



Reservation

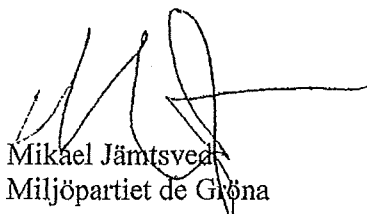
Kommunfullmäktige 2012-03-19

Ärende 2 – Detaljplan för Barkarbystaden I

Miljöpartiet är i grunden väldigt positiva till utvecklingen av Barkarbystaden. Vi ser Barkarbystaden som en viktig utvecklingspunkt för Järfälla och stockholmsregionen som helhet. Vi menar dock att vissa misstag har gjorts under framtagandet av detaljplanen.

På barkarbyfältet har vi redan idag ett av norra Europas största handelsområde, ett område som de flesta måste ta sig till med bil. Vi menar att stadskänslan riskeras om vi fortsätter bygga i den riktningen. Vi menar att de områden som ligger allra närmast Barkarbystaden borde få mer av en stadskaraktär med små butiker och service till närboende eller kanske kontor och ett par bostäder. Att bygga storskalig handel på det sättet som fullmäktigemajoriteten önskar leder inte till att vi skapar den stad vi vill göra.

Miljöpartiet föreslog istället att detaljplanen i vissa hänseenden skulle ändras och anser fortfarande att det är en bättre lösning för framtidens Barkarbystad, vi reserverar oss därför mot fullmäktiges beslut att avslå vårt yrkande.


Mikael Jämtsved
Miljöpartiet de Gröna

Am AK AG

Folkpartiet Liberalerna i Järfälla



Folkpartiet Liberalerna

Reservation

i ärende Detaljplan för Barkarbystaden I, del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl
Dnr Kst 2009/171

Yrkande

i första hand

att detaljplanen återremitteras för bearbetning

i andra hand

att kommunstyrelsens förslag om antagande avslås med undantag av handelskvarteret betecknat med A

Motiv

Vi har under planärendets beredning redovisat en rad invändningar mot förslaget till detaljplan för Barkarbystaden I (reservation kommunstyrelsen 31 jan 2011; särskilt yttrande planutskottet 26 oktober 2011). Invändningarna kvarstår.

Trots att planeringen för fältet pågått under ett decennium finns inte några stabila förutsättningar för anslutande infrastruktur. Avgörande beslut, både vad gäller planering, finansiering och genomförande saknas. Det gäller så viktiga delar som E 18's framtida trafikplats Barkarby, Viksjöledens kapacitet, spårväg till Akalla, tunnelbaneförlängning från Hjulsta samt ev. anslutningsmöjlighet till Hjulsta trafikplats. Planhandlingarna ger sken av att dessa stora trafikfrågor är mer eller mindre lösta. Detta är inte sant, vilket bättre borde ha framgått av bl.a. kommentarerna till inkomna yttranden. Än värre är att arbetet med kommunens översiktsplan efter två år inte presenterat en trovärdig trafikstruktur.

Ny trafikplats Barkarby

Detaljplanen utgår från att en ny trafikplats Barkarby anordnas söder om nuvarande trafikplats. Trafikverket bedömer att den föreslagna trafikplatsen kan ha risker för begränsningar i kapaciteten, varför den bör omstuderas och eventuellt ges annan lokalisering. Handelsplatsens och de nya bostadskvarterens anslutning till E 18 är grundläggande för fältets access till det övergripande vägnätet. En så central faktor skall vara klarlagd innan beslut om detaljplan fattas.

De stora handels- och logistikinvesteringar som nu genomförs inom Teknikhöjden och vid Nettovägen liksom kommande 1.200 bostäder i Söderdalen kräver att Viksjöledens kapacitet utökas. Detta påverkar också Barkarby trafikplats. Vi förordar att en trafikutredning genast påbörjas kring möjligheterna att öka Viksjöledens kapacitet över järnväg och motorväg.

AM PR ASO



Spårväg

SL påpekar att något beslut om utbyggnad av spårväg i området inte finns. I detaljplanen hänvisas till RUFS, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Den innebär inte att landstingets investeringsprogram med automatik kommer att innefatta en spårväg. Restiden med buss från hållplatsen Järfälla kyrka till Akalla T-banestation är ca 8 minuter. Det är tveksamt om det någonsin blir samhällsekonomiskt försvarbart att ersätta en sådan fullgod reserelation med en spårvägsinvestering. Detta borde tydligare framgå av detaljplanen - inte minst med tanke på alla de miljardinvesteringar i spårtrafik som väntar på sin lösning i stockholmsregionen.

Här finns också **ett allvarligt etiskt dilemma**. Med nuvarande förutsättningar kommer sannolikt alla som under tiotalet flyttar till Barkarbyfältet att vara utan spårväg hela sin boendetid där oavsett hur länge man kommer att kvarbo. I marknadsföringen av fältet sägs inte tillräckligt tydligt att områdets hela kollektivtrafik enbart bygger på en kapacitetsstark busstrafik. Vi anser att framhävandet av en framtida möjlig spårväg kan uppfattas vilseledande som, i den mån det blir ett avgörande moment för den enskildes bostadsbeslut, är etiskt oförsvarbart.

T-banemöjlighet

Föreningen Rädda Järvafältet tillsammans med Naturskyddsföreningen i Järfälla och i Stockholms län framhåller att den långsiktiga lösningen för kollektivtrafiken i Barkarbystaden måste vara beslutad innan detaljplan fastställs och exploateringen anpassad till T-baneförbindelser från Akalla och Hjulsta.

I ärendet görs gällande att föreliggande detaljplan inte förhindrar en Tunnelbanelösning. I planeringskretsar råder tämligen konsensus kring uppfattningen att investeringstunga tunnelbaneförbindelser förutsätter koncentration och täthet med många invånare. Sådana förutsättningar finns inte i planen vilket utesluter T-bana i vart fall från Akalla. Detta borde tydligare framgå av handlingarna

En förlängning av T-banan från Hjulsta till Barkarby och eventuellt vidare till Jakobsberg har Järfälla bejakat sedan sextiotalet. Möjligheten bör bevaras för framtiden även om Hjulstagrenen redan har en fullgod omstigningsmöjlighet till pendeltåg i Sundbyberg, som nästa år dessutom kompletteras med omstigning till Tvärbana.

Trafiksituationen

ICA fastigheter som har ett ramavtal för handelskvarter A uttrycker oro över att den rådande besvärliga trafiksituationen kommer att bestå eller i värsta fall förvärras. Pågående kontakter med presumtiva hyresgäster till kvarteret har förstärkt oron då flera flaggat för att man ej är beredd att teckna hyresavtal förrän Järfälla kommun verifierat att tillräckliga åtgärder kommer att vidtagas.

Am CK AG



För handelsområdets del är trafiksituationen som mest ansträngd vissa helger. Vi delar bedömningen att åtgärder behöver vidtas. Hela Enköpingsvägens sträckning genom området kräver upprustning. Norrviksvägen kommer under överskådlig tid att svara för ett betydande trafikflöde, kanske ca 20.000 fordon per dygn, att jämföra med motorvägens ca 50.000. Herrestarondellen och trafikplats Barkarby får ytterligare belastning genom ökad logistik- och handelstrafik från västra sidan om motorvägen. Vilka förstärkningsåtgärder utöver Enköpingsvägen som är möjliga är svårt att avgöra. Planförslaget ger inte några alternativ.

Veddestabron

Viksjöledens bro över järnväg/motorväg är tämligen diskret placerad och knappast något dominant inslag i stadsbilden. Den tillkommande Veddestabron kommer att bli annorlunda. Den blir tillsammans med sina anslutningsramper ett kraftigt dominerande inslag över en öppen yta. Den uppförs i tre etapper och fortsätter in över fältet med namnet Barkarbyvägen. Det framgår inte av detaljplanen hur en första etapp av bron, som endast är en tredjedel av den slutliga bron, kommer att harmoniera med en fullt utbyggd väg. Om anknytningen mellan de två sträckningarna blir ett outnyttjat vägområde (smalare bro – bredare väg) kommer stadsbilden sannolikt att förbli så om vårt antagande om utebliven spårväg visar sig korrekt.

Den bästa lösningen – att avstå från Veddestabron till förmån för utbyggd Viksjöled och en Barkarbybro med kombinerad bil och gc-trafik – framstår alltmer som den självklara strukturen, i all synnerhet då Norrviksvägen under överskådlig tid kommer att vara en huvudled för väst-östlig trafik.

Sekundärleder för farligt gods

Kraftiga restriktioner har i detaljplanen införts för områden utmed sekundärleder för farligt gods dvs. Enköpingsvägen, Herrestarondellen och Viksjöleden. Försiktighetsmåttan är omfattande och kan kanske ifrågasättas. Prickmark mellan väg och byggnad har en benägenhet att bli ovårdade ytor med skräpigt intryck. (Se Herrestarondellen i dag - som kanske inte ens är prickmark). Säkerhetskraven för fasader med icke brännbart material, inga fönster eller entréer och i vissa fall kompletterande krav att inomhusytor nära vägen inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse talar för att estetiska krav vid genomförandet i hög grad kommer att få stå tillbaka. Sannolikheten för en gatumiljö som omges av släta betongväggar klädda med jättevepor och andra skyltinslag är betydande. Exempel finns att beskåda vid Herrestarondellen. Oavsett planbestämmelser krävs en hundra procentig uppmärksamhet kring den estetiska utformningen av brandklassade väggar och fönster.

Blandade kvarter

Barkarby handelsplats omfattar ca 150.000 kvadratmeter handelsyta. Detaljplanen för Barkarbystaden I rymmer ytterligare 70.000 kvadratmeter, varav det mesta är ytterligare externhandel. Många andra typiska externhandelsområden i landet, t.ex. Kungens kurva, försöker i sin vidareutveckling att blanda befintlig externhandel med bostäder, hotell, konferens etc.

Handwritten signature



Vi har, liksom miljöpartiet, under planarbetets gång förordat en sådan utveckling, dock utan att vinna gehör. Vi beklagar detta då argumenten emot varit skäligen svaga. Det finns inga fullgoda skäl till varför ena sidan av Barkarbyvägen skulle vara ett så avgörande mycket bättre bostadsläge än andra sidan. Stadsbildsmässigt skulle bostäder på ömse sidor om vägen vara att föredra eftersom moderna butikslokaler knappast alls efterfrågar exponering ut mot gatan. Handelsplatsen är en god illustration till dagens butikskoncept.

Till detta kommer att det rent allmänt är önskvärt att vara restriktiv med ytterligare externhandel till förmån för tätare butiks- och servicekoncept som i en framtid kan generera fler, oftare återkommande, kunder.

Samtliga kvarter inom området bör medge bostadsanvändning. Med hänsyn till aktuellt genomförande kan vi dock tillstyrka enbart handel och service i handelskvarter A.

Norrvatten

Norrvatten motsätter sig föreslagen detaljplan då Norrvattens huvudvattenledning passerar det aktuella området. I remissammanställningens kommentarer hänvisas till att Norrvatten i underhandskontakter konstaterat att genomförandet av denna detaljplan inte kräver omläggning av ledning men att för fortsättningen är det nödvändigt att hitta en fungerande lösning.

Vi anser inte att en muntlig underhandskontakt kan ersätta ett skriftligt remissvar. Ett ändrat besked bör dokumenteras genom en skrivelse om inte annat så av rättsäkerhetsskäl. Norrvattens huvudvattenledning är en grundläggande infrastruktur genom området som, liksom trafikstrukturen, bör vara klarlagd innan en detaljplan antas.

Avfall

I den nya bostadsbebyggelsen planeras för avfallskvarnar för matavfallet som kan ledas ut i spillvattennätet. Detaljplanen bedömer detta positivt då organsikt material i spillvatten bidrar till ökad biogasproduktion och möjlighet att kunna producera gödsel.

Till skillnad från fallet med sopsug finns det många decenniers erfarenheter att bygga på. I framförallt USA installerades för 40-50 år sedan under stor eufori matavfallskvarnar i mängder med precis samma tankekoncept som nu ska lanseras i Barkarbystaden. Den viktigaste lärdomen var att matavfallsslammet knäckte de traditionella ledningsnäten och att man fick göra omfattande renoveringar av dessa. En annan lärdom var att det vatten som behövde tillföras för att slamtransporten skulle fungera blev ett onödigt problem när slammet skulle rötas och senare avvattnas. En tredje erfarenhet var att sammanblandningen av olika substrat medförde risk att det rötade slammet blev oanvändbart som exempelvis jordförbättringsmedel för jordbruk och trädgård.

Handwritten signatures and initials.

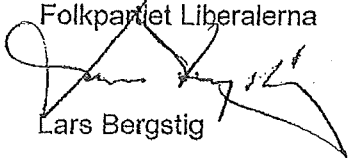


Det är ett misstag att tro att matavfallskvarnar är modern teknik. För att ta ansvar för ett beslut om matavfallskvarnar i Barkarbystaden krävs en analys av slammets innehåll när det lämnar kvarnen, hur mycket vatten som måste tillföras, slammets förändring när det blandas med andra substrat i avloppsledningsnätet och hur det påverkar och påverkas av sammanrötningen i t.ex. Åkeshov. Dessutom krävs en teknisk och ekonomisk beskrivning av konsekvenserna på det befintliga VA-nätet.

Järfälla kommun instämde så sent som den 17 oktober 2011 i ett remissvar till länsstyrelsen över Klimat- och energistrategi för Stockholms län (sid 30) i följande bedömning av avfallskvarnar. ***"Den alternativa lösningen att transportera hushållens komposterbara avfall till avloppsverken genom att avfallskvarnar mal ner det i avloppsvattnet har visat sig mindre lämpligt eftersom drygt hälften av biogaspotentialen i avfallet går till spillo på vägen genom ledningarna"***.

Järfälla den 19 mars 2012

Folkpartiet Liberalerna


Lars Bergstig



2012-

03-

28

SÄRSKILT YTTRANDE

Kommunfullmäktige 2012-03-19

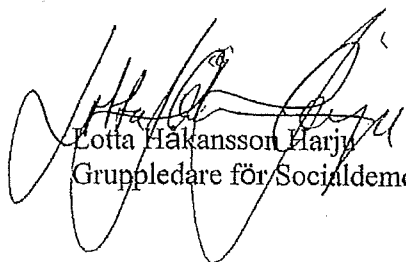
Ärende 2 Detaljplan för Barkarbystaden 1

Barkarbystaden en viktig bit i Järfällas tillväxt

Barkarbystaden är Järfälla kommuns i särklass viktigaste utvecklingsprojekt. Stockholmsregionen växer och Järfälla måste ta del av denna tillväxt för att kunna säkra framtidens välfärd. Det är inte bara ett ansvar vi har utan en viktig möjlighet. Socialdemokraterna har varit en av de drivande krafterna bakom Barkarbystadens utveckling och kommer fortsatt att vara det. Vi välkomnar därför en majoritet för Barkarbystadens framtida utveckling.

Socialdemokraterna har fått gehör för tydligare satsningar på både hyresrätter och bostäder för unga och studerande, vilket innebär att vi kan ställa oss bakom detaljplanen. Däremot oroas vi för det moderata motståndet mot utbyggnaden av tunnelbanan mot Barkarby till fördel för onödiga och dyra spårvägssatsningar i centrala Stockholm. Tunnelbanan är en förutsättning för en fungerande kollektivtrafik i en snabbt växande region.

Socialdemokraterna vill vara tydliga med att vi ser mycket positivt på en utbyggnad av tunnelbanan mot Barkarby samtidigt som vi fortsatt talar för spårbunden trafik ovan mark mot Kista. Vi tror att både tvärtrafik och förbättrat trafik in mot och ut från centrala Stockholms behövs till och från Barkarby.


Eotta Håkansson Harju
Gruppledare för Socialdemokraterna

Am H Ago



Särskilt yttrande

Kommunfullmäktige 2012-03-19

Ärende 2. Detaljplan för Barkarbystaden 1, del av fastigheten Barkarby 2:2 mfl

Särskilt yttrande

Vi ser positivt och med spänning på att en helt ny stadsdel kommer att växa fram i vårt Järfälla. Vår syn är att detta kommer att marknadsföra vår kommun i rätt riktning och stärka Järfällas varumärke och attrahera nya invånare och företag.

Vi hade dock gärna sett en mer levande stadsdelsplanering med fler små butiker för att de boende inte ska bli beroende av transporter till stora centraliserade marknadsplatser.

Detta är ett stort och viktigt beslut i Järfällas historia som vi alla skall vara stolta över men vi bör också vara försiktiga framöver och inte överexploatera våra markområden.

Trots att det fortfarande finns en del beslut som skulle behövas utredas på längre sikt är detta ett bra projekt för Järfälla.

Vi yrkar därför bifall på kommunstyrelsens förslag med ett särskilt yttrande.

Sverigedemokraterna i Järfälla

Gruppledare Christian Staaf 2012-03-28



Dnr Kst 2009/171

Detaljplan för

Barkarbystaden I

Del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl, Järfälla kommun

UTLÅTANDE

LAGAKRAFTBEVIS

datum... 7/5-12

Detta beslut har vunnit laga kraft
den... 20 april 2012

JÄRFÄLLA KOMMUN
Kommunledningskontoret
Planavdelningen

Amica Pl

Detaljplan för Barkarbystaden I, del av fastigheten Barkarby 2:2 m.fl. har ställts ut för granskning under tiden 29 november 2011 – 3 januari 2012. Dessförinnan har samråd skett under tiden 10 februari – 11 mars 2011. Samrådsmöte i form av ett Öppet Hus har hållits den 24 februari på Hyllan, Jakobsbergs bibliotek. Planförslaget har funnits tillgängligt i kommunalhusets entré, hos kommunens kundtjänst, på biblioteket i Jakobsberg och Barkarby samt på Järfälla kommuns webbplats. Samrådet har annonserats i lokaltidningen Mitt i Järfälla och på kommunens hemsida, utställningen har dessutom annonserats i DN och SvD.

Följande har lämnat synpunkter:

1. Länsstyrelsen
2. Fortifikationsverket
3. Polismyndigheten i Stockholms län, Närpolisen Järfälla
4. Trafikverket
5. SL
6. E.ON Elnät Stockholm AB
7. Skanova
8. Norrvatten
9. Stockholms Handelskammare
10. Företagarna i Järfälla
11. Naturskyddsföreningen Järfälla
12. Föreningen Rädda Järvafältet tillsammans med Naturskyddsföreningen i Järfälla och i Stockholms Län
13. PRO
14. Svenska Kyrkan
15. Miljö- och bygglovsnämnden
16. Barn- och ungdomsnämnden
17. Kultur- och fritidsförvaltningen
18. ICA Fastigheter Sverige AB

Planförslaget har lämnats utan erinran av:

- Försvarsmakten – Högkvarteret
- Lantmäteriet
- Brandkåren Attunda
- F8 Kamratförening

Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter med kommunledningskontorets kommentarer. Inkomna skrivelser i sin helhet finns tillgängliga på kommunledningskontoret.

Sammanfattning av yttranden

1. Länsstyrelsen (Yttrandet inkom den 31 januari 2012)

Länsstyrelsen framför tidigare inte framförda synpunkter på hur detaljplanen har anpassats till riskerna härrörande från transporter av farligt gods på det primära vägnätet (E18) och det sekundära transportnätet (Enköpingsvägen).

Beträffande riskhänsyn för bebyggelse mot E18 så anser man att fasaderna mot E18 ska klassas som brandklassade fasader. Användning med kontor rymmer per definition även en användning med hotellverksamhet som enligt Länsstyrelsen inte är en lämplig användning intill E18 med föreslaget skyddsavstånd. Länsstyrelsen anser därför att fönster mot E18 i detta kvarter inte ska vara öppningsbara om hotell är aktuellt vilket också bör införas som planbestämmelse. Angående det nödvändiga avakningsskyddet utmed E18 mellan väg och kvartersmark som planhandlingarna beskriver så anser Länsstyrelsen att en uppgift om skyddsvallen bör illustreras i plankartan. Skyddsåtgärderna kommer att regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen. Länsstyrelsen önskar ta del av detta avtal.

Beträffande riskhänsyn för bebyggelse mot det framtida sekundära vägnätet (Enköpingsvägen och Droskvägen) så anser Länsstyrelsen det som olämpligt att detaljplanen möjliggör att byggnader längs dessa gator kan placeras i kvartersgräns vilket enligt planhandlingarna innebär ett minsta avstånd mellan körbana och byggnad på 5 meter. Länsstyrelsen anser inte att riskutredningen, dess sammanfattande riskbedömning och redovisade åtgärdsförslag ger stöd för ett sådant avstånd. Riskanalysen behöver därför kompletteras med en konsekvensbedömning utifrån förutsättningen att byggrätt medges 5 meter från transportled för farligt gods. Om riskutredningen redovisar att riskhänsynen inte blir tillräcklig med avseende på transporterna för farligt gods innebär det att planförslaget behöver kompletteras, t.ex. med att viss prickmark säkerställer ett större skyddsavstånd. En närmare placering av någon mindre del av en byggrätt mot sekundär transportled för farligt gods kan exempelvis ges en kompletterande bestämmelse om att ytor i byggnaden inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse som t.ex. lagerfunktioner i stället för personalutrymmen. Om kommunen väljer att i detta sena skede av planprocessen inte fördjupa riskutredningen kan Länsstyrelsen godta planen om en komplettering sker med prickmark som innebär att ett skyddsavstånd om minst 10 meter mellan byggnad och körbankant säkerställs. Länsstyrelsen vidhåller i samrådsskedet framförd synpunkt att en bestämmelse behöver införas att entréer ska orienteras åt annat håll än sekundär transportled för farligt gods. Plan- och bygglagen (1987:10) ersattes den 2 maj 2011 av plan- och bygglagen (2010:900). Av övergångsbestämmelserna framgår att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för ärenden som påbörjats före denna tidpunkt. Av planhandlingarna bör framgå vilken lag som tillämpats vid framtagandet av planerna.

Kommunledningskontorets kommentar

Följande ändringar har förts in i detaljplanehandlingarna:

Plankartan kompletteras med en upplysning om vilka skyddsåtgärder som planeras mellan väg E18 och kvartersmark för kontorsändamål. Planbestämmelse mot E18 kompletteras med följande mening: "Vid användning som hotell ska fönster mot E18 inte vara öppningsbara."

När avtalet mellan Trafikverket och kommunen är tecknat kommer Länsstyrelsen att få ta del av avtalet. Angående framförda synpunkter beträffande det eventuella framtida sekundära vägnätet så bedömer kommunen att framförda synpunkter inkom i ett så sent skede att en komplettering av riskanalysen inte är möjligt att genomföra. Därför kompletteras plankartan med prickmark med en bredd på 5 meter närmast kvartersgräns längs framtida sekundära transportleder för farligt gods. I den mindre delen där prickmark på 5 meter inte införs och en närmare placering av byggnaden möjliggörs införs en kompletterande planbestämmelse om att ytor inom denna del av byggnaden inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse. Dessutom införs en planbestämmelse om att entréer ska orienteras åt annat håll än, eller vara belägna minst 25 meter från, sekundär transportled för farligt gods. Planbeskrivningen kompletteras med information om att plan- och bygglagen (1987:10) tillämpats vid framtagandet.

