtgärder i dessa riskanalyser. Nedan redovisas utdrag (i kursivt) ur de framtagna riskanalysernas slutsatser och förslag till åtgärder.

Krosstomten

Resultatet av riskanalysen visar att läget in till E18 och förekomster av transporter av farligt gods på denna primära transportled för farligt gods motiverar att särskilda skyddsåtgärder vidtas för att byggnationen ska kunna genomföras enligt planerna.

De riskreducerande åtgärderna som föreslås baseras på risken för höga strålningsnivåer till följd av pölbränder av petroleumprodukter. Konsekvenserna av olyckor med utsläpp av gas är betydligt högre men samtidigt är sannolikheten för en olycka med utsläpp av gas väsentligt mycket mindre. Därför bedöms den sammanlagda risken för gasutsläpp vara på en nivå där riskreducerande åtgärder sannolikt inte går att motivera ur ett kostnad/nyttoperspektiv.

För att minska risken för höga strålningsnivåer som en följd av pölbränder kan en skyddande barriär uppföras mellan vägen och den planerade bebyggelsen. Det finns även andra sätt att minska riskerna men då användningen av barriär föreslagits av uppdragsgivaren (TK Development) har detta alternativ undersökts. Enligt beräkningarna ger en två meter hög barriär ett sådant skydd mot strålning att inga andra åtgärder i form av brandtålig fasad och liknande erfordras. Denna barriär kan utformas på flera sätt. Ett alternativ som ligger nära till hands är att utnyttja den vall som ligger på området närmst vägen redan idag. Med hjälp av en vall åstadkoms även skydd genom att fordon hindras att komma för nära bebyggelsen och eventuella utsläpp av brandfarlig vätska inte sprids till områden nära den planerade bebyggelsen. Barriären bör utformas så att den motstår både värmestrålning och kraften från påkörande tunga fordon. Den bör vidare ha en bas som maximalt är två gånger barriärens höjd (d.v.s. med en lutning 1:1). Barriären placeras vidare så nära E18 som möjligt. Den väg som avses beträffande de riskreducerande åtgärderna är de delar av E18 där den planerade bebyggelsen ligger på ett avstånd av 25 m från vägen. Detta innebär att byggnaderna 1 och 2 ej påverkas av eventuell olycka med transport av brandfarlig vätska och således ej behöver skyddas särskilt. Däremot bör områden på ett avstånd av 25 m från E18 utformas så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse eftersom strålningen inom området i händelse av en olycka med påföljande brand kan bli så hög att människor tar stor skada. Detta innebär att de parkeringsplatser som planerats omedelbart väster om Byggnad 2 bör flyttas till annat läge längre från E18, exempelvis till det område söder om Byggnad 2 som benämns gräsyta.