2. Fortifikationsverket

Fortifikationsverket hänvisar till att detaljplanen med all sannolikhet kommer att påverka Fortifikationsverkets pumpcentral och att man förutsätter att hänsyn tas till av Fortifikationsverket ägda fastigheter och omkringliggande installationer. Kostnader som kan uppstå för eventuell flytt av pumpstation med tillhörande elmatning, kablage och ledningar förutsätts hanteras och bekostas av Järfälla kommun och att kommunen kallar till samverkan i samband med detta. Fortifikationsverket hänvisar också till tidigare synpunkter som lämnades till kommunen 2004 i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen och som rör Fortifikationsverkets områdesinhägnad.

Kommunledningskontorets kommentar

En flytt av tryckspillvattenledningen genom planområdet kopplat till pumpstationen har utförts under 2011 efter samråd med Fortifikationsverket. Detaljplanen och genomförandet av denna bedöms därför inte påverka pumpstationen med tillhörande anläggningar. Kommunen kommer att kalla till ett ledningssamråd för att redovisa för planerade åtgärder i det kommunala VA-nätet. För fortifikationsverkets tidigare framförda önskemål om inhägnad hänvisas till fastighetens servitut.

3. Polismyndigheten i Stockholms län, Närpolisen Järfälla

Närpolisen Järfälla påpekar att det skapas stora möjligheter att göra rätt från början när en helt ny stadsdel skall skapas. Därför förutsätts att rapporten "Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet" samt dokumentet "Bo Tryggt 05" kan följas i tillämpliga delar av planeringen och sedan i produktionen.

Kommunledningskontorets kommentar

Trivsel och trygghet har fått stor beaktande i såväl föreliggande detaljplan som det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet som upprättades för hela Barkarbystaden. Detta program refererar bl.a. dokument till "Bo Tryggt 05".



4. Trafikverket

Trafikverket hänvisar till några kvarstående synpunkter på detaljplanen.

Utformning och genomförande av skyddsåtgärder längs E18 behöver studeras i samråd med Trafikverket. Ett genomförandeavtal behöver tecknas innan detaljplanen antas. Då det kan bli svårt att rymma föreslagna åtgärder på området närmast E18 utanför detaljplanen bör området närmast E18 som är kvartersmark och har bestämmelsen "mark som inte får bebyggas" kompletteras med "...med byggnader" för att möjliggöra anläggandet av skyddsvall. Trafikverket påpekar också att detaljplanen utgår ifrån att en ny trafikplats Barkarby anordnas söder om nuvarande trafikplats. Trafikverket bedömer att den föreslagna trafikplatsen kan ha risker för begränsningar i kapaciteten. Trafikplatsen behöver därför omstuderas och eventuellt ges annan lokalisering. Diskussioner om detta har underhand förts med kommunen. Trafikverket förutsätter att detaljplanens plangräns har anpassats till ombyggnad av trafikplats Barkarby med en femte ramp.

I samrådsredogörelsen nämns att planskilda korsningar vid Herrestarondellen utreds. Resultatet av denna utredning kan eventuellt påverka föreliggande detaljplan.

Med hänsyn till förekomsten av vibrationskänslig mark inom planområdet kan vibrationer spridas över stora avstånd. Vibrationer även under 0,4 mm/sek i kombination med övrigt trafikbuller upplevs erfarenhetsmässigt som störande, vilket är ogynnsamt. Denna kombination bör närmare belysas och föreskrifter om eventuella vibrationshämmande åtgärder införas i planen.

Kommunledningskontorets kommentar

Utifrån gjord förstudie och den fördjupade översiktplanen antogs en ev. ny trafikplats ligga i det utpekade läge söder om nuvarande trafikplats. Efter kontakt med Trafikverket har dock detaljplanen efter samrådet anpassats till att inte förhindra en ev. placering i nuvarande läge. Hänsyn har tagits till detta avseende in- och utfarter, riskhänsyn samt utrymme för kapacitetsförstärkande åtgärder i Herrestarondellen. Detaljplanen förhindrar därmed inte en ev. ny trafikplats oberoende av om läget blir som utpekad i förstudien söder om nuvarande trafikplats eller om nuvarande trafikplats byggs om väsentligt.

Kommunen vill dock påpeka att det är angeläget att inte vänta med att fortsätta utreda vilket alternativ som är mest lämpligt. Detaljplanens plangräns är förstås anpassad till omkringliggande pågående projekt som trafikplatsens femte ramp. Den pågående utredning av planskilda gång- och cykelövergångar vid Herrestarondellen har denna detaljplan som förutsättning och bedöms inte påverka plangränserna. Bestämmelsen närmast E18 om att mark inte får bebyggas syftar till framförallt byggnader för att tillgodose erforderligt skyddsavstånd ur riskhänsyn. Skyddsåtgärder som en skyddsvall bedöms rymmas inom bestämmelsen varför ett förtydligande inte behövs. Kommunen instämmer i att ett genomförandeavtal bör tecknas så fort som möjligt, kontakter med Trafikverket har redan tagits.

Vibrationsutredningen visar att riktvärdet om 0,4 mm/s inte beräknas överstigas bl.a. genom att bebyggelsen förväntas grundläggas genom pålning till berg. Bullernivåerna längs Barkarbyvägen är inte så pass höga att förväntade vibrationer tillsammans med övrigt trafikbuller kommer att upplevas som mycket störande.



5. SL

SL vill påpeka att något beslut om utbyggnad av spårväg i området inte finns. Spårvägsreservatets roll är att i framtiden möjliggöra en utbyggnad av spårväg men fram till dess kommer reservatet nyttjas av kapacitetsstark busstrafik. SL förutsätter att kommunen samråder med SL i den fortsatta planeringen av kollektivtrafiken i området.

Kommunledningskontorets kommentar

Den täta kontakten mellan kommunen och SL kommer även i fortsättningen att upprätthållas. Den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) från 2010 redovisar spårförbindelser mellan Barkarby och Akalla/Kista vilket också finns upptagen i den fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden.

6. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON visar på ett ungefär var nätstationer behöver placeras ut. Att tänka på för nätstationer är att upprätthålla brandskyddsavståndet på minst 5 meter till brännbar byggnad eller brännbart upplag. Avståndet 5 meter stämmer ofta in på ett avklingande magnetfält, det skall också vara möjligt att ta sig till nätstationen med tungt fordon.

Kommunledningskontorets kommentar

Synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbete och kontakt kommer att tas med lokal nätplanerare för fortsatt diskussion i projekteringen kring placering och utformning av nätstationerna.

7. Skanova

Telia Sonera Skanova Access AB har befintliga teleanläggningar i planområdet, bl.a. längst med Enköpingsvägen. Skanova önskar att så långt som möjligt att behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Därför önskar Skanova att detaljplanen justeras så att dessa befintliga teleanläggningar skyddas, lämpligen genom allmän platsmark eller att ett u-område bildas i kvartersmark. Skanova pekar också på att kostnaden för flytten antas bäras av kommunen.

Kommunledningskontorets kommentar

Under samrådet hänvisade Skanova till kablar utmed Majorsvägen samt att kabeln tvärs över fältet inte längre är i drift. Dessa kablar berörs inte av utbyggnaden. Kabeln utmed Enköpingsvägen kommer dock behöva läggas om då även Enköpingsvägens sträckning förändras. Samtliga ledningspaket kommer då att ligga inom allmän platsmark. Skanova har varken avtal eller rättighet för sina ledningar vilket innebär att ledningsägaren står för kostnaden av ledningsflytten.

8. Norrvatten

Norrvatten motsätter sig föreslagen detaljplan då Norrvattens huvudvattenledning passerar det aktuella området. Ledningen är förlagt på så sätt att exploatering av fastigheten ej är möjlig. Kommunen har därför beslutat att lägga om ledningen i ett alternativt läge. Trots möten med kommunen samt projektörer har Norrvatten inte fått ta del av ett omlägningsförslag som kan godkännas. Tills det att ledningens nya läge är fastställt samt godkänt kan Norrvatten ej godta föreslagen plan.



Kommunledningskontorets kommentar

För genomförandet av denna detaljplan är det inte nödvändigt att Norrvattens ledning läggs om vilket också Norrvatten har konstaterat i underhandskontakter. Kommunen anser det dock som angeläget att få till stånd en helhetslösning för att säkerställa nästkommande etappers genomförande. Överläggningar för att hitta en fungerande lösning för såväl Norrvatten som kommunen kommer därför att fortsätta oberoende av denna detaljplan.

9. Stockholms Handelskammare

Handelskammaren hänvisar till den rekordsnabba befolkningsökningen i länet och att bostadsbyggandet släpar efter. Handelskammaren är därför positiv till att Järfälla kommun planerar för ett fortsatt bostadsbyggande. Det är viktigt att länets kommuner tar ett regionalt ansvar för den befolkningsökningen och bostadsbrist som ses redan idag och som beräknas fortsätta. Handelskammaren är positiv till den föreslagna planen och ser fram emot att byggnationen i det nya området kan fullföljas enligt plan.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret instämmer i Handelskammarens kommentar.

10. Företagarna i Järfälla

Företagarna i Järfälla hänvisar till tidigare lämnat yttrande där man framförde att tillskottet till handel skulle bli för stort och pekade på behovet av att utveckla det lokala näringslivet med mindre butiker, restauranger och kaféer. Man framhöll också vikten av väl tilltagna ytor för trevliga torg med torghandel. Kommunledningskontorets kommentar har dock inte stillt Företagarnas farhågor. Företagarna menar att det är viktigt att skilja mellan effekterna av fortsatt expansion av handelsplatsen och utvecklingen av Barkarbystaden. När det gäller Barkarbystaden är företagarna fortsatt positiva. Det gäller dock att stimulera det lokala näringslivets möjligheter att med småskalig verksamhet tillgodose de boendes behov av varor och tjänster. Trevliga torg med möjlighet till torghandel var ett exempel på sådan stimulans.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret bedömer att det finns stora möjligheter för småskalig verksamhet att etablera sig i Barkarbystaden. Andelen verksamhetsytor i bostadsbebyggelsens bottenvåningar är tillräckligt stor för att tillgodose boendes behov av service. Torgen planeras för att vara mötespunkter i staden med utrymme för torghandel. Men även inom de större handelskvarteren finns goda förutsättningar att etablera mindre verksamheter och då särskilt vänt mot Barkarbyvägen.

11. Naturskyddsföreningen Järfälla

Naturskyddsföreningen menar att det finns många positiva delar i detaljplanen men man vill ta upp de delar som man anser behöver förbättras. Man anser att det överlag framhålls positiva bedömningar i detaljplanen utan att fakta alltid finns som grund och negativa effekter utelämnas. Detta gäller klimatpåverkan, luftföroreningar och avfallshantering. Kommunen bör redovisa CO₂ utsläppen från ett konsumtionsperspektiv eller relatera dem till nivåer som ur ett hållbarhetsperspektiv är relevanta. Särredovisning bör ske av miljökonsekvenserna av den ökade handeln tillsammans



med tidigare beslutade utökningar av handeln. Naturskyddsföreningen anser att luftföreningar baserade på fakta eller om fakta saknas osäkerheten ska redovisas. Miljömålet Frisk luft skall redovisas tydligt liksom bör luftföreningar mätas och följas upp i MKB och användas för underlag i senare etapper. Naturskyddsföreningen framhåller att avfallskvarnar för matavfall i bostäder ska endast få installeras efter dispens. Detaljplanen innehåller även en missvisande och felaktig beskrivning av att det från avloppsslam erhålls gödsel. Den produkt som erhålls är inte gödsel. Även om det finns näringsämnen som fosfor så innehåller avloppsslam en mängd andra ämnen olämpliga att sprida på jordbruksmark. Man anser även att såväl sopsug som avloppskvarnar bör vara så flexibla att de kan anpassas till nya krav. Tex bör mat- och toalettavfall dras i separata rör. När det gäller sopsug så efterlyser Naturskyddsföreningen även underlag som visar att sopsug leder till ökad återvinning.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunen anser det lämpligast att använda det traditionella måttet på CO₂ per invånare som används i de flesta redovisningar. Även om detta innebär osäkerheter vid jämförelse så är osäkerheterna ändå större om man skulle välja ett konsumtionsperspektiv där även livsstil, inriktning på verksamheter och handel m.m. behöver vägas in. Kommunens har i fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden tagit ställning för etablering av handel inom aktuell detaljplan. Kommunen anser det lämpligt att bedöma helheten av planen och inte särredovisa handelsetableringarna då det är planens sammanlagda påverkan som ska bedömas. (Det är riktigt att externhandel vanligtvis innebär ökande transporter så också denna. Detaljplanens handelsetableringar kommer dock att ha en ovanligt god tillgång till kollektivtrafik samt goda möjligheter till handel via gång- och cykeltrafik i och med ett bostadsnära läge.) Kommunen anser att detaljplanens reglering av luftintag mot E18 är tillräckligt då övriga vägar inte beräknas få så höga trafikmängder så att det kan anses motiverat att införa liknande bestämmelser längs dessa. Kravet på avfallskvarnar och valet av sopsug är beroende av varandra. Kommunen har valt denna lösning för att minska tung trafik i form av sopbilar inom bostadsdelen av detaljplaneområdet, särskilt inom kvarterens innergårdar. Bromma avloppsreningsverk som kommer att rena avloppsvatten från Barkarbystaden är REVAQ certifierat och arbetar därmed systematiskt med att förbättra kvaliteten på avloppsslammet. Kommunen anser inte det ekonomiskt försvarbart att kräva separata rör för mat- och toalettavfall. För sopsugen gäller att det är möjligt att i framtiden ändra fraktioner som ska sopsugas. De i dagsläget föreslagna fraktionerna kommer att återvinnas.

12. Föreningen Rädda Järvafältet tillsammans med Naturskyddsföreningen i Järfälla och i Stockholms Län

I ett gemensamt yttrande framhåller de tre föreningar att det utställda planförslaget bör omarbetas betydligt bl.a. för att det inte är samordnat med planerna på ett naturreservat längs Igelbäcken och därför att planen i praktiken och utan närmare analys blockerar möjligheterna att bygga tunnelbana Akalla-Barkarby. Utgångspunkterna för en omarbetning bör vara att beslut om det nya naturreservatet tas innan detaljplaner fastställs och att planerna tar sin utgångspunkt från och anpassas till reservatet, att reservatet blir större än det förslag Järfälla kommun sände på remiss 2004, att den



långsiktiga lösningen för kollektivtrafiken i Barkarbystaden måste vara beslutad innan detaljplanen fastställs samt en mera koncentrerad exploatering, främst nära den framtida stationen i Barkarby och anpassad till nya T-bana förbindelser till Barkarby från Akalla/Hjulsta.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret delar inte föreningarnas syn att detaljplaneläsningsförslaget inte är samordnat med planerna på ett naturreservat längs Igelbäcken och att det blockera möjligheterna att bygga tunnelbanan Akalla-Barkarby. Föreliggande detaljplan har sin utgångspunkt i och tar upp strukturen från den fördjupade översiktsplanen (FÖP) antagen 2006. Naturreservatet längs Igelbäcken står inte i strid med föreliggande detaljplan, tvärtom så tar detaljplanen upp de gröna stråk som ska leda från stadsbebyggelsen till naturreservat och övriga grönområden i närheten. Även när det gäller kollektivtrafik så bygger föreliggande detaljplan på den fördjupade översiktsplanen och i förlängning även på RUFS 2010 där stråk för spårförbindelse mellan kärnorna Barkarby och Akalla/Kista har pekats ut. Föreliggande detaljplan förhindrar varken t-bana eller en tät bebyggelse i anslutning till den framtida regionalångstation Stockholm Väst.

13. PRO

PRO:s Samorganisation står fast vid tidigare insänt yttrande år 2011.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontorets hänvisar till PRO:s yttrande och kommunledningskontorets kommentar i Samrådsredogörelsen daterad 2011-11-22.

14. Svenska Kyrkan

Svenska Kyrkan skriver att man med tillfredsställelse har noterat att aktuell och kommande detaljplaner ska säkerställa ett Järfälla kyrka bibehåller sin framträdande roll i landskapet i så stor utsträckning som möjligt. Tillåten våningsantal sänks i södra delen av planområdet närmast kyrkan. I kommande detaljplaneetapp närmast kyrkan ska bebyggelsens höjd bli ännu lägre.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret instämmer i Svenska Kyrkans kommentar.

15. Miljö- och bygglovsnämnden

Miljö- och bygglovsnämnden pekar på att tidigare synpunkter har till viss del besvarats i Samrådsredogörelsen men frågor som gäller att säkra barns väg till skola, säkerhet vid etablering av dammar samt etablering av hundrastgård anser man inte ha besvarats. Nämnden vill även förtydliga sina synpunkter angående buller. Miljö- och bygglovsnämnden anser att det inte innebär att uppnå en god ljudmiljö att klara Riksdagens riktvärden. Det är alltid att föredra att ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida oavsett ljudnivåerna på den trafikerade sidan. Det är viktigt att arbeta för att det blir så tyst som möjligt på den tysta sidan. Det är också viktigt att vid bullernivåer på tyst sida över en nivå på 50 dB(A) studera olika möjligheter/tekniker för



att komma ner under 50 dB(A). Nämnden anser att ensidiga lägenheter med ljudnivåer över 50 dB(A) vid fasad inte ska tillåtas. Inte heller delvis slutna kvarter ska tillåtas då det ger ett inläckage av buller på gården. För att få en bra gårdsmiljö måste stor vikt även läggas på utformning och placering av luftintag och ventilationsaggregat samt andra installationer som alstrar buller.

Miljö- och bygglovsnämnden vidhåller att större delen av skolgården dvs. minst tre fjärdedelar ska vara tyst och ljuddämpad och att det av planbestämmelserna ska framgå att de dimensionerande trafiksiffrorna är 2030 års prognos.

I miljö- och gestaltungsprogrammet framhålls i övrigt vilka krav som ställs när det gäller buller. Nämnden anser vidare att kommunen måste fortsätta att arbeta för att Förbifart Stockholm byggs med effektiva bullerskydd så att ljudnivån från leden blir så liten som möjligt.

Miljö- och bygglovsnämnden anser att ytterligare åtgärder krävs så att miljökvantitetsnormerna för Bällstaån kan klaras.

Minst ett projekt per område i Barkarbystaden ska byggas med passivhusteknik eller liknande. Tätbebyggda områden ska anslutas till fjärrvärmenätet vilket även ska gälla kontors- och handelsbyggnaderna. Detta kan regleras i avtal mellan kommunen och byggherren.

Miljö- och bygglovsnämnden anser att det inte är bra ur ett trafiksäkerhets- och tillgänglighetsperspektiv att de större gatorna utformas med separata fält för gång och cykeltrafik medan de mindre trafikerade gatorna saknar cykelfält. Gränsen bör tydligt markeras. Cykelparkering ska skyddas mot väder, det ska vara lätt att låsa fast cykelramen i ett cykelställ.

Avståndet till Björkebyskolan och Tallbohovsskolan för barn i årskurs 6-9 är för långt. I planeringen ska tas fram en säker skolväg.

Plats för fraktioner som sopsugen inte kan ta ska avsättas i planen. Luft för ventilation ska placeras på den minst trafikerade sidan av byggnaderna.

Kommunledningskontorets kommentar

Detaljplanen med dess bestämmelser innebär en avvägning mellan intresset att bygga en attraktiv stad med möjlighet till stora, gröna gårdar, solljusinsläpp, genomblickar etc. och att skapa en acceptabel bullermiljö. Utgångspunkten är riksdagens riktvärden och Boverkets allmänna råd dock med strävan att så långt som möjligt uppnå miljöplanens mål. Detaljplanens kvartersstruktur innebär att i princip samtliga bostäder får tillgång till en tyst sida. Kommunledningskontoret anser det dock inte som rimligt att ställa krav på en helt sluten bebyggelse även där Riksdagens riktvärden klaras. Öppningar och portiker mot gator med bullernivåer på max 55 dB(A) bidrar till stadens variation och tillför kvaliteter i gaturummet. Genomförd bullerutredning visar också tydligt att målet om max 45 dB(A) på tyst sida inte kan uppnås ens med helt sluten bebyggelse. I stället behöver bullret tas om hand vid källan. Kommunledningskontoret delar miljö- och bygglovsnämndens syn att kommunen måste fortsätta att arbeta för att Förbifart Stockholm byggs med effektiva bullerskydd. Det övergripande miljö- och gestaltungsprogrammet, som miljö- och hälsoskyddsavdelningen har medverkat i, sätter tydligt fokus på bullerfrågorna genom att ange ett antal krav/riktlinjer för att reducera den negativa effekten buller har. Så anges där t.ex. att byggherrarna ska redovisa olika möjligheter att komma ner under 50 dB(A) på tyst sida, för ensidiga lägenheter med över 50 dB(A) vid fasad ska

byggherrarna redovisa olika möjligheter att åstadkomma 50 dB(A) vid öppet fönster i minst ett sovrum. Även buller från installationer ska ej överstiga 35 dB(A) nattetid. Miljö- och gestaltningsprogrammet tar även upp skolgårdarnas bullerskydd och ställer krav på att minst 75 % av skol- och förskolegårdens yta ska klara en ljudnivå på högst 50 dB(A). Det framgår av planbeskrivningen redan i dag att de dimensionerande trafiksiffrorna är 2030 års prognos.

Det är kommunens ambition att klara en god vattenstatus i Bällstaån vilket ställer höga krav på reningsåtgärder. Kommunen anser att de höga krav på rening och fördröjning av dagvatten som detaljplanebestämmelserna redan ställer med krav på högsta avrinning och minsta grönytefaktor för kvartersmark samt krav på oljeavskiljare för större parkeringar i kombination med kraven i miljö- och gestaltningsprogrammet om att leda vägdagvatten till trädbevattning är tillräckliga. Dessa syftar till att ge förutsättningar för den rening som kommer att ske i Kyrkparkens damm. Utformningen av denna regleras i annan detaljplan. Som omnämnt redan i Samrådsredogörelsen så finns begränsningar i vad en detaljplan kan reglera som t.ex. vilken uppvärmning husen i området ska ha. Detsamma gäller sådant som inte geografiskt ligger inom planområdet eller som regleras i annan lagstiftning som säkerheten vid Kyrkparkens dagvattendamm eller hur skolvägar utanför planområdet ska utformas. Kommunledningskontoret anser att säkerheten för barn samt cyklister är mycket god inom planområdet. Det finns inget utrymme för hundrastgårdar avsatta i denna detaljplan.

16. Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden anser att förskoleplatserna bör ses över i denna eller nästa etapp i utbyggnaden av Barkarbystaden för att tillgodose behovet. Behovet för årskurs F-5 löses genom planerat skola, däremot saknas 30 platser för förskolebarn enligt prognosen. Enligt prognosen kommer behovet av årskurs 6-9 i Järfälla kommun överstiger antalet platser år 2016. I kommande etapper av Barkarbystaden ska eventuellt en årskurs 6-9 skola finnas med i planeringen. Det är även av yttersta vikt att det finns bra och säkra gång- och cykelvägar till och från förskolan och skolan. Även angöring med bilen måste planeras så att det blir enkelt och säkert för föräldrar att lämna sina barn till förskolan och skolan.

Kommunledningskontorets kommentar

Barn- och ungdomsförvaltningen har tidigt varit involverad i planeringsprocessen för förskole- och skoltomten inom denna detaljplan vilket betyder att såväl förskola som skola är dimensionerade enligt tidigare från förvaltningen fastställda behov. Inom denna detaljplan finns det dock utrymme att lösa eventuella kapacitetsproblem för förskolebarn inom bostadsbebyggelsen som kan inrymma även förskola. En skola för årskurs 6-9 behöver dock i så fall tas med i planeringen av en av de nästa etapperna i Barkarbystaden. Såväl säkra gång- och cykelvägar som angöring med bilen till skolområdet har tagits hänsyn till i planeringen.

17. Kultur- och fritidsförvaltningen

Kultur- och fritidsförvaltningen skriver att planarbetet har haft en bred förankring i kommunen. Tillsammans med övriga underlag – inte minst miljö- och gestaltningsprogrammet sam kvalitetsprogram – är förutsättningar goda för att Barkarbystaden ska bli ett attraktivt område, där bebyggelsen upplevs som varierad men ändå sammanhållen och att arkitekturen håller god kvalitet. Kultur- och fritidsförvaltningen pekar på vikten på en medveten satsning på konstnärlig gestaltning som kan vara ett sätt att uppnå kommunens mål för att Barkarbystaden ska bli ett attraktivt och uppmärksammat område i Stockholmsområdet.

Förvaltningen vill också påtala behovet av ändamålsenliga lokaler för bibliotek, kulturskoleundervisning, kulturevenemang och fritidsaktiviteter som en förutsättning att erbjuda kommunens och Barkarbystadens invånare ett lokalt kulturliv. Ur kulturmiljösynpunkt medför förslaget fortfarande negativa konsekvenser eftersom det öppna landskapet ersätts med en tät bebyggelse. När det gäller dokumentation är det också av största vikt att utbyggnaden av Barkarbyfältet fotodokumenteras, både före och under byggnationen. Hur detta ska ske får diskuteras på tjänstemannanivå men foto- na ska arkiveras i Järfälla kommuns bildarkiv.

Den planerade verksamhetsintegrerade F-5-skolan kommer att innehålla lokaler som under kvällstid ska kunna användas av föreningar, studieförbund mm. Särskild vikt ska läggas vid skolans utemiljö så att den även efter skoltid kan användas av barn och unga i området. Bl.a. planeras en spontanidrottsplats.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret delar kultur- och fritidsförvaltningens syn på framförda aspekter.

18. ICA Fastigheter Sverige AB

ICA uppskattar de genomförda förändringar avseende byggnadshöjd på solitären och justering av byggrätterna enligt tidigare framförda önskemål. När det gäller buller från lastning och lossning avser man självklart att följa Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller. Förslag på åtgärder för att klara detta finns framtagna. ICA förutsätter att naturvårdsverkets riktlinjer gäller vid bostadsfasad.

De utredningar som ICA låtit genomföra av experter pekar på att grönytefaktor 0,24 kan vara möjligt att uppnå och hänvisar till att i tävlingsförslaget är grönytefaktorn knappt 0,1. Gällande andelen parkeringsplatser i garage så kommer ICA självklart att följa det som anges i ramavtalet. ICA:s oro över att den rådande besvärliga trafiksituationen kommer att bestå eller i värsta fall förvärras har ytterligare förstärkts i pågående kontakter med presumtiva hyresgäster där flera av dessa flaggat för att man ej är beredd att teckna hyresavtal förrän Järfälla kommun verifierat att tillräckliga åtgärder kommer att vidtagas. ICA ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i projektet.

Kommunledningskontorets kommentar

Kommunledningskontoret anser det som positivt att ICA nu har accepterad nödvändigheten av att skydda intilliggande bostäder från störande buller från lastgården samt tidigare givna förutsättningar i form av antal parkeringsplatser i garage. Planbestämmelsen, m, förtydligas så att det tydligt framgår att Naturvårdsverkets riktlinjer ska gälla vilket innebär riktlinjer vid omkringliggande bostadsbebyggelse. Detaljplanen anger en grönytefaktor på minst 0,3 för handelskvarter, något som relativt enkelt kan uppnås genom att, förutom åtgärderna ICA föreslagit, även tillföra gröna fasader eller tak. Särskilt

solitären får anses vara lämpligt för ett sedumtak. Angående trafiken så finns prognostiserade trafikmängder inklusive planerade åtgärder beskrivna i den fördjupade översiktsplanen, föreliggande detaljplan med planbeskrivning samt i diverse trafikutredningar tillhörande detaljplanen.

Sammanfattning/slutsats

Inkomna synpunkter föranleder kommunledningskontoret att föreslå utöver ändringar av redaktionell karaktär följande ändringar i detaljplanen:

- Planbestämmelse om störningsskydd förtydligas att gälla vid omkringliggande bostadsbebyggelse i enlighet med Naturvårdsverkets riktlinjer.
- Plankartan kompletteras med en upplysning om vilka skyddsåtgärder som planeras mellan väg E18 och kvartersmark för kontorsändamål.
- Planbestämmelse mot E18 kompletteras med följande mening: "Vid användning som hotell ska fönster mot E18 inte vara öppningsbara."
- Plankartan kompletteras med prickmark med en bredd på 5 meter närmast kvartersgräns längs framtida sekundära transportleder för farligt gods.
- Där prickmark på 5 meter inte införs och en närmare placering av byggnaden möjliggörs införs en kompletterande planbestämmelse om att ytor inom denna del av byggnaden inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse.
- En planbestämmelse införs om att entréer ska orienteras åt annat håll än, eller vara belägna minst 25 meter från, sekundär transportled för farligt gods.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om att plan- och bygglagen (1987:10) tillämpats vid framtagandet.

Anders C Eriksson
Stadsarkitekt /tf planchef

Martina Leopold-Skoglund
Planarkitekt

datum... 7/5-12

Detta beslut har vunnit laga kraft
den... 20 april 2012

JÄRFÄLLA KOMMUN
Kommunledningskontoret
Planavdelningen

Annica Göt

Detaljplan för

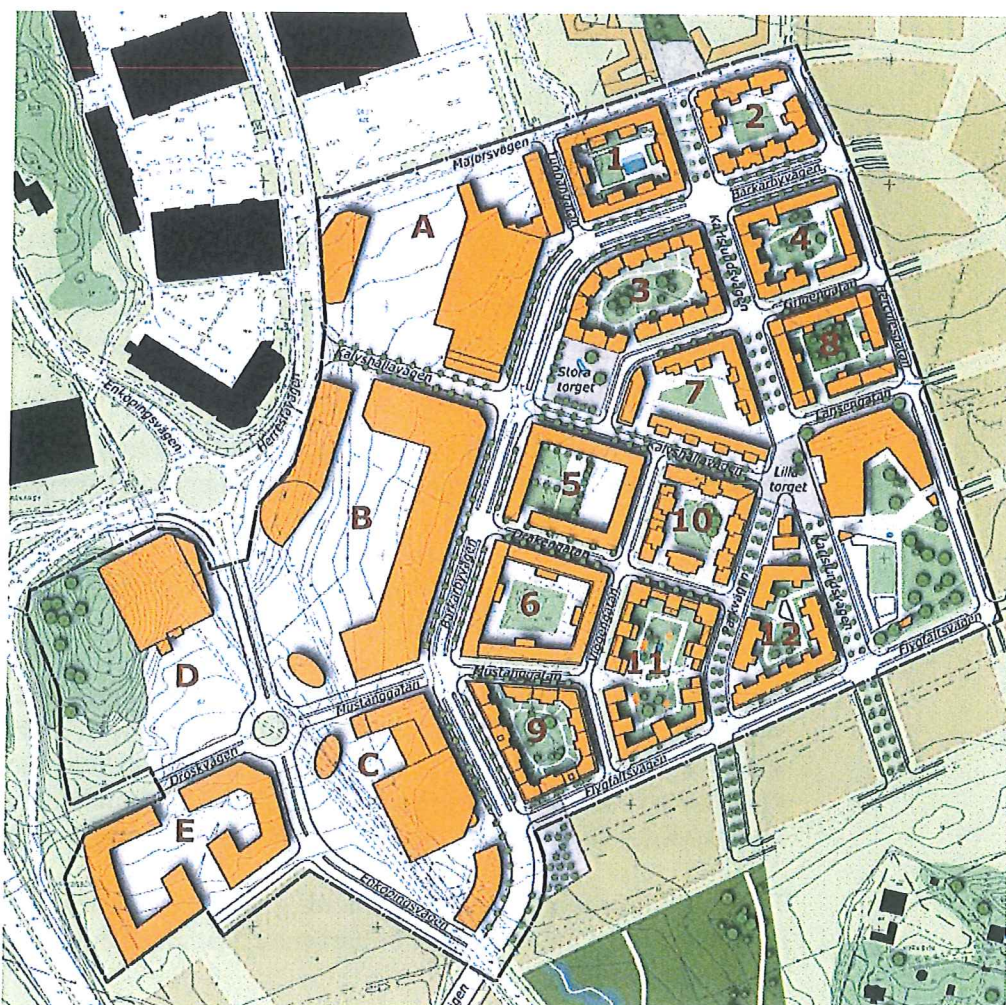
BARKARBYSTADEN I

Del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl, Järfälla kommun

Dnr Kst 2009/171 - 153

ANTAGANDEHANDLING

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING





ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan för detaljplanen

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande enligt följande tidplan:

Program: ersatt av FÖP, antagen 2006-08-28

Samråd: februari 2011

Utställning: fjärde kvartalet 2011

Antagande: första kvartalet 2012

Tidplan för genomförandet

Utbyggnaden av de respektive bostadskvarteren är planerad att ske i tre etapper. Etapp 1 omfattar kvarter 1-4 samt kvarteret för livsmedelsbutik. Byggstart planeras till efter halvårsskiftet 2012. Kommunala VA-ledningar byggs ut etappvis inom samt delvis utanför planområdet ner till Kyrkparkens dagvattenanläggning. Spillvatten leds till en provisorisk pumpstation söder om planområdet. Denna kan avvecklas när det planerade verksamhetsområdet mellan E18 och Enköpingsvägen byggs ut. Vad gäller gatusystemet byggs i denna etapp förutom lokalgatorna som behövs för kvarterens angöring även hela Barkarbyvägen i sin sträckning genom planområdet. Enköpingsvägen behöver byggas om mellan Viksjöleden och den nya Veddestabron. I samband med detta flyttas också ledningarna som befinner sig inom kvarter D.

Skolan byggs i samband med att etapp 1 genomförs liksom en provisorisk anslutning från Barkarbyvägen till Norrviksvägen för busstrafik. Etapp 1 planeras att vara genomförd till halvårsskiftet 2014.

Etappen sammanfaller även med utbyggnad av den första etappen av nya Veddestabron som planeras vara färdig 2014. Tanken är att Veddestabron byggs som en smal bro för bil och buss i denna första etapp för att senare breddas i två eller tre etapper och kompletteras med spårväg och en stationsbyggnad när Barkarby blir regionaltågstation.

I etapp 2 är kvarter 5-8 tänkta att byggas, samt de lokalgator som behövs för kvarterens angöring. Bostäderna i etapp 2 planeras att vara genomförda till och med 2017.

I etapp tre byggs resterande kvarter och vägar. Bostadsbebyggelsen inom etapp 3 planeras att vara genomförd till och med 2019.

Så snart Barkarbyvägen och en tillfällig bussgata mellan området och Norrviksvägen är utbyggd avser SL att lägga om linjesträckningen för buss 178. Utbyggnad av spårväg sker tidigast i samband med att regionaltågsstation med nordlig stationsentré i Barkarby är byggd och då tillräckligt befolkningsunderlag finns för spårväg. Det är SL som avgör när de olika delarna i genomförandet ska ske.

Tidpunkt för genomförande av ny nordlig stationsentré och regionaltågsstation i Barkarby saknas i planerna för Mälärbanan. Det innebär att de kommer att byggas 2020 eller senare.



- Genomförandetid** Detaljplanens genomförandetid slutar 15 år efter lagakraftdatum. Efter genomförandetiden gäller detaljplanen tills den ersätts av ny plan men rätt till ersättning för borttagen byggrätt gäller enbart om planen ändras innan genomförandetidens utgång. Utbyggnad av allmänna anläggningar som t ex lokalgator, torg och gång- och cykelvägar ska vara genomförda vid genomförandetidens utgång.
- Huvudmannaskap** Kommunen är huvudman för allmän plats. Det betyder att det är kommunen som under genomförandetiden ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningar (allmän platsmark: huvudgator, torg och lokalgator) som redovisas i detaljplanen. Det är även kommunen som har det löpande ansvaret för drift och skötsel av allmän plats efter utbyggnad.
- För vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar är kommunen huvudman. Inom området finns även vattenledningar som tillhör Norrvatten. E.ON Elnät är huvudman för elnätet inom planområdet. Inom planområdet äger E.ON Värme ledningar för fjärrvärmenätet. Fortum äger ledningar för fjärrvärmenätet i planområdets närhet. Skanova har telenät inom planområdet. Utöver telnätet har Stokab och Telenor optofibernet för informationsöverföring av data, tele och tv.
- En terminalbyggnad och ett ledningsnät för sophantering planeras i Barkarbystaden. Kommunen avser att bli huvudman för både terminal och ledningsnät.
- Ansvarsfördelning och avtal** Kommunen upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov.
- Lantmäterimyndigheten i Stockholms län svarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.
- Kommunen ansvarar för utbyggnad av gator och de ledningar för vilka kommunen är huvudman.
- Kantstensparkering föreslås kunna nyttjas som boende- och besöksparkering. För att kunna avgiftsbelägga boendeparkeringen behövs dock ett politiskt beslut.
- Respektive ledningsägare bygger om de ledningar som behöver flyttas pga. utbyggnad av Barkarbystaden. Ledningsägarna ansvarar dessutom själva för utbyggnad av respektive nät för fjärrvärme, el, tele etc. Nedläggning av nya ledningar i allmänna gator ska dock samordnas med kommunens utbyggnad av dessa.
- De olika kvarteren för bostäder, handel och annan verksamhet bebyggs av olika byggherrar. Kommunen upprättar ramavtal och markanvisningsavtal med respektive byggherre, vilka bl a reglerar ansvarsfördelning och köpeskilling. Respektive byggherre ansvarar för genomförandet inom kvartersmark.
- För att genomföra kontorsbebyggelsen i anslutning till E18 behövs skyddsåtgärder som dike och vall mellan vägkant och bebyggelse samt avkörningsräcke. Ett avtal med Trafikverket om ansvarsfördelningen för åtgärder utanför planområdet behöver tecknas.



FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägare

Kommunen äger all mark inom planområdet.

Fastighets- bildning, gemen- samhetsan- läggningar mm

I samband med genomförande av detaljplanen kommer nya fastigheter att bildas genom avstyckning. I de fall ett kvarter delas in i flera fastigheter kan gemensamhetsanläggningar behöva bildas för parkering, dagvattenanläggningar och andra gemensamma ytor. Då planen inte förutsätter att kvarteren delas in i flera fastigheter anges inga områden för gemensamhetsanläggningar specifikt i plankartan.

Servitut, lednings- rätt och andra fas- tighetsrättsliga avtal

Ledningsrätter för befintliga allmänna ledningar behöver omprövas i samband med att ledningarna läggs om. Det gäller bl a ledningar som går över kvarter D där ledningarna flyttas till den nya dragningen av huvudgatan. För nya allmänna ledningar som förläggs inom området kommer avtal att upprättas.

Rätt till angöring och nyttjande av område avsett för återvinningsstation inom kvarter A säkras med ett avtalsservitut.

Rätt att anlägga och bibehålla fiberledningar med tillhörande anläggningar och rör för sopsug säkras med avtal eller servitut.

Generell byggrätt för elnätsstationer finns inom kvarteren för handel, service, verksamheter och kontor samt skola. Utöver elnätstationer inom dessa kvarter kan kompletterande elnätsstationer behöva anläggas inom gatumark vilket kommer att regleras i markavtal som avses upprättas mellan E.ON Elnät och kommunen.

Servitut kan behövas för detaljer på byggnader som sticker ut över allmän plats, t ex balkonger, burspråk och skärmtak.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Kostnaden för att bygga ut allmänna anläggningar inom planområdet bekostas av kommunen. Respektive byggherre ersätter kommunen för utbyggnaden enligt avtal (se avsnittet Ansvarsfördelning och avtal). Ersättningen för utbyggnad av gator och annan allmän plats är inkluderad i köpeskillingen som respektive byggherre betalar för markförvärvet. Exploatören bekostar all byggnation inom kvartersmark. Kommunen ansvarar för anläggningar inom allmän platsmark. Det ekonomiska ansvaret för sanering, byggnationer och anläggningar regleras i ramavtal och markanvisningsavtal.

Respektive ledningsägare bekostar utbyggnad av respektive ledningar. Hela planområdet kommer att ligga inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp vilket gör att kommunen kommer att ta ut anslutningsavgifter för anslutning till vatten- och avloppsledningsnätet. Anslutning till sopsugsystemet bekostas genom anslutningsavgifter, vilket regleras av avtalen med respektive



byggherre i planområdet. Övriga ledningsägare kan finansiera utbyggnaden av sin infrastruktur genom anslutningsavgifter.

SL bekostar utbyggnad av kollektivtrafiken.

Kommunen bekostar utbyggnad av skola, förskola och andra allmänna byggnader, t ex bibliotek.

Gatukostnader

Ingen gatukostnadsavgift kommer att tas ut då kostnaden för utbyggnad av gator ingår i köpesumman för respektive fastighet inom kvarteren.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader

Kostnader för drift och underhåll av allmänna gator och torg bekostas av kommunen. Markägarna inom respektive kvarter står för drifts- och underhållskostnader av allmäntillgängliga områden inom kvarteren.

Respektive ledningsägare ansvarar för drift och underhåll av allmänna ledningar.

Detaljplan

Kommunen tar ut avgifter för bygglov. Kostnad för planläggning är reglerad genom upprättade avtal med respektive byggherre.

TEKNISKA FRÅGOR

Utredningar

Inför detaljplanens framtagande har följande utredningar tagits fram:

- Utredning av förutsättningar för bostäder inom Barkarbystaden med avseende på buller, Ingemansson 2010-04-30.
- Dagvattenutredning för Flottiljområdet och del av Barkarbyfältet, Sweco 2005-02-01.
- Dagvattendamm i Kyrkparken, komplettering till tidigare utförd dagvattenutredning, Sweco 2010-05-10.
- Miljöteknisk markundersökning och geoteknisk arkivstudie, Geosigma 2009-09-09.
- Översiktlig geoteknisk undersökning, Bjerking 2010-03-17.
- Analys av risker med transporter av farligt gods i och omkring området, Tyréns 2010-02-05.
- Utredning av möjligheter att anlägga sopsugsanläggning, Miljö- och projekteringsbyrån 2009-12-01.
- Trafikprognos för Skälby och Barkarbystaden 2015 och 2030, Vectura 2009-09-18
- Utredning av trafikflöden i Barkarbystaden 2015 och 2030, Trivector 2010-03-26.
- Lokalprogram för skola och förskola, behovsanalys och kravspecifikation, Aros arkitekter 2010-10-18.
- Vibrationsutredning, Bjerking 2011-06-17

Utöver de utredningar som tagits fram specifikt för detaljplanen finns flera utredningar och planeringsunderlag som upprättats inom kommunen och som får eller har fått direkt betydelse för detaljplanens utformning. Bl a har Järfälla kommun tagit fram en parkeringsnorm som ska gälla i hela kommunen som fått direkt betydelse för resonemang om antal parkeringsplatser för bil och cykel.



I samband med tidigare planläggning för handel etc har andra utredningar tagits fram, t ex ett antal arkeologiska utredningar.

Höjdsättning Vägar, ledningar och marknivåer har förprojekterats översiktligt inför planarbetet. I plankartan har nivåangivelser på gatumarken angivits med utgångspunkt från förprojekteringen. Mellan respektive nivåangivelse ska gatorna hålla en i princip jämn lutning.

Trafikföreskrifter I samband med utbyggnad av nya gator ska lokala trafikföreskrifter antas.

ÖVRIGT

Plankonsult Genomförandebeskrivningen har tagits fram av kommunledningskontoret i samarbete med Tengbom Stockholm genom planarkitekt Mattias Nilsson.

Medverkande tjänstemän	Erik Nord	mark och exploatering, avtal
	Arvid Illerström	kommunalteknik

Anders C Eriksson
Stadsarkitekt /tf planchef

Martina Leopold-Skoglund
Planarkitekt



Dnr Kst 2009/171 -154

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

BARKARBYSTADEN I

Del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl, Järfälla kommun

SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING – enligt 6 kap 16 § miljöbalken

När en detaljplan vars genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan har antagits skall kommunen enligt miljöbalken 6:16, och punkterna 1-4 om miljöbedömning av planer och program, i en särskild sammanställning sammanfatta:

1. Hur miljöaspekterna har integrerats i planen
2. Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats
3. Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden och
4. De åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

En särskild sammanställning kan sägas vara ett slags utvärdering av arbetet med miljöbedömningen.

Underlag

De inkomna yttrandena under samrådstiden 2011-02-10 till 2011-03-11 samt under utställningstiden 2011-11-29 till 2012-01-03 har bemötts och kommenterats i kommunens Samrådsredogörelse daterad 2011-11-22 respektive Utlåtandet daterat 2012-02-01. Samtliga inkomna synpunkter finns i sin helhet att tillgå på kommunledningskontoret.