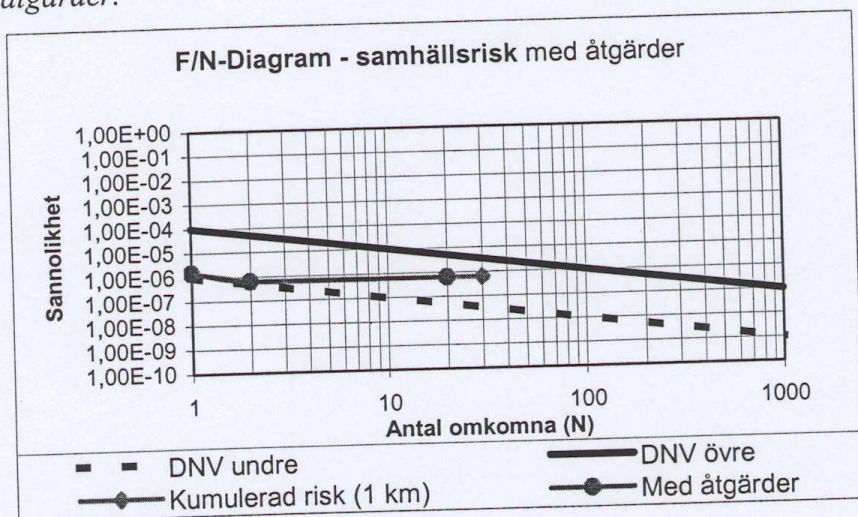
Kalvshälla backe

Vid exploatering av ny bebyggelse invid transportleder för farligt gods måste risksituationen utredas eftersom olyckshändelser vid sådana objekt kan få konsekvens för dem som vistas inom området. Denna analys har utrett hur stor risk människor inom området kan komma att utsättas för med hänsyn till omgivande vägar. I analysen har hänsyn inte tagits till långsiktiga effekter av hälsofarliga ämnen. Fokus har varit på plötsliga och oväntade olyckshändelser med akuta konsekvenser för människors liv och hälsa. Det är enbart människor med koppling till den planerade bebyggelsen som har beaktats i beräkningarna.

De planerade byggnaderna ligger ca 10 meter från Enköpingsvägen, 20 meter från Viksjöleden, > 90 meter från avfarten från E18 samt över 100 m från E18.

I analysen har möjliga olycksscenarioer identifierats och analyserats. Genomförda beräkningar har resulterat i risknivåer redovisade som samhällsrisk. Utifrån ett framtaget förslag på acceptanskriterier har en värdering av risknivåerna gjorts.

Resultatet av riskvärderingen visar att risknivån ligger inom det område där man bör sträva efter att sänka riskerna med rimliga medel. Det olycksscenario som ger störst bidrag till risknivån är utsläpp av giftig gas på E18. Riskreducerande åtgärder bör tillämpas för att höja säkerheten i planerade byggnader. I matrisen nedan visas risknivån med föreslagna åtgärder.



Den streckade och heldragna svarta linjen representerar de riskkriterier som tillämpats i rapporten. Risker över den heldragna linjen anses oacceptabla medan risker nedanför den streckade linjen anses acceptabla. Risker mellan de båda linjerna ska man sträva efter att sänka så långt det är praktiskt möjligt.

Föreslagna åtgärder skapar en ökad säkerhet för de som vistas i planerade byggnader. Det är risken för utsläpp av giftig gas som drar upp risknivån. I beräkningarna har vi valt att vara på den säkra sidan eftersom det finns ett antal osäkerheter. Bland annat har vi antagit att när en olycka med giftig gas sker, inträffar den i höjd med aktuell bebyggelse samt gasen driver mot bebyggelsen. Vi har också antagit att det är maximalt med folk utomhus och inomhus när olyckan inträffar.

Utifrån ovanstående resonemang, föreslagna åtgärder (se nedan) och den allmänt relativt låga risknivån bedömer vi det möjligt att uppföra planerad bebyggelse om nedan föreslagna åtgärder tillämpas.

▣ Nollalternativ

Utan en utbyggnad av Barkarby trafikplats är Enköpingsvägen norr om cirkulationsplatsen är Viksjöleden fortsatt en sekundär transportled för farligt gods med fortsatta risker för bl.a. övriga delar av Barkarby handelsplats.

MÅLUPPFYLLELSE

Översiktsplanen anger ett övergripande mål avseende farligt gods transporter i planeringen som relevanta för aktuell detaljplan (kommentarer i **fet text**):

Inom 100 meter från transportled för farligt gods eller från järnväg ska risksituationen beskrivas och bedömas vid exploatering. **Överensstämmer med planförslaget.**

FÖRSLAG TILL
ÅTGÄRDERKrosstomten

- För att möjliggöra bebyggelse på ett avstånd av 25 meter från E18 skall en skyddande barriär uppföras mellan vägen och den planerade bebyggelsen. Enligt riskanalysen ger en två meter hög barriär ett sådant skydd mot strålning att inga andra åtgärder i form av brandtålig fasad och liknande erfordras. Barriären skall utformas i enlighet med framtagna riskanalys.

Kalvshälla backe

- Fasader mot Viksjöleden och Enköpingsvägen ska utföras med obrännbart material med hänsyn till risken för pölbrand på de båda vägarna.
- Fönster mot Viksjöleden och Enköpingsvägen ska dimensioneras med hänsyn till värmestrålning. Möjliga lösningar är att inte ha några fönster åt detta håll, ha små och högt sittande fönster eller ha brandklassat glas i fönstren. Vanligt fönsterglas reducerar värmestrålning till viss del. Skyddet blir högre om det finns luftspalter mellan glasen. Syftet med åtgärden är att inte inredning som möbler och gardiner innanför fönstren ska hinna antändas innan folk har insett faran och genomfört en utrymning.
- En hög intern brandsäkerhet ska hållas vad gäller dimensionering av utrymningsvägar, larm, skyltning mm.
- Utformning av markområde mot identifierade riskobjekt får inte uppmuntra till längre vistelse. Exempelvis ska man undvika att placera parkbänkar och anordna lekplatser här.
- Entréer ska undvikas mot Enköpingsvägen och Viksjöleden om sådana ändå görs måste utrymningsväg även finnas åt annan sida så att utrymning kan ske bort från riskobjektet.
- Central nödavgång av ventilationen ska finnas i byggnaderna. Vid förekomst av giftig gas eller brandrök kan spridning in i byggnaderna hindras om ventilationen på ett snabbt och enkelt sätt kan stängas av.
- Luftintag bör inte placeras mot E18.

ÖVRIGT

Analysen berör konsekvenser för detaljplanen genomförande beträffande värmeförsörjning.

NULÄGE

Befintlig verksamhet på krosstomten (Swerock AB:s betongsstation) har idag lokalt uppvärmda lokaler.

KONSEKVENSER**■ Planförslaget**

Föreslagen exploatering medför inga lokala utsläpp då byggnaderna på krosstomten och på Kalvshälla backe föreslås anslutas till befintlig fjärrvärmeledning längs Enköpingsvägen.

■ Nollalternativ

En eventuell utökning av den industriverksamhet som gällande detaljplan tillåter kan ansluta sig till fjärrvärmeledningen längs Enköpingsvägen.

MÅLUPPFYLLELSE

Översiktsplanen anger ett par mål avseende energiförsörjningen som är relevanta för aktuell detaljplan (kommentarer i **fet text**):

*Energisystemens hälso- och miljöpåverkan ska minska genom godushållning och ökad användning av förnyelsebara energikällor. **Överensstämmer med planförslaget.***

*Handlingsfrihet för framtida omställningar av energiförsörjningen så att den blir mer långsiktigt hållbar ska eftersträvas. **Överensstämmer med planförslaget då central fjärrvärmeproduktion kan ställas om och nyttja den för tillfället bästa tekniken.***

**FÖRSLAG TILL
ÅTGÄRDER**

- Inga extra åtgärder föreslås.

SLUTSATSER / SAMMANFATTNING

MKB:n visar att miljösituationen i stort förbättras inom planområdet samt att i princip alla berörda kommunala mål och riktlinjer fastlagda i kommunens översiktsplan (ÖP2001) uppfylls.

VATTEN

- dagvatten
- ytvatten

Föreslagen oljeavskiljare och dagvattendamm för hantering av dagvatten från tillkommande och befintliga trafikytor på E18 förbättrar situationen för recipienten Bällstaån. På kvartersmark omhändertas och renas dagvattnet lokalt.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

MARK

- geoteknik
- markföroreningar
- radonförekomst

De geotekniska förutsättningarna i plansammanhang är klarlagda och inga komplicerade grundläggningsförhållanden anses råda. En översiktlig miljöteknisk undersökning på krosstomten visar att föroreningshalter med god marginal understiger Naturvårdsverkets riktlinjer för aktuellt ändamål. Grundvattnet uppvisar låga halter av metaller och organiska föreningar. All mark inom planområdet bedöms utgöras av låg- och/eller normalradonmark.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

BIOLOGISK MÅNGFALD

Sedan 1995 finns ett häckande par av den rödlistade arten Mindre strandpipare på Krosstomten I övrigt har kontoret inte funnit några intressen registrerade avseende flora, fauna eller andra rödlistade arter inom planområdet. Området omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område). Föreslagen exploatering placeras till allra största del på redan exploaterad mark. För den mest högresta och för landskapsbilden viktiga vegetationen anges ändamålet NATUR.

Med undantag för att ett häckande par av den rödlista arten Mindre strandpiparen försvinner uppfyller detaljplaneförslaget det övergripande mål som anges i översiktsplanen.