1. Redovisning av hur miljöaspekterna har integrerats i planen.

Miljöaspekter har genomsyrat hela planprocessen. I fördjupade översiktplanen för Barkarbystaden gjordes tidigt en miljöbedömning. Där bl.a. bullerhänsyn och dagvattenhänsyn resulterade i detaljplanens kvartersform och krav på tidig utbyggnad av dagvattendamm fastlades samt att ett övergripande miljö- och gestaltningsprogram skulle tas fram. I tidigt skede gjordes en behovsbedömning som innebar att detaljplanens miljökonsekvenser utreddes i ett tidigt stadium. Föreslagna åtgärder i de miljöutredningar som tagits fram har sedan efter analys i miljöbedömningen vid behov integrerats i planbestämmelser, planbeskrivning eller miljö- och gestaltningsprogram. Genomförandet av kraven i miljö- och gestaltningsprogrammet säkerställs genom att dessa knyts till exploateringsavtal.

2. Redovisning av hur miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) och synpunkter från samråd har beaktats.

Avgränsning i sak	Enligt MKB:n för den fördjupade översiktplanen för Barkarbystaden (FÖP) bedömdes risk för betydande miljöpåverkan föreligga för: • Dagvatten till Bällstaån • Luftkvaliteten i delar av området innan infrastrukturen i området är färdigutbyggd. Förutom dessa lades i behovsbedömningen för detaljplanen till: • Förändring av landskapsbilden • Buller • Risker i samband med transporter av farligt gods • Risk för påverkan från markföroreningar
Anpassning till Länsstyrelsens yttrande över avgränsningen	Denna avgränsning styrktes vid samråd av Länsstyrelsen med tillägget att • störande buller från Försvarsmaktens verksamhet och transportvägar, bör ingå i avsnittet om buller. Utredning av detta infogades därför i avsnittet om buller.
Anpassningar till följd av rekommendationer i samråds-MKB:n	Detaljplanen har anpassats till de <i>rekommendationer (kursiverat)</i> som ges i samrådsversionen av MKB:n genom följande åtgärder:

Vattenkvalitet i Bällstaån

- *"Allt dagvatten från detaljplaneområdet ska fördröjas och renas innan det når Bällstaån. Det innebär att redan innan utbyggnaden enligt detaljplanen startar behöver en dagvattendamm anläggas med tillräcklig kapacitet för att klara rening av flöden från Barkarbystaden som avvattnas till Bällstaån inklusive aktuell detaljplan. Dammen bör föregås av en oljeavskiljare."*
Åtgärd: Projektering för en sådan damm som har tillräcklig kapacitet att ta hand om allt dagvatten har gjorts i den kommande "Kyrkparken" väster om Järfälla kyrka. Detaljplanen för Kyrkparken förs upp för antagande, samtidigt som detaljplanen för Barkarbystaden I.
- *"Om inte allt för stora ytor ska behöva avsättas för reningsdammen behöver det ställas krav på lokalt omhändertagande av dagvatten"*

(LOD) på kvartersmark inom detaljplaneområdet."

Åtgärd: Krav på ett högsta flöde på 40 L/sek per ha till allmän ledning nås vid ett tvåårsregn är införda i planbestämmelserna.

Åtgärd: Krav på grönytefaktor har införts i planbestämmelserna. För kvartersmark för bostäder är kravet en grönytefaktor på minst 0,5, för skola, förskola och kulturändamål 0,45, för handel, service, verksamheter centrum och kontor minst 0,3.

Kommunen har tagit fram ett miljö- och gestaltningsprogram som knyts till detaljplanen och de avtal som sluts med byggherrarna. I detta program presenteras de krav och riktlinjer som gäller för bl.a. hanteringen av dagvatten inom detaljplaneområdet. Följande krav inom dagvattenområdet ställs i miljö- och gestaltningsprogrammet:

- Kommunala dagvattenanläggningar ska utföras i tidigt skede för att minska belastningen på berörda vattendrag redan i utbyggnads- och driftsskedet.
- Drift- och underhållsplaner för dagvattenanläggningar ska finnas.
- Uppföljning av dagvattenanläggningarna ska göras för att säkerställa deras funktion.
- Dagvatten får ej ledas till Bällstaån och Igelbäcken utan föregående rening och fördröjning, vilket normalt ska ske både lokalt och via kommunala dagvattenanläggningar.
- Dagvattenavledning från kvartersmark till allmän ledning ska högst vara 40 l/s*ha vid ett regn med intensiteten 135 l/s*ha (dimensionerande tvåårsregn)
- Den genomsnittliga grönytefaktorn för kvartersmark för bostäder ska vara minst 0,5, för skola, förskola och kulturändamål 0,45, för handel, service, verksamheter centrum och kontor minst 0,3.

Luft

Risken för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft har översiktligt bedömts.

- *Luftintag placeras så att luft inte tas från sida som vetter mot E18 och att marken mellan E18 och husfasader som vetter mot vägen inte utnyttjas eller uppmuntrar till stadigvarande uppehälle. Marken mellan E18 och husfasader som vetter mot vägen ska inte utnyttjas eller uppmuntra till stadigvarande uppehälle* **Åtgärd:** Planbestämmelse har införts om att luftintag inte får placeras så att luft inte tas från sida som vetter mot E18. Marken mellan E18 och husfasader är endast avsedd för trafikområde.

Landskapsbild och kulturmiljö

- *Påverkan på landskapbildens innebär betydande miljöpåverkan.* **Åtgärd:** För att mildra de konsekvenser som uppkommer har siktlinjer och historiska färdvägar tagits upp i gatustrukturen. En anpassning av byggnadernas höjd har gjorts i planområdets ytterkanter. Detta ger förutsättningar för att kyrkan får en fortsatt framträdande roll i landskapet vilket är viktigt för den historiska kontinuiteten. Äldre by- och gårdsnamn används vid namngivning av nya vägar, gator och platser.



Buller

- Punkthus är en mindre lämplig byggnadstyp för bostäder i vissa delar av området. **Åtgärd:** Detaljplanen har anpassats genom att punkthus i tidigare förslag på kvartersstruktur har tagits bort.
- Vid bullernivåer på tyst sida över en ekvivalentnivå på 50 dB(A) ska olika möjligheter för att komma ner under 50 dB(A) redovisas. Vid ensidiga lägenheter med över 50 dB(A) vid fasad ska redovisas olika möjligheter att åstadkomma 50 dB(A) vid öppet fönster i sovrummet/n. **Åtgärd:** Rekommendationerna har införts i miljö- och gestaltningsprogrammet.
- Ytterligare bullerutredningar för respektive kvarter och parker bör genomföras, där fortsatt hänsyn tas till spårvägstrafiken. **Åtgärd:** Se punkt ovan.
- Inom området bör hastigheten begränsas på de mindre gatorna och gårdar bör om möjligt vara bilfria. **Åtgärd:** Krav på högsta hastighet om 30 km/h på de mindre gatorna har införts i miljö- och gestaltningsprogrammet.
- Samtliga lägenheter med gatufasad behöver ha tillgång till uteplats som vetter mot innergård eller annan tyst sida. **Åtgärd:** Krav på tillgång till uteplats under 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maxnivå är infört i planbeskrivningen.

Risker vid transporter av farligt gods

Följande bedöms i MKB:n vara skäliga åtgärder för att risknivån ska vara acceptabel:

E18 (Primär transportled för farligt gods)

- Stärkt stomme i byggnader intill E18.
- Brandklassade fasader på byggnader närmare än 30 meter från vallen längs E18.

Åtgärd: Båda punkterna regleras i plankarta eller planbestämmelser

- Vall mellan E18 och planområde. Vallen ska vara minst 2 meter hög och placeras fem meter från vägkant eller närmare. –
- Gropkant/dike innanför vallen mot E18 där spill kan samlas.
- Avkörningsräcke längs vägkant på E18.

Åtgärd: En upplysningstext är införd i plankartan och ett avtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen om åtgärderna

Dessutom rekommenderas följande åtgärder som bör genomföras i den mån som är praktiskt möjliga och som förutsättningarna tillåter:

- Friskluftsintag till byggnader bör placeras bort från E18.
- Reducerad fönsterstorlek mot E18.

Åtgärd: Planbestämmelse om att friskluftintag ska förläggas på sida eller tak som uppfyller miljöbalkens miljökvalitetsnorm för partiklar är införd.

Enköpingsvägen/Ny väg (Sekundära transportleder för farligt gods)

- En åtgärd som syftar till att hindra pölutbredning ska säkerställas.

Åtgärd: Planbestämmelse om skyddsvall är införd.

- Fasader som vetter mot de sekundära transportlederna för farligt gods inom 15 meter från vägkant bör konstrueras av obrännbart material



utan fönster. Alternativt kan brandskyddat glas användas i fönstren.

Åtgärd: Planbestämmelse om fasader av obrännbart material och med fönster av brandskyddat glas är införd.

- Utrymningsmöjligheter måste finnas både mot Nya vägen respektive Enköpingsvägen samt åt motsatta håll. **Åtgärd:** Inga entréer vetter direkt mot dessa vägar.

Markföreningar

Utredning om markföreningar har gjorts. MKB:n anger att resultaten från gjorda markundersökningar inte har föranlett något behov av att anpassa planen till förekomsten av markföreningar. Vid områdets framtida exploatering bör emellertid särskild prioritet ges för kontroll av föreningsnivån av tungmetallerna bly och kobolt vilket är en bygglovsfråga och regleras inte i detaljplanen.

Kompletteringar utifrån synpunkter som lämnades på MKB under samrådet

Under samrådsskedet inkom ett flertal synpunkter. Utifrån dessa synpunkter gjordes åtgärder framförallt när det gäller:

- Säkerställande att dagvattendammen anläggs innan detaljplanens bebyggelse i och med samtidigt antagande av Dp Kyrkparken.
- Kontroll av översvämning samt ras och skredrisker.
- Komplettering av underlaget med en vibrationsutredning (se nedan).
- Planbeskrivningen kompletterades med information om Försvarmaktens transporter.
- Planbeskrivningen kompletterades med information om att befintliga grundvattennivåer ska bibehållas.

Synpunkter i samråd som inte tillgodosetts

Följande synpunkter som inkom under samrådsskedet har inte tillmötesgåtts:

- Planförslaget har inte bearbetats för att åstadkomma en bättre bullermiljö då kvartersstrukturen ansetts vara optimalt ur bullerhänseende.
- Matavfall bör omhändertas separat. **Anledning:** Kommunen har valt obligatoriska matavfallsskvarnar varför inga specifika utrymmen för matavfall läggs in.
- Urinseparering bör övervägas. **Anledning:** I dagsläget saknas bra utvecklad teknik för urinseparering och det kräver stora investeringar och avtal med mottagare som saknas.
- Negativa och positiva konsekvenser för handelsutbyggnaden bör särredovisas i detaljplanens MKB. **Anledning:** Inriktning på markanvändning har fastlagts i tidigare planeringsskede. Det finns inget krav att vissa verksamheter ska särredovisas i MKB:n, där den sammantagna bedömningen är av primärt intresse.

Anpassningar till följd av rekommendationer i utställnings-MKB:n

Till utställningen utökades MKB:n med kapitel om vibrationer. Detaljplanen har anpassats till de ytterligare rekommendationer (kursiverat) som ges i utställningsversionen av MKB:n genom följande åtgärder:

Vibrationer

- Byggnader längs Barkarbyvägen ska grundläggas på pålar eller motsvarande vibrationsdämpande konstruktion och bör ha bjälklag som motsvarar betong med korta spännvidder vad gäller vibrationsegenskaper.
- Spårtrafiken ska grundläggas och byggas upp vibrationsdämpad med vibrationsdämpning mellan räl och slipers. **Åtgärd:** Detta kommer re-



glaras i kommande järnvägsplan och behöver därför inte regleras i detaljplanen.

- Även hastighetsreglering av spårvägstrafiken minskar risk för vibrationsproblem. **Åtgärd:** Hastighet på spårväg regleras inte i detaljplan.

Kompletteringar utifrån synpunkter som lämnades på MKB under utställningen

Ett flertal synpunkter inkom under utställningen som redan tillgodosetts i befintliga planhandlingar. Utöver dessa inkom följande synpunkt som tillgodosetts under utställningen:

- "Bättre garanti behövs för att säkra mot risker i samband med transporter för farligt gods bl.a. föreslås bestämmelsen: Entréer ska orienteras åt annat håll, eller vara belägen minst 25 meter från, sekundär transportled för farligt gods."

Åtgärd: Planbestämmelsen ändrades enligt förslag. Prickmark om 5 m har lagts in längs möjliga sekundära transportleder för farligt gods. Där fasad kommer närmare än 10 m infördes planbestämmelse om att ytoer inom denna del av byggnaden inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Synpunkter i utställning som inte tillgodosetts

Följande synpunkter som inkom under utställningen har inte tillgodosetts:

- Föreskrifter om eventuella vibrationshämmande åtgärder bör införas i planen. **Anledning:** Vibrationsutredningen visar att riktvärdet om 0,4 mm/s inte beräknas överstigas bl.a. genom att bebyggelsen förväntas grundläggas genom pålning till berg. Bullernivåerna längs Barkarbyvägen är inte så pass höga att förväntade vibrationer tillsammans med övrigt trafikbuller kommer att upplevas som mycket störande.
- Kommunen bör redovisa CO₂ utsläppen från ett konsumtionsperspektiv eller relatera dem till nivåer som ur ett hållbarhetsperspektiv är relevanta. **Anledning:** Kommunen anser det lämpligast att använda det traditionella måttet på CO₂ per invånare som används i de flesta redovisningar. Även om detta innebär osäkerheter vid jämförelse så är osäkerheterna ändå större om man skulle välja ett konsumtionsperspektiv där även livsstil, inriktning på verksamheter och handel m.m. behöver vägas in.
- Särredovisning bör ske av miljökonsekvenserna av den utökade handeln tillsammans med tidigare beslutade utökningar av handeln. **Anledning:** Se tidigare svar under "Synpunkter i samråd som inte tillgodosetts".
- Miljömålet Frisk luft skall redovisas tydligt liksom bör luftföroreningar mätas och följas upp i MKB. **Anledning:** Kommunen anser att detaljplanens reglering av luftintag mot E18 är tillräckligt då övriga vägar inte beräknas få så höga trafikmängder så att det kan anses motiverat att införa liknande bestämmelser längs dessa.
- Mat- och toalettavfall bör dras i separata rör. **Anledning:** Kommunen anser inte det ekonomiskt försvarbart att kräva separata rör för mat- och toalettavfall.
- Det utställda planförslaget bör omarbetas betydligt så att inte planen förhindrar tillräckligt stort naturreservat längs Igelbäcken eller möjlighet till tvärtunnelbana. **Anledning:** Kommunen anser inte att föreliggande detaljplan förhindrar varken naturreservatsbildning vid Igelbäcken, t-bana eller en tät bebyggelse i anslutning till den framtida regionalåtgångstation Stockholm Väst.

- Ensidiga lägenheter med ljudnivåer över 50 dB(A) vid fasad och delvis slutna kvarter ska inte tillåtas. **Anledning:** Detaljplanen med dess bestämmelser innebär en avvägning mellan olika intressen. Detaljplanens kvartersstruktur innebär att i princip samtliga bostäder får tillgång till en tyst sida. Där inte så sker ställs krav på att utreda möjligheterna att åstadkomma < 50 dB(A) vid minst ett sovrumsfönster.
- Ytterligare åtgärder krävs så att miljö kvalitetsnormerna för Bällstaån kan klaras. **Anledning:** Kommunen anser att de höga krav på rening och fördröjning av dagvatten som detaljplanebestämmelserna redan ställer med krav på högsta avrinning och minsta grönytefaktor för kvartersmark samt krav på oljeavskiljare för större parkeringar i kombination med kraven i miljö- och gestaltningsprogrammet om att leda väg dagvatten till trädbevattning är tillräckliga.

3. Redovisning av skälen till att planen antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden

Alternativa platser för utbyggnad har utretts i tidigare skeden av samhällsplaneringsprocessen och har därför inte ansetts utgöra alternativ i detta skede av planläggningen. Följande mer betydande alternativ har övervägts men förkastats:

- Ett alternativ med skolan i anslutning till Kyrkparken och hållplatsläge för spårvagnen i Karlslundsvägens förlängning samt dagligvaruhandeln inom området vid norr om Kalvshällavägen. Detta alternativ valdes bort p.g.a. att kommunen önskade att skolan skulle ha ett centralt läge och att hållplatsen skulle kunna utnyttjas även av besökare till handelsplatsen samt att trafiken till dagligvarubutiken inte skulle dras in i området liksom att valt läge för dagligvaruhandel bedömdes som kommersiellt bättre
- Punkthus har föreslagits i några lägen men har tagits bort p.g.a. svårigheter med att klara bullerkrav.
- Trafiken på Enköpingsvägen har föreslagits flyttas till parallellgatan väster ut för att uppnå en bättre ljudmiljö i kommande Kyrkparken men har fått ligga kvar i sin nuvarande sträckning på grund av att en omläggning skulle innebära betydande trafikökning och därmed bullerstörningar på Barkarbyvägens södra och västra delar.
- En annan mer nordlig placering av dagvattendammen har övervägts men har valts bort då det skulle bli svårare att åstadkomma den bullerdämpande slutna bebyggelsen längs E18 och att Kyrkparken skulle tappa i upplevelse kvalitet utan damm.
- Planbestämmelser och/eller krav i miljö- och gestaltningsprogram som anger att tyst sida ska klara högst 50 dB(A) har prövats. Detta har dock valts bort p.g.a. att det finns en osäkerhet om hur hög bakgrundsbullernivån kommer att bli. Skulle den bli över 50 dB(A) kan sådana bestämmelser/krav innebära att byggnationen omöjliggörs i området eller delar av området.



4. Redovisning av de åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Enligt MKB:n är påverkan på landskapsbilden den enda betydande miljöpåverkan som planen ger upphov till om planerade åtgärder genomförs. Uppföljning och övervakning av detaljplanens betydande miljöpåverkan kommer att ske via:

- dokumentation av plats och landskap före och efter utbyggnad.

Uppföljning och övervakning av övrig miljöpåverkan kommer att kopplas till:

- Uppföljning av efterföljandet av detaljplanens miljö- och gestaltungsprogram.
- ett utarbetat kontrollprogram för funktion på reningsdammarna och vattenkvaliteten på det vatten som släpps ut till Bällstaån.
- Samt befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem, vilket är lämpligt inte minst av ekonomiska skäl.

Sammanfattningsvis har kommunen bedömt att planen med sin utformning kommer att minimera tänkt negativ miljöpåverkan och att uppföljningen därför borde kunna begränsas till det ovan nämnda.

**Offentliggörande
enligt Miljöbalkens
regler**

Enligt miljöbalken, 6 kap. 16 § 2 stycket, ska den särskilda sammanställningen offentliggöras genom anslag av protokollet och hållas tillgänglig. Detta anses uppfyllt genom att sammanställningen ingår som en del av den antagna planhandlingen och därmed omfattas av de krav som ställs enligt PBL på kungörelse av antagandet av detaljplanen.

Per Skyllberg
Miljöplanerare

Inför detaljplan för Barkarbystaden I, del av fastigheten Barkarby 2:2 m.fl., Järfälla kommun, Stockholms län.

1(3) JÄRFÄLLA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN	
Ink	2011-10-13
Dnr:	Kst 2009/171

Rum	Fastighet	Ägare, adress
-----	-----------	---------------

Avd A:1. Fastigheter helt eller delvis inom detaljplaneområdet.

1	Barkarby 2:2	Järfälla Kommun 177 80 Järfälla
---	--------------	------------------------------------

2	Säby 3:20	se rum 1
---	-----------	----------

LAGAKRAFTBEVIS

datum.....7/5-2012

Detta beslut har vunnit laga kraft

den.....20 april 2012

JÄRFÄLLA KOMMUN
Kommunledningskontoret
Planavdelningen

Avd A:2. Fastigheter angränsande detaljplaneområdet.

3	Barkarby 2:4	se rum 1
---	--------------	----------

4	Barkarby 2:10	Barkarbybyggarna 2:10 AB c/o AB Nynäs City Box 440 129 04 Hägersten
---	---------------	--

5	Barkarby 4:7	CGS Filial till Commerz Grundbesitz-SPE. Box 7833 103 98 Stockholm
---	--------------	--

6	Säby 3:22	Barkarby Järfälla Säby 3:22 AB c/o IVG Sweden AB Birger Jarlsgatan 2, 5tr 114 34 Stockholm
---	-----------	---

7	Säby 3:25	Växus i Barkarby AB c/o Solist Investor AS 0121 Oslo Postboks 1735 Vika Norge
---	-----------	---

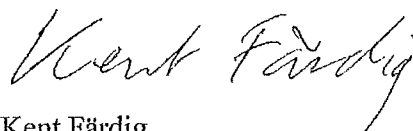
Rum	Fastighet	Ägare, adress
		<u>Avd B:1. Samfälligheter helt eller delvis inom detaljplaneområdet.</u>
		Inga
		<u>Avd B:2. Samfälligheter angränsande detaljplaneområdet.</u>
		Inga
		<u>Avd C. Servitut och andra särskilda rättigheter inom detaljplaneområdet.</u>
8	Barkarby 2:2	Avtalsservitut Ändamål: Brunn Akt: 01-IM5-21/33.1 Förmånstagare: (saknas) Belastad: Barkarby 2:2
9	Barkarby 2:2	Avtalsservitut Ändamål: Kraftledning Akt: 01-IM5-88/10120.1 Förmånstagare: Västanån 6:19 Belastade: Barkarby 2:2, Veddesta 2:1 m.fl
10	Barkarby 2:2	Avtalsservitut Ändamål: Kraftledning Akt: 01-IM5-88/3039.1 Förmånstagare: Västanån 6:19 Belastad: Barkarby 2:2
11	Barkarby 2:2	Ledningsrätt Ändamål: Fjärrvärme Akt: 0123-92/20.1 Förmånstagare: Graninge Elnät AB Belastad: Barkarby 2:2

Rum	Fastighet	Ägare, adress
12	Barkarby 2:2	Ledningsrätt Ändamål: Vatten och avlopp Akt: 0123-87/16.1 Förmånstagare: Järfälla kommun Belastade: Barkarby 2:2, Säby 3:22 och 3:25
13	Barkarby 2:2	Ledningsrätt Ändamål: Vatten Akt: 0123-84/18.1 Förmånstagare: Stockholms Vattenverksförbund Belastade: Barkarby 2:2 m.fl
14	Barkarby 2:2	Officialservitut Ändamål: VA Akt: 0123-98/5.3 Förmånstagare: Barkarby 4:1 Belastad: Barkarby 2:2 och Säby 3:25

Avd D.

Samtliga i förteckningen upptagna fastigheter är belägna inom Järfälla kommuns registerområde och ägaruppgifterna är hämtade ur Lantmäteriets fastighetsdataregister med aktualitetsdatum 2011-10-11

Järfälla den 12 oktober 2011



Kent Färdig
Lantmäteringenjör



LAGAKRAFTBEVIS

datum.....7/5-12.....

Detta beslut har vunnit laga kraft

den.....20 april.....

JÄRFÄLLA KOMMUN
Kommunledningskontoret
Planavdelningen

Detaljplan för

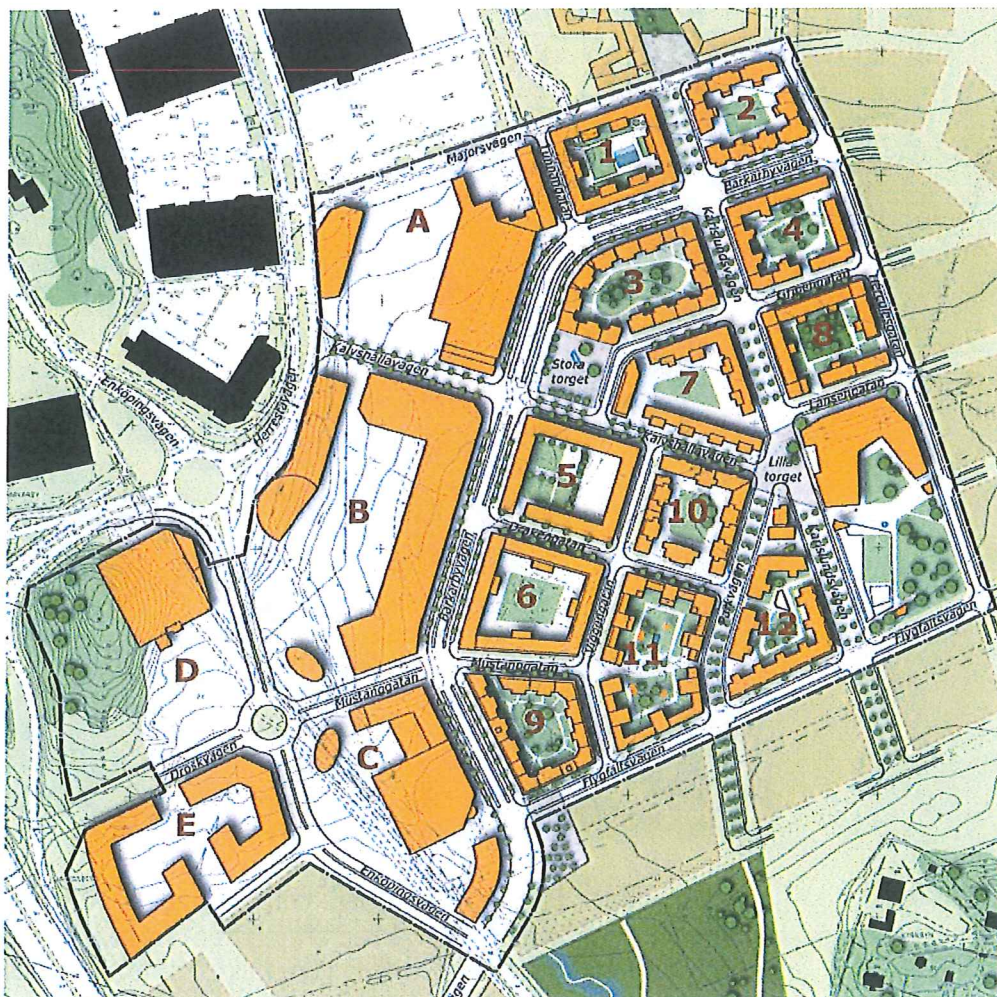
BARKARBYSTADEN I

Del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl, Järfälla kommun

Dnr Kst 2009/171

ANTAGANDEHANDLING

PLANBESKRIVNING



Illustrerad ny bebyggelse, siffrorna avser kvartersbeteckningar

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

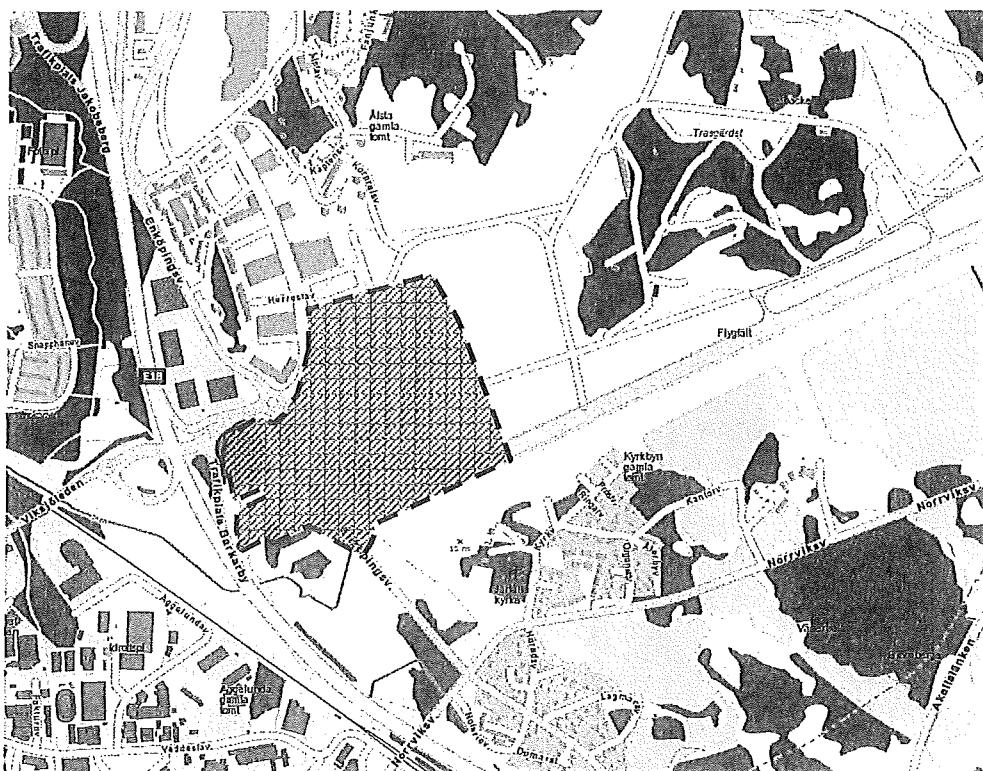
- Denna planbeskrivning (inkl sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning)
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser i två blad skala 1:1000
- Illustrationskarta skala 1:2000
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Kvalitetsprogram
- Samrådsredogörelse 2011-11-22
- Utlåtande 2012-02-01

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning
- Fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet, antagen 2006-08-28
- Övergripande miljö- och gestaltningsprogram

Underlag:

- Utredningar enligt lista i genomförandebeskrivningen



Planområdets läge och ungefärliga utbredning

Lagstiftning

Den 2 maj 2011 infördes en ny plan- och bygglag (2010:900). Av övergångsbestämmelserna framgår att äldre lagstiftning fortfarande ska gälla för detaljplaneärenden som påbörjats före denna tidpunkt. För föreliggande detaljplan har därför plan- och bygglagen (1987:10) tillämpats.

Handlingarnas inbördes status

Detaljplanen, med sina bestämmelser, styr bebyggelsens användning och begränsar dess volymer, främst genom begränsning av högsta tillåtna bruttoarea



inom respektive kvarter. Detaljplanen gäller tills dess att den ersätts av ny plan och kommer därför att vara styrande för bebyggelseutformningen under lång tid till skillnad från avtalen som styr utformningen när bebyggelsen uppförs. För att få en långsiktig verkan av vissa principer (t ex buller) i det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet, respektive i kvalitetsprogrammet, har de principerna arbetats in i detaljplanen som bestämmelser.

Det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet innehåller en målsättning för utformning av bebyggelse, kvartersmark, vägar och annan allmän plats inom hela det område som täcks av fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbyfältet. Kvalitetsprogrammet är framtaget specifikt för detta planområde. Såväl det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet som kvalitetsprogrammet ingår som avtalshandlingar vid markanvisning och försäljning av kommunägd mark och styr på så sätt bebyggelsens utformning när det gäller gestaltning och vissa detaljer i utformningen.

Det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet är också dokument som antas av kommunfullmäktige, vilket innebär att det utgör styrdokument för utformningen av vägar och andra allmänna platser inom planområdet.

Detaljplanens plan- och genomförandebeskrivning har ingen juridisk status utan syftar enbart till att tydliggöra detaljplanens bestämmelser och hur den är tänkt att genomföras. Definitionen av hur grönytefaktor i planbeskrivningen får dock betydelse för planens bestämmelse om vilken grönytefaktor som ska gälla i bostads- respektive verksamhetskvarteren.

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

Planens syfte och huvuddrag	6
Mål och syfte	6
Huvuddrag	6
Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen	7
Plandata	7
Läge och areal	7
Markägförhållanden	7
Tidigare ställningstaganden	7
Översiktsplaner	7
Start-PM/Uppdrag	7
Samråd/ Beslut om utställning	7
Detaljplaner	7
Naturreservat	7
Riksintressen	7
Försvarets verksamhet	8
Strand- och vattenskyddsområden	8
Program för detaljplaneläggning	8
Intilliggande pågående planarbeten	8
Förutsättningar och förändringar	9
Natur	9
Mark och vegetation	9
Topografi, Flora och fauna	9
Geotekniska förhållanden	9
Grundvatten	9
Mark- och grundvattenföroreningar	9
Radon	10
Fornlämningar, byggnadsminnen och kulturmiljö	10
Bebyggelseområden	10
Bostadskvarter	11
Handel, service och verksamheter	12
Kontor mm	13
Skola, förskola, kultur och fritidsverksamheter	13
Natur, torg, park, idrott och lek	14
Grönytefaktor	15
Tillgänglighet	16
Byggnadskultur och gestaltning	16
Gator och trafik	17
Biltrafik	17
Gatornas utformning och utfarter	19
Bil- och cykelparkering	20
Gång- och cykeltrafik	21
Kollektivtrafik	22
Störningar och risker	23
Farligt gods	23
Buller	23
Vibrationer	25



Påverkan på teknisk försörjning	25
Vatten och avlopp	25
Dagvatten	26
Värme	26
El	27
Tele och data	27
Avfall	27
Restprodukter/avfall	27
Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	27
Ställningstagande	27
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen	28
Buller	28
Vibrationer	28
Risker vid transporter av farligt gods	29
Vattenkvalitet i Bällstaån	29
Landskapsbild	29
Luft	29
Markföroreningar	30
Måluppfyllelse regionala och lokala miljömål	30
Rekommendationer för det fortsatta arbetet	30
Övrig inverkan på miljön	31
Växt och djurliv	31
Lokalklimat	31
Kulturarv	31
Avfall	31
Energi	31
Transporter i regionen	32
Klimatpåverkan från planområdet	32
Övrigt	33
Planprocessen	33
Tidplan för planprocessen	33
Plankonsult	33
Medverkande tjänstemän	33
Övriga medverkande	33



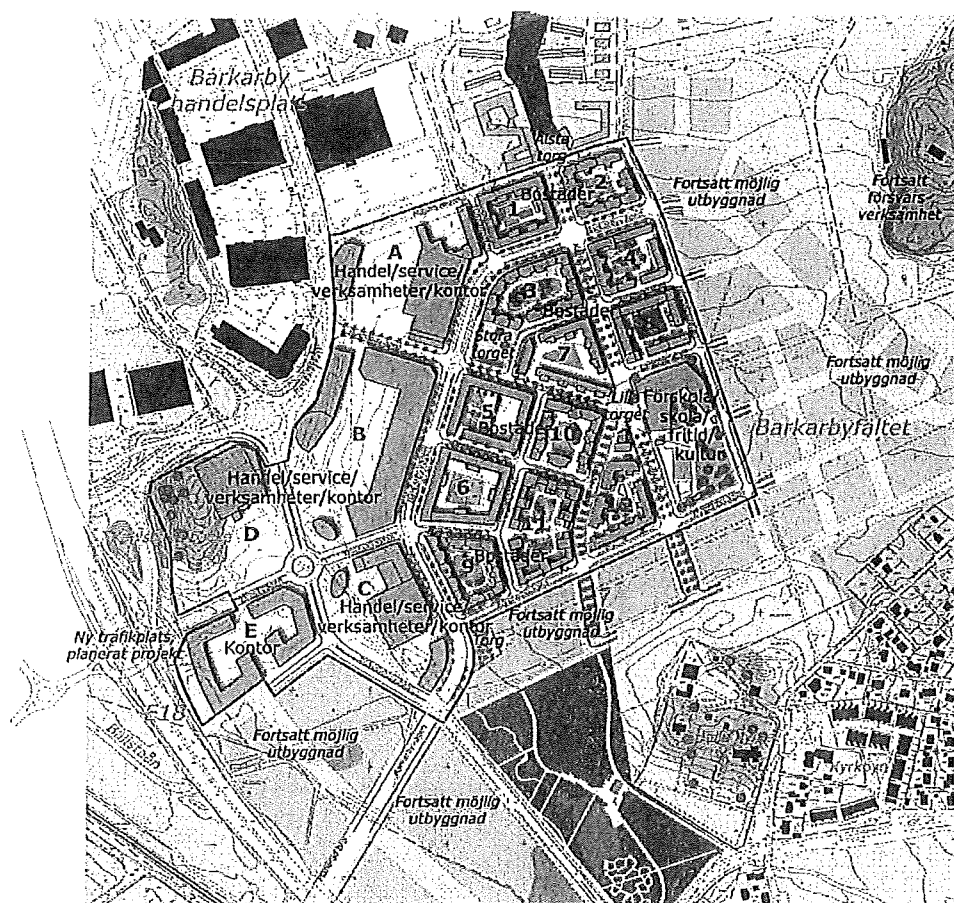
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Mål och syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel för ett ca 33 ha stort område inom den blivande Barkarbystaden. Planen är en deletapp för att genomföra tänkt bebyggelseutveckling enligt fördjupningen av översiktsplanen.

Huvuddrag

Detaljplanen innebär att den centrala delen av Barkarbystaden bebyggs på delar av det område som tidigare togs i anspråk av Barkarby flygfält. Genom utbyggnaden kan stadsdelen få en egen identitet och karaktär, bl a genom att flera torg och den centrala delen av Barkarbyvägen anläggs. Utbyggnad av skolan med tillhörande område för kultur och idrott skapar liv i området, liksom den större livsmedelsbutik som planeras i anslutning till Stora torget i planområdets centrala del. Den nya bebyggelsen utformas enligt rutnätsstadens principer.



Bostadskvarteren är ca 70 meter i bredd och 80-90 meter i längd med stora och ljusa innergårdar. Några kvarter är större. Bostadsbebyggelsen är fem våningar längs de centrala kvarteren utmed Barkarbyvägen. Kring det centrala torget tillåts att bebyggelsen sticker upp mot sju våningar för att markera platsens betydelse. Övrig bostadsbebyggelse har en höjd på fyra till fem våningar. För att skapa variation i bebyggelsen tillåts att delar av bebyggelsen inom respektive kvarter sticker upp ytterligare en våning i delar. Den ökade voly-

men det innebär kompenseras genom att andra delar av kvarteret byggs lägre så att den totala bruttoarean i kvarteret inte ökar. Byggnadsvolymer i verksamhetskvarteren koncentreras mot Barkarbyvägen så att de bidrar till att skapa ett tydligt definierat gaturum enligt rutnätstadens principer.

Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

Genom att hela området ägs av kommunen och att flygverksamheten upphört finns inga enskilda intressen som berör området.

PLANDATA**Läge och areal**

Planområdet är ca 33 ha och avgränsas i norr av Herrestavägen och Majorsvägen med befintliga verksamheter vid Barkarby handelsplats och pågående utbyggnad av Flottiljområdet. I söder avgränsas området av Barkarbyfältets landningsbana. I väster sträcker sig området från E18 och österut till en nord-sydlig linje ca 400 meter in på den befintliga landningsbanan. Planering för fortsatt utbyggnad av Barkarbystaden är tänkt att ske både österut och söderut.

**Markägo-
förhållanden**

Hela planområdet ägs av kommunen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**Översiktsplaner**

I den kommuntäckande översiktsplanen (antagen 2001-09-03, aktualitetsförklarad 2007-05-07) och en fördjupning av översiktsplanen för Barkarbystaden (antagen 2006-08-28) anges Barkarbyfältet som ett av tre utvecklingsområden i kommunen. Barkarbystaden bör bebyggas som ett bostads- och arbetsområde med tät bebyggelse. Utbyggnaden ska främja utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle. Bl a ska närheten till en ny kollektivtrafikknutpunkt tas tillvara.

Start-PM/Uppdrag

Kommunstyrelsen beslöt 2008-10-20 att ge kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram samrådsförslag till detaljplan för bostäder och verksamheter/handel för ett område inom den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet.

Förutsättningar för detaljplanen har utretts översiktligt och två alternativ till planstruktur togs fram. 2009-10-19 fattade kommunstyrelsen inriktningsbeslut om att alternativ 1 ska gälla för det fortsatta planarbetet.

Detaljplaner

Större delen av området saknar gällande detaljplan. I nordväst och norr gränsar området mot, och överlappar delvis, detaljplanerna D980518, D040503, D050307, D080825 samt ÄDP000406C.

Naturreservat

Järvafältets naturreservat ligger norr och nordost om planområdet. Fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbystaden anger att det ska finnas trädplanterade gång- och cykelstråk ut till naturreservatet. En viktig förbindelse i första etappen av Barkarbystadens utbyggnad är att upprätta ett grönt stråk norrut som ansluter till nordsydligt grönt stråk genom Flottiljområdet.

Riksintressen

Väster och söder om området ligger E18, Mälarbanan samt den planerade nya



dragningen av E4 som utgör riksintressen. Transportlederna korsar inte planområdet, men påverkar och påverkas av det genom frågor om buller och transporter av farligt gods.

Försvarets verksamhet

Försvaret bedriver verksamhet på den mark som ägs av fortifikationsverket och som angränsar till planområdet i öster. Inför samråd om detaljplanen för Barkarbystaden har kontakter tagits med försvaret i syfte att säkerställa att planerna inte strider mot försvarets intressen. Ett önskemål som bl a uttrycks i fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbystaden är att trafiken till och från försvarets områden leds om från Flyginfarten till Majorsvägen. Majorsvägen ska därför vara anpassad att klara tunga transporter.

Strand- och vattenskyddsområde

Området omfattas inte av något strand- eller vattenskyddsområde.

Program för detaljplaneläggning

Detaljplanen har inte föregåtts av något program då fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbystaden fungerar som program.

Intilliggande pågående planarbeten

Kommunstyrelsen beslutade 2009-10-19 att ge planutskottet i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för utvidgning av Järfälla kyrkogård, del av fastigheterna Kyrkbyn 2:1 och Barkarby 2:2. Planområdet utvidgades till området till att omfatta även området som avser den framtida stadsparken för Barkarbystaden, Kyrkparken. Planområdet har därefter delats upp i två delar, varav den del som omfattar Järfälla kyrkogård har vunnit laga kraft. Planarbetet för detaljplanen för Kyrkparken pågår samtidigt som denna detaljplan och planeras även antas samtidigt.

I Barkarbyvägens förlängning söderut gränsar detaljplanen till antagen detaljplan för Mälarbanans utbyggnad till fyra spår. Inom det projektet ingår utbyggnad av den nya Veddestabron i Barkarbyvägens förlängning söderut. Detaljplanen för Mälarbanan har antagits men ännu inte vunnit laga kraft.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

- Topografi

- Flora och fauna

Topografi

Planområdet sluttar svagt från norr till söder med en nivåskillnad på ca 6-8 meter mellan norra och södra delen. Från en kulle väster om området och från Herresta- och Enköpingsvägen sluttar marken ca 9 m på en sträcka på 100 meter från nordväst till sydost.

Flora och fauna

På Barkarby flygfält består all öppen mark av klippta gräsytor, vilket bl a utnyttjas av markhäckande fågelarter som sånglärka (nära hotad) och tofsvipa. Vissa rovfåglar använder området för jakt. Men i övrigt finns ingen känd värdefull flora och fauna. I områdets västra del finns ett skogsklätt höjdparti med inslag av ädellövträd som är högt värderat i kommunens naturinventering. Området har genom sin öppenhet främst haft funktionen av spridningskorridor mellan Järvafältet och Görvålns naturreservat. Spridningskorridoren är i översiktsplanen utpekad som en svag länk, vilket beror på att området är inhägnat men även på svagheter i Bällstaåns funktion som spridningskorridor för växter och djur. Det skogsklädda höjdpartiet kommer till stor del att bevaras då det skyddas från bebyggelse i detaljplanen.

Geotekniska förhållanden

I samband med anläggande av vägar, landningsbana och bebyggelse i och omkring planområdet har flera geotekniska undersökningar gjorts. Öster om Enköpingsvägen förekommer lerjordar med varierande tjocklek. Tyngre byggnader bör grundläggas med pålning till fast mark. I de delar av området som gränsar till fast mark kan andra metoder övervägas. I Kalvshälla backe väster om Enköpingsvägen är grundläggningsförhållandena generellt sett bättre men söder om Kalvshälla backe är det tjockare lerlager med sämre bärighet. Sannolikt behöver all bebyggelse grundläggas med pålning här liksom marken förstärkas innan ledningar, gator och andra anläggningar byggs för att undvika sättningar.

Inför det fortsatta arbetet med utformning av bebyggelsen i respektive kvarter behöver mer detaljerade markundersökningar genomföras för att säkerställa att det inte förekommer risker med sättningar eller skred i intilliggande gatumark och kringliggande kvarter.

Grundvatten

Grundvattenströmningen bedöms följa topografin och därmed vara riktad söderut mot Bällstaån. Grundvattennivån ligger längst i norr på ca 2 m under markytan och något ytligare, ca 1 m under markytan, längre söderut. I möjligaste mån ska befintliga grundvattennivåer behållas, bl a genom lokal infiltration av dagvatten inom kvarteren. Inga enskilda brunnar finns som kommer att påverkas.

Mark- och grundvattenföroreningar

En miljöteknisk markundersökning har gjorts för planområdet. Undersökningen visade överlag på låga föroreningsnivåer i såväl jord som grundvatten. Enligt detaljplanen ska området rymma både bostäder och skola/förskola, vilket är typ av användning klassad som känslig markanvändning. Känsligheten för föroreningar är därmed mycket stor, även om risken för höga föroreningsnivåer är



låg. Riktvärden finns för högsta acceptabla halt av olika föroreningar vid känslig markanvändning. I ett jordprov överskreds riktvärdena för bly och i ett jordprov överskreds riktvärdena för kobolt. Halterna föranleder inte direkta saneringsåtgärder men vid områdets framtida utbyggnad bör föroreningsnivån, framför allt av dessa tungmetaller, kontrolleras.

Radon

En översiktlig undersökning av radonriskbedömning gjordes för hela kommunen 1998. I undersökningen gjordes även bedömningar för ett antal områden för nya bostäder, bl a på Barkarby flygfält. Området bedöms ha låg till normal risk för radon. Förhållandena bör undersökas och redovisas mer i detalj i samband med bygglovgivning för bostäder.