KULTURHISTORISKA MILJÖER

Planområdet gränsar till ett delvis utgrävt boplatsoområde, Raä nr 19, från ca 1000-talet f Kr. Enligt Stockholms läns museums undersökningsrapport kan lämningar av boplatser, eventuellt enstaka gravar, vara kvar under den tidigare dragningen av Enköpingsvägen. Boplatserna är inte heller avgränsad längre norrut eller mot stenkrossen (Barkarby 4:2). Vidare berörs planområdet i norr av en äldre vägbank, Raä nr 195, längs Enköpingsvägen.

Upplysning finns på plankartan om att arkeologisk förundersökning ska föregå markarbeten inom områden som kan komma i konflikt med fornlämning, Raä nr 19. Vägbanken, Raä nr 195 berörs inte av exploateringen.

I övrigt finns enligt kulturmiljöenheten på länsstyrelsen och kommunens kulturförvaltning idag inga kända fornlämningar kvar inom planområdet. Utgrävningarna av Kalvshälla backe (Dragonbacken) 1994-98 innebar att inga fornlämningar finns kvar inom denna del.

De f.d. arbetarbostäderna till F8 som ligger på norra delen av krosstomten, (Barkarby 4:2) bedöms inte besitta ett så högt kulturhistoriskt värde att krav på bevarande kan ställas.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

**LANDSKAPS- och
STADSBILD**

På krosstomten försvinner vegetationsskärmarna mot E18 och Enköpingsvägen. Vallen behålls dock till största delen mot E18. Området och den föreslagna exploateringen exponeras därmed mer och bebyggelsen blir det första man ser av Barkarby handelsplats söderifrån. Ett väl tilltaget avstånd (30 m) mellan byggnadsvolymer medför att bebyggelsen för E18-resenären kommer att upplevas som en serie av byggnader med samma formstråk. Den största och mest uppglasade byggnaden placeras i tomtens sydvästra hörn där den i sällskap med en skyltpylon i form av en flygplansvinge förstärker entrén till handelsplatsen. Träden som planteras på parkeringsplatsen och längs Enköpingsvägen bidrar till att visuellt minska skalan på de stora asfaltsytor som gränsar mot vägen. På Kalvshälla backe bevaras stora delar av höjden och skogsvegetationen. Föreslagen lokalisering av bebyggelse tar stöd i höjden och verkar positivt på landskapsbilden. Den nya trafikplatsens kommer att rama in de öppna gröna ytorna ner mot Bällstaån. Dagvattendammen kommer att ge ett positivt tillskott till upplevelsen både för den förbipasserande E18-resenären och den som rör sig i Bällstaåns dalgång. Den nya norrgående påfarten öster om E18 kommer att underordna sig den föreslagna bebyggelsen på tomten (se ovan).

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

HÄLSA

- trafiksäkerhet
- buller
- emissioner (luft) /
miljökvalitetsnormer

Barkarby trafikplats är en central anslutningspunkt till E18 och det övergripande vägnätet. Här ansluts trafik till / från Veddesta ind. omr, Barkarby handelsplats, boende i delar av Viksjö och den södra kommundelen samt framtida bostäder på Barkarbyfältet. Trafikplatsen har i dag endast södergående ramper, varför nordriktad trafik på E18 körs förbi Barkarby trpl till Jakobsbergs trpl via Enköpingsvägen. En mindre del körs också genom bostadsområdet Jakobsberg på Vasavägen/Frihetsvägen. I enlighet med detaljplanen avser kommunen att på kort sikt få till stånd en provisorisk lösning med en fullständig trafikplats med tillräcklig kapacitet för 5-15 år, vilket skulle klara den allmänna trafikutvecklingen samt en första utbyggnad av Barkarbyfältet och föreslagna verksamheter enligt detaljplaneförslaget.

På längre sikt (15-20 år) avser kommunen ersätta nuvarande trafikplats med en ny, söder om den befintliga. Denna lösning redovisas i kommunens översiktsplan som antogs 2001 och skulle klara ett helt utbyggt Barkarbyfält. I dagsläget anser kommunen dock att lösningen är för kostsam och överdimensionerad. Jämfört med dagens situation minskar trafiken på det kommunala vägnätet, vilket medför ökad trafiksäkerhet och mindre buller.