**Fornlämningar,
byggnadsminnen
och kulturmiljö**

Barkarbyfältet med omgivningar är kommunens viktigaste och fyndtätaste förhistoriska bygd. I planområdet södra del har det tidigare funnits fornlämningar som undersökts, dokumenterats och tagits bort i samband med utbyggnad av flygfältet. I områdets västra del finns lämningar som har grävts ut. Länsstyrelsens bedömning är att det inte finns ytterligare lämningar i anslutning till dem som tidigare påträffats.

Området kring Järfälla kyrka har tidigare omfattats av byggnadsförbud genom s.k. landskapsbildsskydd. Landskapsbildsskydd hade stöd i äldre lagstiftning (19 § naturvårdslagen) och infördes innan begreppet riksintresse fanns. Syftet var att skydda de visuella upplevelserna i landskapet. Landskapsbildsskyddet för området upphävdes genom beslut av Länsstyrelsen maj 2004. Aktuell och kommande detaljplaner ska dock säkerställa att Järfälla kyrka bibehåller sin framträdande roll i landskapet i så stor utsträckning som möjligt. Inom denna detaljplan byggs Karlslundsvägen i nordsydlig riktning som en bred esplanad. Esplanaden fortsätter som ett parkstråk norrut genom det planerade Flottiljområdet. I söder ligger Järfälla kyrka i esplanadens förlängning. Sikten mot kyrkan skymms delvis av underhållsbyggnader och vegetation, men på sikt kan ett visuellt stråk mot kyrkan skapas. Tillåten våningsantal sänks i södra delen av planområdet närmast kyrkan. Inom kommande detaljplaneetapp belägen mellan detta detaljplaneområde och kyrkan ska bebyggelsens höjd bli ännu lägre.

Karlslundsvägens södra del samt Kalvshällavägen går i ungefär samma sträckning som Gamla Enköpingsvägen gjort innan Barkarby flygfält byggdes. I planområdets södra del anläggs Flygfältsvägen i den befintliga landningsbanans riktning. Gatans belysning ska utformas för att föra tankarna till vägens historia som landningsbana. Förslag till gatusektion och belysning redovisas i kvalitetsprogrammet.

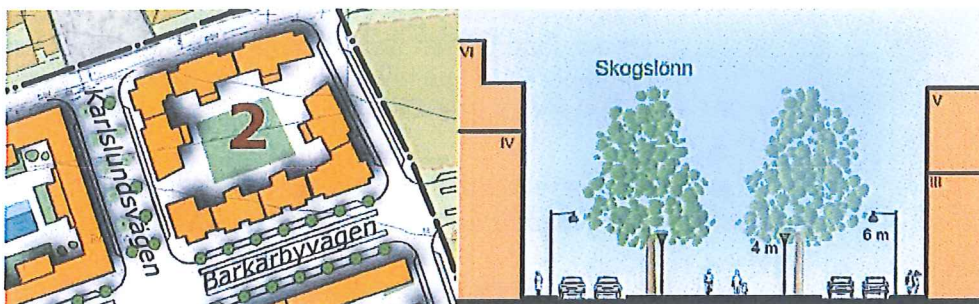
Bebyggelseområden

Flygverksamheten på Barkarby flygfält har upphört men landningsbanan och delar av transportbanorna finns kvar. Nordväst om planområdet ligger Barkarby handelsplats som byggts ut från och med 1990-talet. Försvarets gamla flottiljområde med hangarer och annan bebyggelse runt flygfältet har under senare år byggts om till bostäder och verksamheter. Flottiljområdet har också kompletterats med ny bostadsbebyggelse. Utbyggnad av området pågår.

Den del som nu planläggs kommer att utgöra de tätare delarna av Barkarbystaden med service, bostäder, skola/förskola, torg och verksamheter. En bebyggelsestruktur med tydlig stadskaraktär har valts. Typiskt för karaktären är att bebyggelsen ligger med fasad i gräns mot gatan (alternativt en mindre förgårdsmark), att området innehåller torg och andra platsbildningar och att bebyggelsen är uppbyggd som slutna eller halvslutna kvarter runt gröna, rymliga innergårdar.

Bostadskvarter

De kvarter som planeras öster och söder om den nya Barkarbyvägen är i huvudsak avsedda för bostäder och skola/förskola. Kvarteren är ca 70 meter i bredd och 80-90 meter i längd. Några kvarter är p.g.a. den oregelbundna utformningen längre. I och med att bebyggelsen är förlagd till kvarterens sidor skapas stora och ljusa innergårdar, trots att bebyggelsen är fem, på sina ställen sex, våningar hög. Samtidigt som planen medför en förhållandevis storskalig kvarters- och bebyggelsestruktur uppnås alltså goda ljusförhållanden, vilket illustreras av exemplet nedan.



Exempel på bebyggelsens utformning med Karlslundsvägens principsektion

Principerna för bebyggelseutformningen är:

- Slutna eller halvslutna kvarter med fasader i gräns mot gata eller med en mindre förgårdsmark. Innergårdarna kan göras till stora gröna ytor med uteplatser, lekanordningar etc för de boende. De kan också innehålla en mindre andel komplementbebyggelse till bostäderna.
- Husen görs förhållandevis smala för att möjliggöra genomgående lägenheter, vilket är nödvändigt av bullerskäl (se avsnittet om störningar). Även om huvudstrukturen innebär byggnader med 12 meter djup kan de byggas på in mot gården med mindre utbyggnader för att möjliggöra fler än två lägenheter per trappuppgång.
- Bebyggelsens höjd varierar mellan fyra och fem våningar. För att skapa variation i bebyggelsen tillåts att delar av bebyggelsen inom respektive kvarter sticker upp ytterligare en våning i delar. Den ökade volymen det innebär kompenseras genom att andra delar av kvarteret byggs lägre så att den totala bruttoarean i kvarteret inte ökar. Därmed påverkas inte möjligheterna för sol och ljus att nå gatorna.
- Vid det centralt placerade torget medges att bebyggelsen sticker upp ytterligare två våningar. Gårdarna i anslutning till de högre husen är större än i övriga kvarter vilket möjliggör ökningen i våningshöjd utan att ljusförhållandena försämras som helhet. Den högre bebyggelsen kompenseras genom att andra bebyggelsedelar i de berörda kvarteren minskas i motsvarande grad. Kvarterets totala byggnadsvolym påverkas därmed



inte.

- Intill Lilla torget väster om skolan placeras ett punkthus i norra delen av kvarteret 12. Punkthuset tillåts liksom bebyggelsen vid Stora torget, sticka upp två våningar över intilliggande bebyggelse. Genom punkthusets spetsiga form medför det begränsad påverkan på sol- och ljusförhållanden på torget.
- För att inte hindra möjligheter att skapa bra planlösningar och hitta rätt ställen att variera bebyggelsen inom respektive kvarter regleras bebyggelsevolymerna med en maximal tillåten temperaturreglerad bruttoarea (våningsplanens sammanlagda yta inkl ytterväggar ovan mark) per kvarter eller del av kvarter.
- Längs gator som inte är del av de övergripande verksamhets- och parkstråken bör halvprivata rum (förgårdsmark och innergårdar) vara ett tydligt närvarande inslag. Förgårdsmarken bör vara ca 4 meter bred för att möjliggöra funktionella och möblerbara uteplatser.
- På innergården ska gemensamma uteplatser, kvarterslekplatser och eventuellt komplementbebyggelse kunna placeras. Hela eller delar av kvarteret och innergården ska kunna byggas under med garage i källarplan och utrymme för dagvattenhantering ska finnas. Frågor om parkering och dagvatten beskrivs utförligare i respektive avsnitt i planbeskrivningen.

Detaljplanen styr inte storleken på bostäderna men en fullt utnyttjad byggrätt enligt planen medför ca 1 500 - 1 900 bostäder i varierande storlekar.

Inom kvartersmark för bostäder ska även förskola kunna inrymmas. Förskola bör placeras i bottenvåning. Del av innergård ska kunna avgränsas som uteplats med förrådsbyggnader för förskolan.

Handel, service och verksamheter

I Barkarbystaden finns goda förutsättningar för att etablera handel, service, verksamheter och kontor. Barkarby handelsplats är redan etablerat som ett större handelsområde. Mälarbanans utbyggnad med ny stationsentré i Barkarby och utveckling av en regionaltågsstation ger området en närhet till punkter där människor dagligen rör sig. Nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk bidrar till att förbinda stationen, Barkarbystaden och Barkarby handelsplats. Småskaliga verksamheter i bottenvåningen prioriteras längs Barkarbyvägen i stråket från stationen till hållplatsläget för buss och spårvagn i planområdets mitt. Detaljplanen har bestämmelser om att bottenplanen i bostadsbebyggelsen som vetter mot Barkarbyvägen ska innehålla en viss mängd lokaler för handel, service och verksamheter. Även i övriga delar av planområdet medges verksamheter i bottenplanet, men utan krav på en viss andel bruttoarea för detta.

Beteckningen "H" i detaljplanen omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster för allmänheten. Till handel räknas även service och hantverk av olika slag, t ex gym, tandläkare, skomakeri, bank, post, resebyrå, fastighetsförmedling och restaurang. Inom begreppet handel ryms också viss kontorsyta, men då bara det som är kopplat till själva verksamheterna. Verksamhetskvarteren har förutom "H" även beteckningen "K" som möjliggör en användning av hela eller delar av kvarteren som kontor. Beteckningen "C", centrumändamål, som gäller i bottenplanet för kvarter A och del av kvarter B medger förutom butiker, service och restauranger även vårdcentral, biograf, bibliotek, teater, kyrka, föreningslokal, hotell och annan verksamhet som bör ligga centralt eller

på annat sätt vara lätt att nå för många människor.

Fasader som vetter mot det kommersiella stråket bör i huvudsak vara slutna mot gatan för att skapa ett sammanhållet stråk utan avbrott. Entréer ska placeras mot Barkarbyvägen. En viktig princip som återspeglar sig i planbestämmelserna är att bebyggelse i handelskvarteret som vänder sig mot Barkarbyvägen, Kalvshällavägen och Herrestavägen ska börja byggas i gräns mot gata. Det är samma princip som tillämpades i utbyggnaden av Barkarby handelsplats längs Herrestavägen.



Perspektiv mot handelskvarteret i korsningen Barkarbyvägen – Kalvshällavägen (ICA/WSP 2011)

Sambandet mellan kommersiella och gröna stråk beskrivs och illustreras utförligare i avsnittet om "Natur, torg, park, idrott och lek".

Kontor mm

I planområdets sydvästra del planläggs ett kvarter för kontorsändamål. Beteckningen "K" i detaljplanen omfattar såväl vanlig kontorsverksamhet som konferenslokaler och liknande personaltät verksamhet med liten varuhantering.

Kvarteret är tänkt som det nordligaste placerade av flera i en sträcka utmed E18. Övriga kontorskvarter kommer att planläggas i samband med kommande detaljplaner för Barkarbystadens utbyggnad. Bebyggelseplaceringen är förhållandevis fri med undantag av att kontorsbebyggelsen ska ligga i en linje 30 meter från framtida vägkant på E18. Det nära avståndet till E18 medför särskilda krav på byggteknik och fasader, men medför också att bebyggelsen utgör bullerskärm från vägen.

Skola, förskola, kultur och fritidsverksamheter

Inom planområdet finns ett kvarter för förskola, skola och kulturändamål. En integrerad förskola och skola ska rymma ca 100 förskolebarn och 300 skolbarn från årskurs F (förskoleklass) till 5. Utöver skola ska lokalerna kunna användas för andra ändamål som t ex föreningsverksamhet, konserter och andra kulturella ändamål. Del av kvarteret kommer att nyttjas för idrottsändamål eller mer renodlad kulturell verksamhet, varför markanvändningen för kvarteret sätts till skola och kultur. Lokalbehovet är uppskattat till ca 8 500 m² bruttoarea inkl kombinerat skol- och folkbibliotek och idrottslokaler. Utöver detta kvarter kan förskola även inrymmas inom kvartersmark för bostäder.



I och med att utbyggnaden av Barkarbystaden kommer att pågå under en längre period förutsätts behovet av skol- och förskolelokaler ligga på en förhållandevis konstant nivå över tid.

Ledig kapacitet för att ta emot barn i årskurser 6-9 finns på Tallbohovsskolan och Björkebyskolan. En eventuell utbyggnad av skola för klass 6-9 inom Barkarbystaden avgörs i kommande planarbete för fortsatta utbyggnadsetapper.

**Natur, torg, park,
idrott och lek**

Norr och öster om planområdet ligger Järvafältets naturreservat. Flottiljområdet får ett genomgående nordsydligt parkstråk (Ålstaparken) med Ålsta torg i dess södra ände närmast Barkarbystaden. Söder om planområdet ligger Järfälla kyrka på en höjd inbäddad i en vacker och välskött parkmiljö. En utökning av kyrkogården planeras och strax väster om kyrkan kommer en ny stadspark att anläggas.

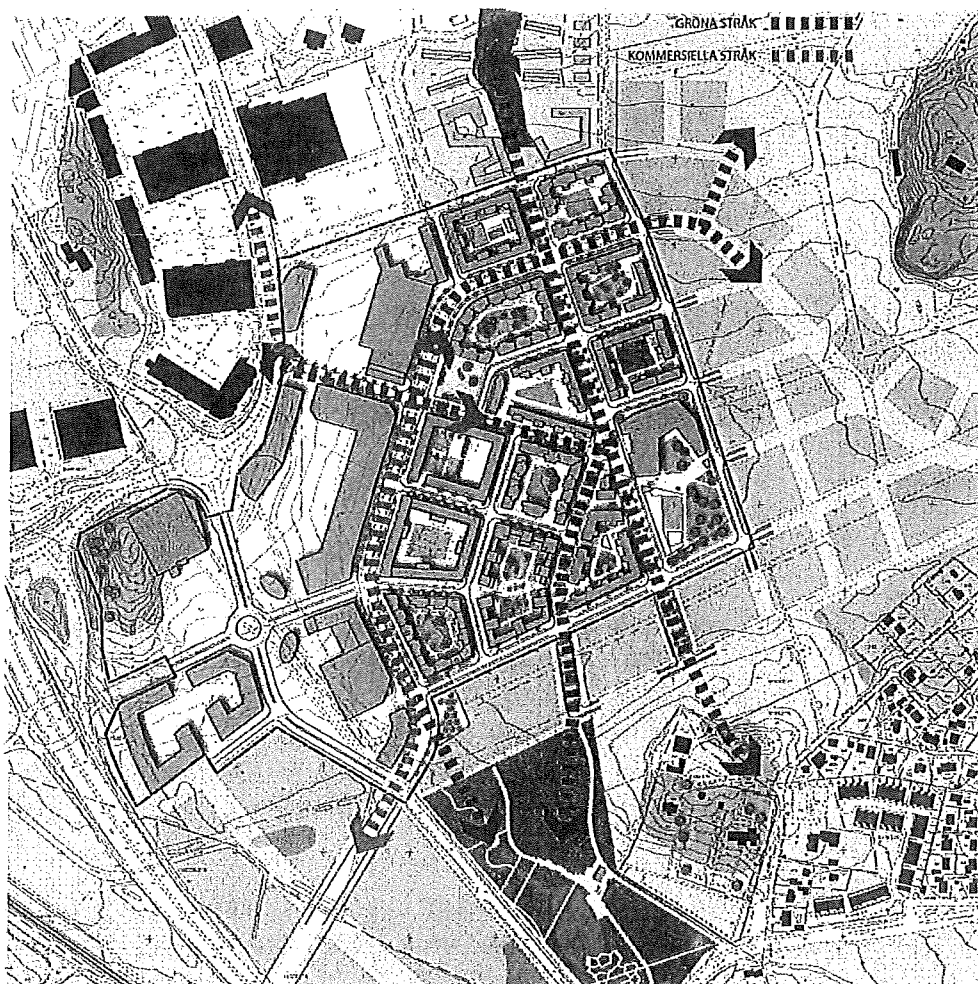


Illustration över gröna och kommersiella stråk

För att göra intilliggande park- och naturområden tillgängliga för de boende i Barkarbystaden anläggs ett stråk i nordsydlig riktning som förbinder Ålsta torg i Flottiljområdet med Järfälla kyrka och den nya stadsparken både fysiskt och visuellt. Gatorna i stråket ska ha små trafikmängder och en väl tilltagen sektion för att rymma dubbla trädrader och planterade ytor. Stråken sammanstrålar i ett trekantsformat torg, Lilla torget. Torget ligger strax intill skolan och samman-



binds genom Kalvshällavägen med Stora torget som planeras vid hållplatsläget i planområdets mitt. För att skapa goda samband mellan Barkarby handelsplats och det gröna stråket utformas även Kalvshällavägen som ett attraktivt stråk för gående och cyklister. Genom att knyta samman parkstråket med det kommersiella stråket skapas goda möjligheter för utveckling av kaféer, restauranger, service, handel och andra verksamheter som tillför liv och rörelse till parkstråket.

Torgen inom Barkarbystaden I har olika karaktär. Lilla torget är platsen där flera olika stråk sammanstrålar och som fungerar som entrétorg till skolan. Stora torget däremot är både en knutpunkt och målpunkt och ska uppfattas som en central punkt i staden. Dess ytor bör vara öppna och flexibla för skiftande aktiviteter som marknader, valmöten, uteserveringar, vila/rekreation och lek.

Vid den nya skolan och förskolan kommer anläggningar för lek och idrott som t ex spontanidrottsplats att finnas, vilka kan användas även kvällar och helger.

Innergårdarna inom kvarteren kan genom sin storlek bli ljusa och soliga platser för både lek och avkoppling. I detaljplanen anges en bestämmelse för andelen gröna ytor inom kvarteret, en så kallad grönytefaktor.

Grönytefaktor

Grönytefaktor definierar och ger konkreta villkor för miljöbetingade kvalitetsmål så som att säkra och förbättra mikroklimat och lufthygien, säkra och utveckla jordkvalitet och vattenbalans, skapa naturliga miljöer/livsrum för växter och djur samt att förbättra bostadsområden. En lägsta grönytefaktor definieras per kvarter i detaljplanen (0,5 för bostadskvarter och 0,3 för verksamhetskvarter) och anges därmed i bygglovet.

Respektive kvarters grönytefaktor räknas ut genom att kvarteret delas in i olika delytor beroende på dess karaktär (t ex grönska på mark, hårt tak, gräsarmerade ytor etc). Varje delyta får ett grönvärde mellan 0,0 och 1,0 beroende på vilka förutsättningar de erbjuder för växtligheten och den lokala dagvattenhanteringen. Grönska på marken ger det högsta värdet (1,0) medan helt täta ytor som asfalt får det lägsta värdet (0,0). Antalet kvadratmeter för varje delyta multipliceras med sitt grönvärde. De olika delytorna inom respektive kvarter adderas därefter till varandra varpå en total grönyta för kvarteret erhålls. Den totala gröna ytan delas med kvarterets storlek. Respektive delytas grönvärde sätts enligt följande tabell:

- 1,0 Grönska på marken
- 1,0 Vattenytor i dammar, bäckar, diken etc
- 0,8 Gröna tak
- 0,8 Växtbädd på bjälklag ≥ 800 mm djup
- 0,6 Växtbädd på bjälklag < 800 mm djup
- 0,4 Halvöppna till öppna hårdgjorda ytor (gräsarmerade ytor, grus, singel, sand etc.)
- 0,2 Hårdgjorda ytor med fogar (sten- och plattytor med fogar)
- 0,0 Täta ytor (tak, asfalt, betong etc.)



Exempel: ett kvarter med 900 kvm plåttak, 1100 kvm gräsmatta och 500 kvm hårdgjorda ytor får $900 \cdot 0,0 + 1100 \cdot 1,0 + 500 \cdot 0,2 = 1200$ kvm grön yta. Den framräknade gröna ytan delas med kvarterets totala yta: $1200/2500 = 0,48$. Ett sådant kvarter innehåller därmed inte tillräckligt med grönska utan att åtgärder vidtas.

För att höja grönytefaktorn kan olika åtgärder vidtas, t ex plantering av enstaka större träd, solitärbuskar eller klätter- och klängväxter. För respektive åtgärd beräknas ett tillägg till grönvärdet enligt följande tabell:

- 0,4 Träd med stamomfång ≥ 35 cm (beräknas för en yta av 25 kvm planteringsyta/träd)
- 0,2 Solitärbuskar, flerstammiga träd högre än 3 m (beräknas för en yta av 5 kvm planteringsyta/buske eller träd)
- 0,2 Kläng- och klätterväxter högre än 2 m (beräknas för en väggyta med 2 m bredd/planta gånger plantans höjd)
- 0,2 Uppsamling och fördröjning av dagvatten (tilläggsfaktor för täta eller hårdgjorda ytor med fogar som avvattnas till damm/magasin som rymmer ≥ 20 l/kvm, arealen baseras på hela den täta ytans areal)
- 0,1 Avvattnings av täta ytor (till omgivande grönska på marken, arealen baseras på hela den täta ytans areal)

Om vi i vårt exempel lägger till 5 björkar (≥ 35 cm stamomfång) och 3 klängväxter längs en vägg som är 8 meter hög får vi följande tillägg till de 1100 kvm grön yta som de olika ytskikten ger: $5 \cdot 25 \cdot 0,4 + 3 \cdot 2 \cdot 8 \cdot 0,2 = 59,6$ kvm. Total grönyta i kvarteret blir då $1200 + 59,6 = 1259,6$ kvm. Grönytefaktorn blir då, efter tillägg, $1259,6/2500 = 0,504$, vilket är mer än 0,5 och därmed godkänt.

Grönytefaktorn kan generellt beskrivas: grönytefaktor = ((antal kvm vegetationstyp A * faktor) + (antal kvm vegetationstyp B * faktor) + (antal kvm vegetationstyp C * faktor)...) / antal kvm för kvarteret. Det minsta antalet vegetationstyper är i praktiken två, en för kvarterets byggnader och en för tomtmarken. I praktiken är antalet vegetationstyper ofta långt fler då delar av byggnaden kan ha grönt tak och då tomtmarken är indelad i hårdgjorda vägar, gräsmatta, växtbäddar och då innergårdarna planteras med större träd, klängväxter större buskar etc.

Tillgänglighet

Allmänna gång- och cykelvägar ska byggas så att rullstolsburna och andra rörelsehindrade kan ta sig fram utan problem. För att uppnå detta har samtliga nya gång- och cykelvägar en lutning som inte överstiger en meters stigning på 20 meters sträcka (5 %). Där det i undantagsfall inte går att understiga maximal lutning finns alternativa gång- och cykelvägar.

Tillgänglighetskrav på bebyggelsen inom kvartersmark, t ex på innergårdar och trapphus styrs av Boverkets byggregler och regleras i bygglovgivningen för respektive byggnad och anläggning.

Byggnadskultur och gestaltning

Längs de stråk där det ska vara verksamheter i bottenplanet placeras bebyggelsen i fastighetsgräns. Fasaderna ska vara en tydlig del av gaturummens avgränsning och balkonger och större utskjutande delar undviks här. Översta vå-



ningen kan göras indragen för att utnyttja möjligheten att bygga på höjden och skapa takterrasser till bostäderna. Balkonger kan med fördel orienteras mot de skyddade innergårdarna och mot lokalgatorna inom området.

Längs de mindre lokalgatorna placeras bebyggelsen indragen från gatan så att förgårdsmark skapas till bostäderna i syd- och västlägen. Genom möjlighet att göra förgårdsmarken något upphöjd i förhållande till gatan får den förutsättningar att upplevas som en skyddad och ombonad uteplats till bostaden samtidigt som den tillför liv, grönska och intressant innehåll till det allmänna gaturummet.

Som nämnts inledningsvis upprättas ett övergripande miljö- och gestaltningsprogram respektive ett kvalitetsprogram som styr andra faktorer och andra detaljer som är väsentliga för att åstadkomma en bebyggelse med de kvaliteter som eftersträvas. De krav och riktlinjer som är väsentliga att reglera långsiktigt regleras även i detaljplanen.

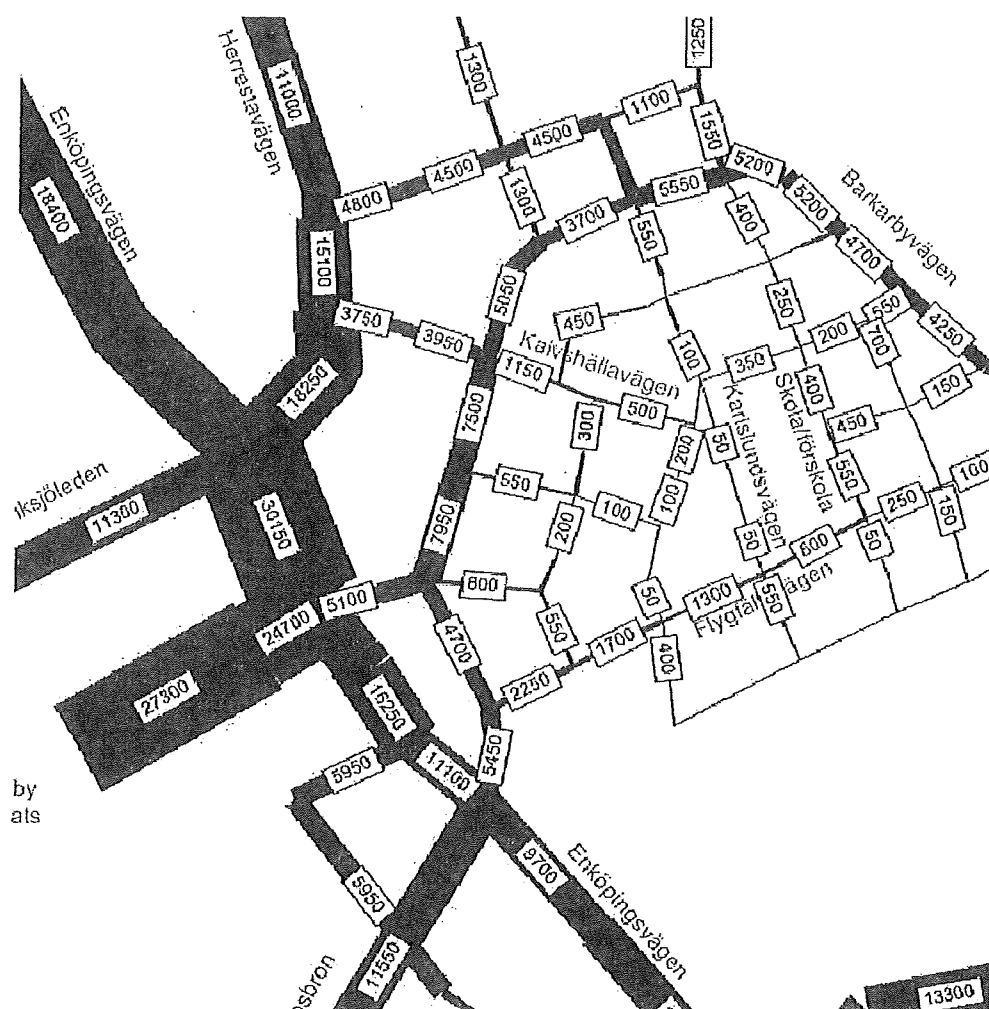
Gator och trafik

Biltrafik

En grundläggande princip är att vägnätet utformas öppet i alla riktningar för att undvika återvändsgränder eller allt för slutna områden med trafikmatning utifrån. Det skapar en större möjlighet att göra förändringar i trafikföringen om framtida behov uppstår.

Enköpingsvägen är ett starkt trafikerat stråk redan idag och kommer att skära genom planområdet i nordsydlig riktning. Genom Barkarbystaden går Barkarbyvägen, ett nytt huvudstråk för biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Barkarbyvägen ansluts i väster via en ny bro över E18 och järnvägen till Veddestavägen. Barkarbyvägen kopplas även ihop med Enköpingsvägen genom en gata (Mustanggatan) som leder in i området ca 200 meter söder om rondellen i korsningen Enköpingsvägen/Herrestavägen. En del trafik kommer att ledas in i området via Kalvshällavägen och Majorsvägen.

På sikt finns möjligheten att en ny trafikplats byggs längs E18 för att ersätta Barkarby trafikplats. Utrymme för anslutning till trafikplatsen reserveras i detaljplanen. Gaturummens bredd anpassas för möjlig utbyggnad av gatunätet.



Trafikprognos 2030 med ny trafikplats vid E18 i Barkarby

I den trafikprognos som upprättats inför arbetet med Barkarbystaden förväntas Barkarbyvägen få upp till 8 000 fordon per dygn år 2030, vilket inte innebär några problem med tanke på vägens utformning och funktion. De respektive vägarna in i området, Majorsvägen, Kalvshällavägen och Mustanggatan får ca 4-5 000 fordon per dygn år 2030.

För att ytterligare identifiera eventuella punkter där problem kan uppstå med köbildning har en mesoanalys utförts. En mesoanalys utgår från hur varje enskilt fordon rör sig genom vägnätet. Genom att simulera fordonsrörelser under ett helt dygn kan analysen visa var eventuella trafikstockningar kan komma att uppstå. Analysen visar att delar av Enköpingsvägen blir mycket belastad med upp till 30 000 fordon per dygn. På denna sträcka är det nödvändigt med två filer i varje riktning. Ut- och infart undviks i möjligaste mån mot Enköpingsvägen p.g.a. de höga trafikflödena.

Den väg som kommer att utgöra länk mellan Barkarbystaden och E18 (Viksjöleden, alternativt nya Droskvägen, beroende på om i vilket läge en ny trafikplats byggs vid E18) kommer även den att bli högt belastad med upp till 30 000 fordon per dygn. Då det i nuläget är oklart om Trafikverket kommer att bygga en ny trafikplats i det läge som förstudien av trafikplatsen visar utformas detalj-



planen så att den befintliga rondellen i korsningen mellan Viksjöleden/Herrestavägen och Enköpingsvägen kan kompletteras med separat högersvängfil för trafikanter från Viksjöleden som ska svänga söderut på Enköpingsvägen. En separat högersvängfil avlastar rondellen och ökar kapaciteten i korsningen.

Gatornas utformning och utfarter

Detaljplanen redovisar de respektive gaturummens bredd och funktion. Utöver det beskrivs dess utformning med material, belysning och trädplantering i detaljplanens kvalitetsprogram. Kvalitetsprogrammet redovisar även principkorsningar inom planområdet.

Barkarbyvägen utformas som en bred huvudgata med separata fält för kollektivtrafik. Drygt hälften av gatans bredd tas upp av bil- och kollektivtrafik. I mitten av gatan reserveras plats för kommande spårväg. I väntan på att spårväg byggs ut kan utrymmet användas för separata busskörfält för stombuss. Vid sidan om körfälten finns kantstensparkering, cykelkörfält och närmast husen en trottoar. Kantstensparkeringsfälten kan på vissa sträckor användas som lastzoner för intilliggande mindre lokaler för handel.

Karlslundsvägen och Parkvägen utformas som breda esplanadgator med väl tilltagna utrymmen för plantering och gång- och cykelstråk i mitten. Parkvägen passerar i huvudsak genom den lägre delen av bebyggelsen, vilket är skälet till den smalare gatusektionen. Närmast husen finns trottoarer och kantstensparkering.

Kalvshällavägen är ett viktigt stråk för att binda ihop Barkarbystaden med befintlig bebyggelse i Barkarby handelsplats. För att gatan ska upplevas som ett inbjudande stråk för gående får den väl tilltagna gångytor tillsammans med dubbla trådrader. Även utformningen av korsningen med Herrestavägen är viktig för stråkets fortsättning in i Barkarby handelsplats.

I avsnittet mellan Barkarbyvägen och Herrestavägen är Kalvshällavägen bredare än på resterande sträcka då det avsnittet har högre trafikflöden och då det ska ha kapacitet för framtida kollektivtrafikutbyggnad.

Flygfältsvägen är en viktig bärare av arvet från Barkarbyfältets tid som flygfält då den går i landningsbanans sträckning. Vägen får därför en mer öppen karaktär utan centralt placerade träd. Eventuella träd får istället placeras på förgårdsmarken som kantar gatans båda sidor (förgårdsmark på södra sidan vägen i kommande detaljplan).

Övriga lokalgator utformas på lite olika sätt beroende på var i området de ligger, vilken funktion de får och om intilliggande kvarter har förgårdsmark närmast gatan. Generellt är gatumarken ca 14,5 meter bred. Tillsammans med intilliggande förgårdsmark skapas ett utrymme mellan husen om 18,5 meter. Lokalatorna får trottoarer på båda sidor samt kantstensparkering längs merparten av dess sträckning. Merparten av lokalatorna får trädplantering på motsatt sida mot förgårdsmarken. Herkulesgatan och Tunnangatan görs något bredare då de innehåller lokal busstrafik. Majorsvägen bibehåller sin nuvarande sektion, vilken är tillräcklig då gatuparkering saknas och gatan har en öppen karaktär mot norr med bebyggelse som bitvis är långt indragen på respektive tomt.



Utfarter är i första hand placerade mot de mindre trafikerade lokalgatorna. I några av verksamhetskvarteren är det inte möjligt att enbart ha utfart mot lokalgata. Där utfart medges mot huvudgator kan särskilda åtgärder behöva vidtas som t ex vänstersvängmagasin på gatan eller förbud mot korsande trafik, vilket kan regleras i en lokal trafikföreskrift. Handelskvarter A har en infart från Herrestavägen där utfart inte är tillåten.

Bil- och cykelparkering

Under våren 2011 har en parkeringsnorm antagits i Järfälla kommun. Parkeringsnormen bygger på att behovet av bilparkeringsplatser varierar med bl a bostädernas storlek och tillgången till kollektivtrafik i kommunens olika delar. Normen utgår också från att biltätheten är olika i olika kommundelar. Generellt är det en lägre biltäthet i kollektivtrafiknära lägen, vilket också återspeglas i normen. Parkeringsnormen kommer att tillämpas i samband med bygglovgivning/tekniskt samråd.

En målsättning är att underlätta och uppmuntra kollektivtrafikresande och cykelresor. Barkarbystaden behöver innehålla tillräckligt många boendeparkeringsplatser för att de boende inte ska tvingas flytta sin bil dagligen och därmed uppmuntras till arbetsresor med bil. Erfarenheter och uppskattningar om biltäthet visar ett behov av mellan 0,6 och 0,8 bilparkeringsplatser per bostad beroende på bostadsstorlek, inklusive besöksparkering.

Utgångspunkten är att parkeringsbehovet ska lösas inom respektive fastighet, företrädesvis genom parkering i källarplanet under bostadsbebyggelsen. I stadsdelen planeras dock även för kantstensparkering som föreslås kunna användas som angörings-, boende- och besöksparkering. Boendeparkering innebär att de boende i området kan nyttja kantstensparkering längs gatan mot avgift. I de lägen där handel, service och verksamhet förekommer i bottenplan på bostadshusen finns ett större behov av att kantstensparkeringsplatser ska vara tillgängliga för korttidsparkering. Sammantaget kommer det att finnas ca 375 kantstensparkeringsplatser som kan utnyttjas som boendeparkeringsplatser. Det motsvarar ca 0,2 parkeringsplatser per bostad beroende på antal lägenheter inom planområdet. Övriga parkeringsplatser ska ordnas i garage inom kvartersmarken.

I verksamhetsområdet varierar parkeringsbehovet utifrån verksamhet. I tidigare utbyggnadsetapper av Barkarby handelsplats har parkeringsnormen varit mellan 40 och 60 bilparkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea, men behovet måste bedömas för varje enskild verksamhet. För att reglera att erforderligt antal parkeringsplatser byggs i verksamhetskvarteren anges en parkeringsnorm i planbestämmelserna, som baseras på vilken typ av verksamhet som etableras inom respektive kvarter. Ett krav är att två tredjedelar av bilparkeringsplatserna ska anläggas i garage.

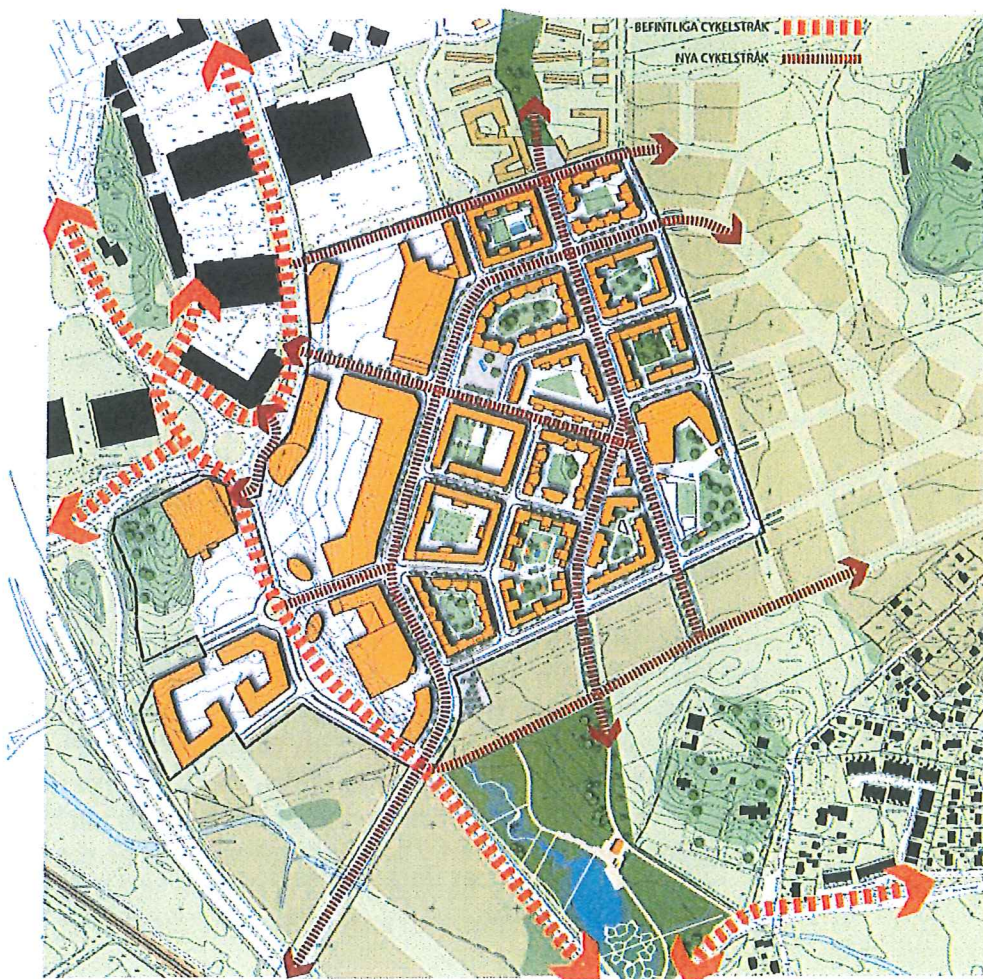
Järfälla kommuns parkeringsnorm anger förutom antal bilparkeringsplatser en norm även för cykelparkering. Förutom för bostäder anges i parkeringsnormen behovet för skolor, kontor, industri, handel, idrottsanläggningar etc. Inom ramen för arbetet med Mälarbanan finns en ambition att förbättra möjligheterna att parkera och låsa fast cykeln i anslutning till den nya stationen i Barkarby. Inom respektive fastighet ska 2,5 cykelparkeringsplatser ordnas per bostad, något mindre för mindre bostäder och studentbostäder. För skolor anges ett

behov av 0,3-0,7 platser per elev, beroende på elevernas ålder. Barkarbyskolan planeras för F-5, vilket bör föranleda en parkeringsnorm i den nedre delen av angiven norm. Förutom för skola och förskola anger parkeringsnormen följande antal cykelparkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea: handel 30 platser, externhandel 8 platser, kontor 17 platser.

Gång- och cykeltrafik

Längs Enköpingsvägen finns ett gång- och cykelstråk som kommer norrifrån och ansluter till ett stråk längs Viksjöleden. Söder om korsningen finns en grusbelagd gång- och cykelväg parallellt med Enköpingsvägen. Genom ombyggnad av Enköpingsvägen får den separerade fält för gång- och cykeltrafik med belysning. I anslutning till Enköpingsvägens korsning med Herrestavägen (direkt nordväst om planområdet) studeras möjligheterna att anlägga en planskild korsning för gång- och cykeltrafiken.

Söder om planområdet kommer gång- och cykelstråket längs Enköpingsvägen att anslutas till de nya gång- och cykelvägar som byggs över E18 och järnvägen i anslutning till den nya pendeltågsstationen i Barkarby. I samband med Barkarbystadens fortsatta utbyggnad planeras en liknande ombyggnad av Enköpingsvägens gång- och cykelstråk mot Tingsbyn och befintliga gång- och cykelvägar. Gatan söder om Flygfältsvägen planeras för separerad gång- och cykeltrafik.



Befintliga och nya gång- och cykelstråk



De större gatorna i Barkarbystaden får gång- och cykelbanor. Flera anslutningar skapas mot de befintliga större gång- och cykelstråken samt norrut och österut mot Flottiljområdet och Järvafältets naturreservat.

Den fortsatta utbyggnaden av Barkarbystaden innebär att ytterligare gång- och cykelstråk tillkommer (inte redovisat i bilden).

Kollektivtrafik

Utbyggnaden av Barkarbystaden är beroende av stora förändringar i kollektivtrafiksystemet. Långsiktigt planeras för en tvärspårvägsförbindelse genom Barkarbystaden med anslutningar mot både tunnelbanan i Akalla och pendeltåget i Barkarby. Möjligheter finns även att på sikt förlänga spårvägen västerut mot Hässelby. Spårvagnslinjen är tänkt att dras i Barkarbyvägens sträckning genom planområdet.

De sydligaste delarna av planområdet kommer att ha ca 500 meters gångväg till den nya pendeltågsstationen i Barkarby när den är fullt utbyggd med en nordlig stationsentré runt år 2020. Vid Stora torget i planområdets centrala del planeras en spårväghållplats. All bebyggelse inom planområdet ligger inom 400 meters gångväg från denna hållplats.

Innan Barkarbystaden är fullt utbyggd planerar SL att trafikera sträckan genom att stombuss 178 mellan Mörby och Jakobsberg leds genom planområdet. För att möjliggöra detta planeras en provisorisk vägförbindelse mellan Barkarbyvägen och Norrviksvägen för busstrafik. Idag trafikeras området av buss 567 på sträckan Jakobsberg – Sollentuna via Barkarby handelsplats. Den kan ledas om när planområdet byggs ut. Både spårvagn och buss kan utnyttja de separerade kollektivtrafikfält som byggs i mitten av Barkarbyvägen.

En framtida utbyggnadsmöjlighet är att låta stombusslinjen eller spårvägen förgrena sig i Barkarbystaden med anslutning mot Jakobsberg via Barkarby handelsplats. Kalvshällavägen mellan Herrestavägen och Barkarbyvägen utformas på så sätt att en framtida dragning av spårväg möjliggörs.

En utbyggd kollektivtrafik enligt planerna är mycket viktig att etablera redan när Barkarbystaden byggs då erfarenheter från andra nybyggnadsområden visar att resandevanor skapas i ett tidigt skede. En väl utbyggd kollektivtrafik är också en förutsättning för den parkeringsnorm som beskrivs under avsnittet bilparkering.

Mälarbanans utbyggnad med ny station i Barkarby planeras vara klar 2015. Därefter ska delen mellan Barkarby och Tomtebodavägen i Stockholm byggas ut till fyra spår. Tidplanen för den etappen är inte fastställd och den utbyggda järnvägen kommer inte att kunna få sin fulla kapacitet innan Citybanan (ny pendeltågstunnel under Stockholm) är färdigbyggd. Citybanan ska enligt tidplanen vara utbyggd 2017. När både citybanan och Mälarbanan byggs färdigt i hela sin sträckning kan Barkarby station byggas ut med perronger för regionaltåg. Fullt utbyggd kommer Barkarby station därmed att bli den centrala punkten i den regionala stadskärnan som anges i Stockholms läns regionplan.



Störningar och risker

Farligt gods

E18 och Enköpingsvägen är båda transportleder för farligt gods som kan påverka bebyggelsen i Barkarbystaden. För att bedöma om riskerna det för med sig är acceptabla har en riskanalys genomförts.

E18 är primär transportled vilket skapar risker med konsekvenserna brand, explosion och utsläpp av giftiga eller frätande kemikalier. De olika konsekvenserna kan ge varierande olycksförlopp som alla behöver konsekvensbedömas. Slutsatsen i riskbedömningen är att riskerna är acceptabla om bebyggelsen placeras med närmaste fasad minst 30 meter från vägkant efter utbyggnad av E18 till tre körfält i varje riktning. Utöver avståndet ska byggnader intill E18 ha en förstärkt stomme och fasader av obrännbart material. Inom fem meter från vägkant ska det finnas en minst två meter hög vall och däremellan ett dike. Hela eller delar av vall och dike kommer att ligga utanför planområdet som sträcker sig fram till E18:s vägområdesgräns vid en framtida utbyggnad med ytterligare körfält. E18 ska förses med avkörningsräcke på sträckan. Ytterligare ett antal åtgärder som rör fönsterstorlek och ventilation rekommenderas även om de inte utgör krav.