J&W/WSP akustikbyrån har i utredningar studerat trafikbuller gentemot detaljplanens verksamhetskvarter (handel, hotell och kontor). För att uppnå riktlinjer om maximal och ekvivalent ljudnivå inomhus (=detaljplanens bestämmelse) skall fönster väljas med lägsta ljudisolering om 30 – 36 dBA, vilket är en relativt vanlig standard. Utomhus uppnås riktlinjerna för högsta ekvivalenta ljudnivå 65 dBA inom vistelsezonerna. Detaljplaneförslaget bedöms uppfylla alla aktuella mål i översiktsplanen.

Halten luftföroreningar orsakade av trafikökningen kommer bara att påverkas marginellt inom och i anslutning till planområdet samt längs vägarna i den södra kommundelen. Detaljplanens genomförande bedöms därför inte innebära att någon 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. Viksjöleden, liksom anslutningarna mellan Viksjöleden och E18, utgör en sekundär transportled för farligt gods. Norr om cirkulationsplatsen mellan Viksjöleden och Enköpingsvägen utgör även Enköpingsvägen idag en sekundär transportväg för farligt gods. Enköpingsvägen är dock i översiktsplanen (ÖP 2001) angiven som sekundär transportväg där farligt gods transporter bedöms kunna utgå efter ombyggnad till en fullständig trafikplats vid Barkarby.

WSP Samhällsbyggnad och Thyréns AB har tagit fram riskanalyser avseende farligt godstransporter för Krosstomten respektive Kalvshälla backe. De framtagna riskanalyserna bedömer att det utifrån den relativt låga risknivån och föreslagna riskreducerande åtgärder är möjligt att uppföra den planerade bebyggelsen. De åtgärder som riskanalyserna föreslår följs upp med planbestämmelser på plankartan.

Detaljplaneförslaget uppfyller övergripande aktuellt mål i översiktsplanen.

ÖVRIGT**- värmeförsörjning**

Föreslagen exploatering medför inga lokala utsläpp då byggnaderna på krosstomten och på Kalvshälla backe föreslås anslutas till befintlig fjärrvärmeledning längs Enköpingsvägen.

Detaljplaneförslaget uppfyller alla aktuella mål i översiktsplanen.

MERVERKANDE, REFERENSER OCH UNDERLAG**MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN**

Miljökonsekvensbeskrivningen har framtagits i samverkan mellan:

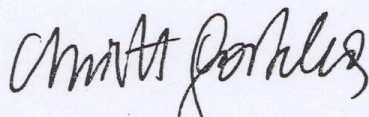
- Irene Andersson	miljö- och hälsa
- Karin Hermansson / Anne Pagés	miljö- och hälsa
- Katarina Ekestubbe	park- och natur
- Ingemar Frid	plan- och bygg

**ÖVRIGA
MEDVERKANDE**

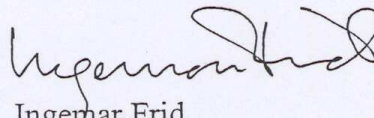
Illustration på sidan 11 är framtagen av Arkitekterna Björk & Maigård.

**REFERENSER och
UNDERLAG**

- MKB i Järfälla, ansvars- och arbetsfördelning för MKB, Järfälla 1999
- Checklista för miljökonsekvensbeskrivning
- TK-etablering på Barkarbyfältet. Diskussion av effekter på trafikmiljön, Nordplan 2001-04-26
- Trafikutredning, Msk, 2003-05-15, rev 2003-08-05
- Övergripande riskbedömning, SYCON Stockholm konsult, april 2002 samt juni 2002.
- Riskanalys, Fastigheten 4:2 och 4:3 i Barkarby, WSP, 2003-11-12
- Riskanalys, delen Kalvshälla backe, Thyréns, nov 2003
- Bullerutredningar, J&W/WSP akustikbyrå, 2002-05-31 samt 2003-11-04
- Flygbullerredovisning för Barkarby flygpl., J&W akustikbyrå, 2002-03-01
- Geoteknisk utredning, J&W, 2002-01-22
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, J&W, 2002-01-23
- Beskrivning angående dagvatten, SCC, 2002-04-18
- Miljökvalitetsnormer för utomhusluft, SFS 2001:527



Christina Gorkcheva
Plan- och bygglovchef



Ingemar Frid
Planarkitekt



Detaljplan för

BARKARBY TRAFIKPLATS

Fastigheten Barkarby 4:2 m fl, Järfälla kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen avses genomföras med normalt planförfarande enligt nedan preliminära tidplan.

Samråd: 18 aug – 18 sept 2003
Utställning: 12 jan – 10 febr 2004
Antagande: april/maj 2004 (beräknad)

Genomförande tid

Detaljplanens genomförandetid slutar 10 år efter lagakraftdatum. Skälen till att 10 år väljs är att detaljplanen i vissa delar är mycket projektrinriktad (krosstomten och nya ramper till E18) och avses genomföras snabbt, medan exploatering i övriga delar (Kalvshälla backe) är mera osäkerhet p.g.a. av frågor kring läge för framtida dragning av tillfart till Barkarbyfältet samt i dagsläget avsaknad av exploatör.

Efter det 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.

Huvudmannaskap/ Ansvarsfördelning

Järfälla kommun är huvudman för allmän plats och bl.a. ansvarig för projektering, utbyggnad samt drift- och underhåll av det vägnät som omger kvartersmarken.

Avtal

Detaljplanens genomförande ska regleras i mark- och exploateringsavtal mellan Järfälla kommun och exploatören av fastigheterna Barkarby 4:2 och 4:3. Ett av exploatören godkänt avtal bör föreligga innan utställningsskedet och ett undertecknat dito skall föreläggas kommunfullmäktige samtidigt som detaljplaneförslaget läggs fram för antagande.

Utöver erforderliga marköverföringar, ska i exploateringsavtalet kostnader och ansvar för genomförande samt utförande av nedanstående åtgärder klargöras:

- ☐ Norrgående kompletterande ramper till E18.
- ☐ Åtgärder på Enköpingsvägen i anslutning till tillfart till Barkarby 4:2-4:4.
- ☐ Utformningskrav på byggnader.
- ☐ Omfattning och utformning av parkeringsytor på Barkarby 4:2-4:4.
- ☐ Krav på dagvattenhantering på Barkarby 4:2-4:4.
- ☐ Uppfyllelse av lokala miljömål och Agenda 21.

Avtal ska upprättas mellan Vägverket och Järfälla kommun avseende anläggande av nya ramper till E18. Avtalet ska vara undertecknat av Vägverket och Järfälla kommun innan detaljplanen antas i kommunfullmäktige. Utbyggnaden av Barkarby trafikplats ska tidsmässigt anpassas till utbyggnaden av Hjulsta trafikplats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägare

Kommunala fastigheter som berörs är Barkarby 2:2 (Kalvshälla backe) och Jakobsberg 18:1 (vägområde väster om trafikplatsen), samt en mindre del av Säby 3:20. Övrig mark ägs av exploitören TK Utveckling AB (Barkarby 4:2 och 4:3).

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar mm

Markregleringar ska ske mellan kommunägda Barkarby 2:2 och Jakobsberg 18:1 samt handels- hotell- och kontorsfastigheten Barkarby 4:2 och 4:3 för att säkerställa trafikområden längs Enköpingsvägen, längs E18 samt norr om Viksjöleden.

Del av Barkarby 2:2 omvandlas till en eller flera nya fastigheter om totalt ca 13.600 m² för kontor- och hotelländamål. Plankarta, planbeskrivning och illustrationskarta utgör underlag för fastighetsindelningen. Gemensamhetsanläggning för parkering och angöring mm ska bildas för den/de nya fastigheten/ fastigheterna.

Barkarby 4:2 och 4:3 omvandlas till en eller flera fastigheter om totalt ca 55.700 m² för handels-, kontor- och hotelländamål. Plankarta, planbeskrivning och illustrationskarta utgör underlag för fastighetsindelningen. Gemensamhetsanläggning för parkering och angöring mm ska bildas för den/de nya fastigheten/fastigheterna.

Ledningsrätt

Upplåtelse av mark för transformatorstationer, befintliga och nya underjordiska ledningar (fjärrvärme, el mm) över nya fastigheter ska säkerställas genom ledningsrätter inom reserverade områden, i detaljplanen markerat med u.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi Kostnaden för att bygga ut de allmänna anläggningarna inom planområdet uppgår till 24,2 miljoner kronor fördelning enligt nedan (samtliga kostnader i 2002 års prisnivå):

- | | |
|---|----------|
| - Exploateringsanläggningar
(allmänna gator, gångvägar mm) | 22,1 Mkr |
| - VA-ledningar
(finansierade med anläggningsavgifter enligt gällande taxa) | 2,1 Mkr |

Totalt	24,2 Mkr
---------------	-----------------

Kostnader Kostnadsuppskattningar för exploateringsanläggningarna redovisas nedan uppdelade på olika "utgiftsslag" (projekteringskostnader ingår):

- | | |
|---|-------------------|
| - Ramp E18, norra påfarten inkl. gc-väg | 4.000 tkr |
| - Ramp E18, resterande ¹⁾ inkl. justering av Viksjöleden | 15.000 tkr |
| - Enköpingsvägen (N), vänstersvängande fält / cirk. plats | (600-)700 tkr |
| - Enköpingsvägen (S), vänstersvängande fält | (500-)600 tkr |
| - Dagvattendamm + dagvattenledningar för trafikplatsen | 1.300 tkr |
| - Omdragning av vattenledning, dim 300 | 500 tkr |
| - Totalt | 22.100 tkr |

1) Förutsätter att E18-bron ej behöver breddas. Då tillkommer ytterligare 8.500 tkr

Övriga kostnader Kostnader för ändringar/omläggningar av kablar föranledda av exploateringen föreslås bekostas av exploatören alternativt kommunen.

Intäkter För att kunna genomföra planerad exploatering av Barkarby 4:2 och 4:3 krävs att exploatören ekonomiskt bidrar till att trafiksituationen i det geografiska närområdet förbättras. Del av ovanstående kostnader (22.100 tkr) skall därför täckas av exploatören till fastigheterna Barkarby 4:2 och 4:3. Del av kostnaden som exploatören ska bidra med ska regleras i mark- och exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören. Bidraget kan för närvarande inte preciseras.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader Medel finns inte avsatta för ökade drift-, underhålls- och kapitalkostnader.

Detaljplan Kostnaden för framtagande av detaljplanen ska regleras i plankostnadsavtal mellan miljö- och stadsbyggnadskontoret och exploatören till fastigheterna Barkarby 4:2 och 4:3. Kostnaden för övriga delar av detaljplanen kan tas ut som planavgift enligt gällande taxa i samband med bygglov.

TEKNISKA FRÅGOR

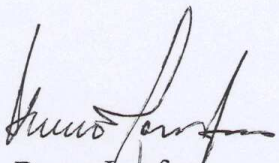
- Utredningar** De geotekniska undersökningar som gjorts är tillräckliga för överväganden i plansammanhang. Inför detaljprojektering av kvartersmarken (husgrundläggning, uppfyllnader mm) erfordras ytterligare undersökningar.
- Höjdsättning** Påfartsrampen norrut liksom gcm-vägen längs Viksjöleden (HUVUDGATA) har höjdsatts på ett par ställen.
- Buller under byggnationen** Naturvårdsverket riktlinjer för buller ska följas vid entreprenadarbeten.

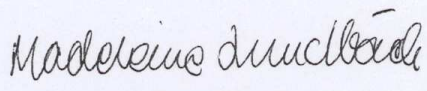
ÖVRIGT

Medverkande tjänstemän

Planförslaget har framtagits i samverkan mellan:

- Bruno Jervfors genomförandefrågor
- Göran Rosvall lantmäteri frågor
- Jan Bark mark- och exploatering
- Ingemar Frid/Madeleine Lundbäck plan- och bygglov


Bruno Jervfors
Bitr. förvaltningschef


Madeleine Lundbäck
Planarkitekt