Enköpingsvägen är idag sekundär transportled från rondellen i korsningen med Herrestavägen och norrut. Här transporteras främst drivmedel till bensinstationerna i närheten. Vid en eventuell ny avfart från E18 kommer den nya vägen från trafikplatsen mot Enköpingsvägen att bli sekundär transportled, samt Enköpingsvägen norrut från korsningen med den nya anslutningsvägen. Längs sträckan kan bebyggelsen bitvis komma att placeras med fasader i vägområdets gräns. För att förhindra att drivmedel läcker in på fastigheterna vid en olycka ska det vara minst 2 dm nivåskillnad mellan körbana och kvartersmark. Längs detta delavsnitt av Enköpingsvägen tillåts inga in- och utfarter. Fasader mot gatan ska konstrueras av obrännbart material utan fönster, alternativt fönster med brandskyddat glas. Byggnaderna ska ha utrymningsvägar åt Enköpingsvägen, den nya anslutningsvägen och mot motsatt håll. Detaljplanen innehåller alltså förberedande åtgärder för en utökning av det sekundära transportnätet för farligt gods.

Buller

Inför upprättande av planförslaget har en bullerutredning gjorts som beaktar buller från omkringliggande trafikstråk (E18, förbifart Stockholm och Mälarbanan), trafiken inom området och i dess närhet. Bullerutredningen har gjorts utifrån prognostiserade trafikmängder år 2030 och med hänsyn till att Barkarbyvägen kommer att trafikeras med spårvagn.

Enköpingsvägen, Herrestavägen, Majorsvägen, Flygfältsvägen, den nya anslutningsvägen från Enköpingsvägen och delar av andra vägar (delar som ligger i anslutning till vägar med höga bullernivåer) i området orsakar buller för intilliggande bostäder som överstiger riksdagens riktvärden för högsta ekvivalenta bullernivåer. Buller från Förbifart Stockholm sprider sig långa sträckor och ger även visst bakgrundsbuller på innergårdarna i bostadsbebyggelsen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillsammans med Stockholms stadsbyggnadskontor och miljöförvaltning utarbetat en programskrift för trafikbuller. Här

anges ett kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall (A och B). För att uppnå kraven som ställs i avstegsfallen för buller måste hälften av rummen i varje bostad ha fönster som vetter mot en tyst sida. Varje lägenhet bör ha tillgång till en tyst uteplats. Fasader och fönster måste konstrueras så att buller inomhus (med stängda fönster) inte överstiger 30 dB ekvivalent ljudnivå och 45 dB maximal ljudnivå.

Inom större delen av planområdet klaras riksdagens riktvärden för buller vid nybyggnation med föreslagen kvartersstruktur. Beräkningar har i bullerutredningen gjorts för ekvivalent och maximal bullernivå vid både 2 och 8 meters höjd över gata, vilket ungefär motsvarar gatuplanet och de övre planen i bebyggelsen. Utbredningen av buller följer ungefär samma mönster i de olika beräkningarna, vilket ger en indikation på längs vilka gator (mörkbrun, röd och orange färg på vägarna) bostädernas utformning behöver studeras mer i detalj vid utformningen av bostäder inför bygglovgivning. I de fördjupade studierna behöver även hänsyn till trafikering med buss (både permanent och i en övergångsperiod innan spårvagnstrafik blir verklighet) beaktas då den kan ge upphov till lågfrekvent buller som bidrar till den ekvivalenta bullernivån. Med lämplig byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning kan dock målen enligt Boverkets allmänna råd samt Stockholm Länsstyrelses avstegsfall A uppnås. Målet om tyst sida under 45 dB ekvivalent ljudnivå som anges i kommunens miljöprogram kommer däremot inte att klaras.

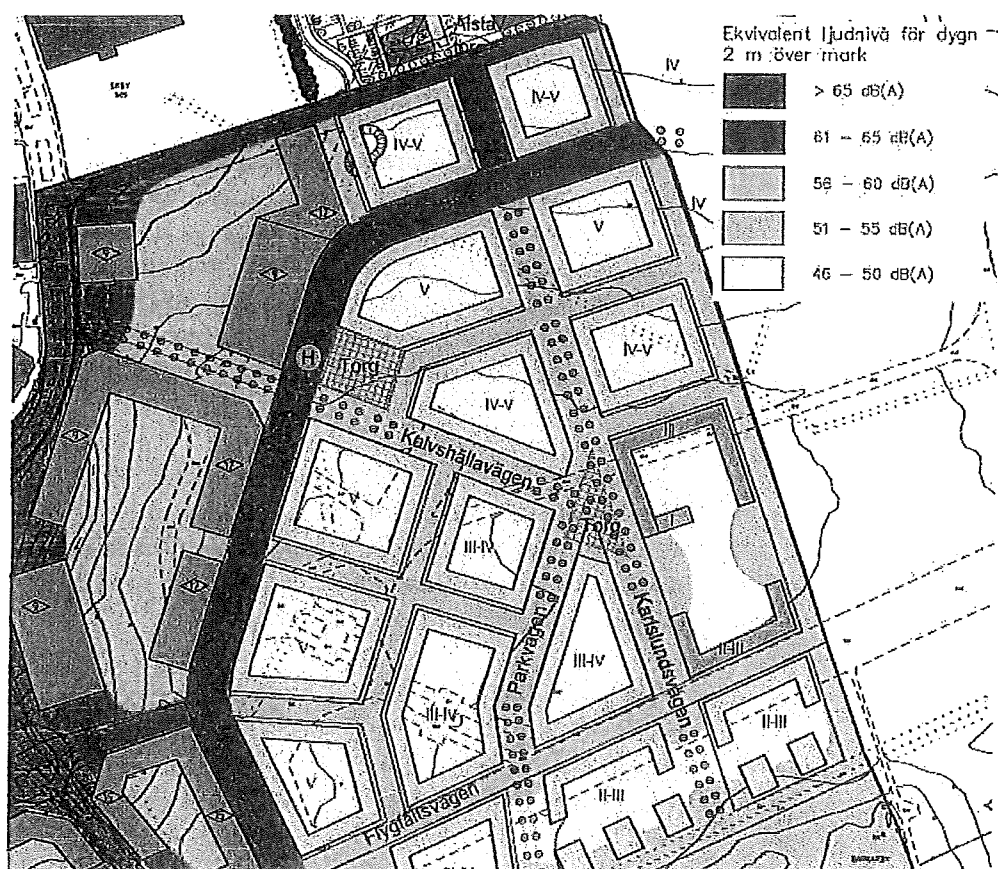


Bild från bullerutredningen, ekvivalentbullernivå 2 m över gata



Buller från försvarets containerverksamhet är att betrakta som industribuller, men orsakar inte nivåer över de riktlinjer som anges för bostäder. Även buller från lastbryggor och rangergårdar inom kvarteren för verksamheter är att betrakta som industribuller. Lastbryggor och rangergårdar placeras så att buller avskärmas med hjälp av byggnaderna inom kvarteren. För att säkerställa att bullret avskärmas från bostadskvarteren finns en bestämmelse om högsta tillåtna nivåer för industribuller vid omkringliggande bostäder i enlighet med Naturvårdverkets riktlinjer.

I det övergripande miljö- och gestaltungsprogrammet anges ett antal krav och riktlinjer som kompletterar de krav som detaljplanen ställer i bygglovgivningen.

Vibrationer

Det är främst den planerade spårvagnstrafiken som kan leda till störande vibrationer. Utbyggnad av spårvägen kommer att föregås av att en järnvägsplan tas fram. Järnvägsplanen kommer att ange vilka förutsättningar som ska gälla och hur problem med buller och vibrationer motverkas. För att undvika att den nu planerade bebyggelsen kommer att utgöra hinder för spårvägsutbyggnaden har en utredning av förmodade vibrationer utförts i samband med planarbetet.

Målsättningen är att vibrationerna i de planerade bostäderna inte ska överstiga 0,4 mm/s. Om vibrationerna understiger den nivån är det mycket få personer som upplever dem som störande.

Generellt utgörs jordlagren av 2-8 meter lera, vilket gör att vibrationer fortplantar sig i jorden relativt enkelt. De besvärliga grundläggningsförhållandena gör samtidigt att den planerade bebyggelsen förväntas grundläggas genom pålning till berg, vilket i sin tur reducerar vibrationernas överföring till byggnaderna som kantar Barkarbyvägen. Bebyggelsen förväntas också uppföras i betong med korta spännvidder i de bärande bjälklagen. Under de förutsättningarna bedöms vibrationerna inte överstiga 0,4 mm/s. En faktor som inte regleras i planen är i vilken hastighet spårvagnarna kommer att köras. I utredningen har hastigheten satts till 70 km/h. I verkligheten kommer spårvagnarna att köras långsammare än så.

Påverkan på teknisk försörjning

Detaljplaneområdet förväntas få en befolkning på ca 4 500 personer. Skola, service, handel, verksamheter och kontor medför också en belastning på de tekniska försörjningssystemen.

Allmänna ledningar läggs på allmän plats/gatumark.

Vatten och avlopp

Området ansluts till kommunens vatten och avloppsnät. Strax öster om Enköpingsvägen finns ett befintligt stråk med vatten-, spill- och dagvattenledningar som behöver läggas om. Ledningsnätet har förprojekterats för att säkerställa hur området kan byggas ut. Spillvatten leds till en provisorisk pumpstation söder om planområdet. Denna kan avvecklas när det planerade verksamhetsområdet mellan E18 och Enköpingsvägen byggs ut.

Från pumpstationen pumpas spillvattnet vidare mot Bromma reningsverk där ledig kapacitet finns för att omhänderta spillvattnet.

**Dagvatten**

Dagvatten från området leds idag via diken och befintliga dagvattenledningar till Bällstaån som är en del av kommunens dagvattensystem. Flera befintliga dagvattenledningar behöver flyttas. Dagvattenledningarna ingår i den förprojektering som gjorts av vatten och avlopp för att säkerställa hur de kan byggas ut.

Bällstaån har konstaterad dålig ekologisk status vilket innebär att åtgärder för att förbättra åns status behöver vidtas för alla projekt som påverkar ån. Det är också en målsättning i kommunens dagvattenpolicy att tillförseln av föroreningar och näring till ån ska minska, samt att förutsättningarna för växt- och djurlivet ska förbättras. Följande målsättning gäller generellt enligt dagvattenpolicyn:

- Lokalt omhändertagande av dagvatten ska öka.
- Föroreningar ska i första hand motverkas vid källan.
- Vid nybebyggelse ska dagvattnet så långt som möjligt infiltreras och i andra hand fördröjas innan det når vattendragen.
- Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp i vattendrag.
- I samband med förändringar i befintlig bebyggelse ska möjligheter till förbättring av dagvattenhanteringen studeras.

Möjligheterna att omhänderta dagvattnet innan det leds till Bällstaån har studerats i en dagvattenutredning för Barkarbyfältet, samt i en förstudie av möjliga åtgärder längs ån. Utredningen visar att marken i stora delar av området är olämpligt för infiltration. I den nya Kyrkparken som planeras söder om planområdet planeras en reningsanläggning för dagvatten. Dammen är hydrauliskt dimensionerad för att kunna klara ett 10-årsflöde utan att dämna i uppströms liggande ledningar och till nivå +9,15 kring dammen (de lägsta delarna av den nya bebyggelsen ligger på ca +11,0 m).

Dagvattenanläggningen ska vara ett vackert inslag i parken. För att minska storleken på anläggningen i parken ska dagvatten fördröjas inom kvarters- och gatumark innan det leds vidare till dagvattenanläggningen i Kyrkparken. Ett sätt att säkerställa fördröjning av dagvatten inom kvarteren är det krav på en viss mängd grönytor inom respektive kvarter, grönytefaktorn, vilket beskrivs utförligare i avsnittet om "Natur, torg, park, idrott och lek". Efter fördröjning och rening av dagvattnet kan det släppas ut i Bällstaån. Anläggningen kan kompletteras med oljeavskiljare och grovgaller. Detaljplanen ställer dessutom krav på oljeavskiljare för dagvatten från parkeringsanläggningar som rymmer 50 bilplatser eller fler inom kvarteren. I dagvattendammen binds föroreningar bl. a. genom sedimentation. Vid höga flöden (vilka inträffar oftare än 10-årsflödena) minskar sedimentationen och därmed reningseffekten i dammen. Det är en ytterligare anledning att dagvatten ska fördröjas inom kvartersmark. Under normala flöden kommer dock dagvattenanläggningen att bidra till en väsentlig reduktion. För att minska fluktuationerna i inkommande flöden till dammen och därmed öka dammens reningspotential har även en bestämmelse om högsta flöde per hektar från kvartersmark införts i planbestämmelserna.

Värme

En huvudledning för fjärrvärme går längs Enköpingsvägen. I samband med utbyggnad av området finns möjligheter att bygga ut fjärrvärmenätet för att ansluta den nya bebyggelsen.



- EI** Befintliga allmänna elledningar finns i området. Elnätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.
- Inom verksamhetskvarteren medger detaljplanen att lokala elnätstationer anläggs inom kvarteren. I bostadsbebyggelsen är det mindre lämpligt att placera elnätstationer inom kvarteren. Lämpliga placeringar av elnätstationer får istället sökas inom gatumarken, t ex längs de bredare gaturummen.
- Tele och data** Befintliga allmänna teleledningar finns i området. Telenätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Avfall

- Restprodukter/avfall** En sopsugsanläggning planeras i området för hushållsavfall, eventuellt fler fraktioner som förpackningar och returpapper samt möjligtvis även från papperskorgar på allmän plats. Sopsugterminalen planeras inom kvarter C intill Enköpingsvägen. Där placeras den så att den inte skapar problem med lukt för närliggande bostäder. Anläggningen bidrar till att minska trafiken med sophämtningsfordon på lokalgator inom Barkarbystaden.

För vissa produkter finns ett producentansvar med insamlingssystem. En återvinningsstation för produkter som samlas in via producentansvaret planeras inom verksamhetstomten i områdets nordvästra del.

Fraktioner som inte hanteras av sopsugsystemet, t ex glas och miljöfarligt avfall samlas in vid avfallsutrymmen i fastigheterna, alternativt genom fastighetsnära underjordsbehållare.

I den nya bostadsbebyggelsen planeras för avfallskvarnar för matavfallet som då kan ledas ut i spillvattennätet, vilket är positivt då organiskt material i spillvattnet bidrar till ökad biogasproduktion och i förlängningen är målet att kunna producera gödsel som kan användas till åkermark.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Ställnings- tagande

Kommunledningskontoret gjorde bedömningen att planens genomförande kunde medföra betydande miljöpåverkan enligt Plan- och bygglagen 5 kap, 18 §. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför genomförts och varit utsänd på samråd. Miljöbedömningen avgränsades i första skedet till att behandla buller, risker med transporter av farligt gods, vattenkvalitet till Bällstaån, utomhusluft, landskapsbild och markföroreningar, efter samrådet tillkom även vibrationer. Samråd om avgränsning av miljöbedömningen gjordes med Länsstyrelsen. Utöver risker som kan leda till betydande miljöpåverkan som tas upp i MKB:n beskrivs övrig miljöpåverkan i planbeskrivningen under Inverkan på miljön.

Bedömningen är att planens genomförande riskerar att medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken (MB 6 kap. 11 §) respektive plan- och bygglagen (PBL 5 kap 18§). Den faktor som gör att genomförandet kan innebära en betydande negativ miljöpåverkan är att ett öppet landskap med



tidigare landskapsbildskydd omvandlas till stadsmiljö. Övriga negativa miljökonsekvenser som kan kvarstå trots vidtagna åtgärder är att miljö kvalitetsnormen för Bällstaåns vattenkvalitet riskeras att inte uppnås samt att riksdagens riktvärden för buller inte kan klaras.

De faktorer som gör att genomförandet av detaljplanen kan innebära en positiv miljöpåverkan är att utbyggnaden innebär att en stor volym bostäder och arbetsplatser sker med hög exploateringsgrad av energieffektiv bebyggelse i kollektivtrafiknära läge med möjlighet till goda interna icke bilburna förbindelser. Bedömningen är att detaljplanens positiva miljökonsekvenser överväger planens negativa miljökonsekvenser. MKB:n rekommenderar huvudsakligen fortsatt planering enligt detaljplanen för Barkarbystaden I och det övergripande miljö- och gestaltungsprogrammet för Barkarbystaden.

Med gjorda och föreslagna anpassningar och åtgärder bedöms genomförandet av detaljplanen kunna innebära god hushållning med mark och vatten och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

Alla fysiska förändringar leder till någon form av miljöpåverkan, t ex ökad trafik. Utifrån påverkan kan en effekt av förändrad miljö kvalitet identifieras, t ex ökat buller. Effekten har i MKB:n så långt det går värderats till en konsekvens, t ex genom att beskriva hur många som berörs, i vilken grad människor berörs, vilken varaktighet effekten har etc.

Negativa konsekvenser beskrivs i en fyrgradig skala: stor, måttlig, liten eller ingen/obetydlig/likvärdig med nuläget. Positiva konsekvenser beskrivs i en tregradig skala: liten, måttlig och stor. Sammantaget kan alltså konsekvensen beskrivas i en sjugradig skala från stor negativ till stor positiv effekt. Detaljplanen bedöms ge följande miljökonsekvenser:

Buller

Detaljplanen bedöms innebära en måttlig negativ konsekvens för miljön då riksdagens riktvärde för buller vid nybyggande kommer att klaras inom stora delar av detaljplaneområdet. I bostäder som vetter mot gatorna Barkarbyvägen och Majorsvägen samt Flygfältsvägen klaras inte riksdagens riktvärden. Med lämplig byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning kan dock målen enligt Boverkets allmänna råd samt avstegsfall A uppnås. Målen för kommunens miljöplan kommer dock inte nås då hela området kommer att bli utsatt för s.k. bullerregn över 45 dB(A) från framförallt Förbifart Stockholm. Bostädernas utformning för att klara Boverkets allmänna råd regleras genom planbestämmelse.

Vibrationer

Detaljplanen bedöms innebära obetydlig negativ konsekvens då endast mindre delar av detaljplaneområdet i anslutning till spårvägstrafik kan utsättas för vibrationsstörningar. Vibrationerna kommer att understiga riktlinjerna för god miljö kvalitet vid nybyggande av spårtrafik om spårväg och byggnader grundläggs för förhållandena längs Barkarbyvägen. Görs grundläggning på annat sätt finns risk för att riktlinjerna för acceptabel nivå inte klaras. Anpassning av grundläggning av spårväg och bostadsbyggnader längs Barkarbyvägen rekommenderas för att undvika vibrationsproblem.



Risker vid transporter av farligt gods

Planförslaget bedöms innebära en liten negativ konsekvens för miljön då fler personer än i dagsläget kommer att utsättas för risker i samband med transporter med farligt gods. Risknivån bedöms ändå som acceptabel utanför en zon om 30 meter från vägkanten på E18, förutsatt att zonen utformas med föreslaget skydd (enligt riskutredning, bl a en skyddsvall med dike mellan väg och vall). Bebyggelsefri zon och utformning av skyddszonen regleras genom planbestämmelse. Det finns även en planbestämmelse som reglerar utformning av kvartersmark i närheten av Viksjöleden och Enköpingsvägen.

Vattenkvalitet i Bällstaån

Utbyggnaden enligt planförslaget kommer att innebära en liten negativ konsekvens för miljön genom att den genererar relativt liten ökad avrinning och ökad föroreningsbelastning på det vatten som leds till den ekologiskt särskilt känsliga och regionalt intressanta Bällstaån.

En dagvattendamm med eventuell oljeavskiljare anläggs söder om planområdet för att minska belastningen på Bällstaån. Detaljplanen innehåller planbestämmelse som ställer krav på fördröjning av dagvatten. Trots föreslagna åtgärder kommer inte det vatten som når Bällstaån att helt uppnå de krav på vattenkvalitet som är uppsatt som miljö kvalitetsnorm för Bällstaån. Föroreningsnivåerna beräknas dock att underskrida halterna för dagvatten med låg föroreningsnivå enligt den klassning som Stockholm Vatten AB använder. Krav på grönytefaktor och maximal avrinning från kvartersmark införs i planbestämmelserna. Påverkan på Bällstaån bedöms därför inte bli så stor att den innebär sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken (MB 6 kap. 11 §) respektive plan- och bygglagen (PBL 5 kap 18 §).

Landskapsbild

Planförslaget bedöms innebära en stor konsekvens för miljön då landskapsbilden förändras betydligt om detaljplanen genomförs. Den nya bebyggelsen kommer att synas på avstånd och därmed påverka landskapsbilden även utanför planområdet. För landmärken på fältet innebär den planerade bebyggelsen att de med all sannolikhet kommer att ersättas av nya. Dagens landskapsbild ersätts därigenom av en stadsbild vilket innebär en betydande miljöpåverkan där landskapets befintliga kvaliteter ersätts med kvaliteter i ett nytt stadslandskap.

För att mildra de konsekvenser som uppkommer har siktlinjer och historiska färdvägar tagits upp i gatustrukturen. En anpassning av byggnadernas höjd har gjorts i planrådets ytterkanter. Detta ger förutsättningar för att kyrkan får en fortsatt framträdande roll i landskapet vilket är viktigt för den historiska kontinuiteten. Trots gjorda anpassningar bedöms dock planen fortfarande innebära betydande miljöpåverkan.

Luft

Utbyggnaden enligt planförslaget bedöms innebära en liten negativ konsekvens för miljön då inga personer beräknas utsättas för halter av luftföroreningar över gällande miljö kvalitetsnormer. Fler personer kommer dock att utsättas för luft med förhöjda luftföroreningshalter. Då även lägre halter kan innebära ökade hälsorisker innebär utbyggnaden enligt detaljplanen en viss ökad risk för negativa hälsoeffekter. Riskerna minimeras genom att detaljplanen föreskriver att luftintag placeras så att luft inte tas från sida som vetter mot E18 och att marken



mellan E18 och husfasader som vetter mot vägen inte utnyttjas för eller uppmuntrar till stadigvarande uppehålle.

Markföroreningar

Även om mycket av jorden kommer att grävas upp är risken för markföroreningar låga till måttliga. Detaljplanen bedöms innebära ingen eller obetydlig konsekvens för miljön och därmed ingen risk för betydande miljöpåverkan. Enligt den fördjupade undersökning av markföroreningar i området (MIFO fas 2) gjord under 2009 finns låga värden av markföroreningar. Området bör klassas som riskklass 3-4 (låg till måttlig risk), varför inga saneringsåtgärder eller uppföljande undersökningsinsatser bedöms nödvändiga i dagsläget. Lokala haltvariationer kan emellertid förekomma och vid områdets framtida utbyggnad bör särskild prioritet ges för kontroll av föroreningsnivån av tungmetallerna bly och kobolt.

Måluppfyllelse regionala och lokala miljömål

Genomförandet av detaljplanen bedöms påverka regionala och lokala miljömål både i positiv och i negativ riktning.

De regionala och lokala miljömålen som bedöms påverkas positivt är "Begränsad klimatpåverkan", "Frisk luft", "Bara naturlig försurning" och "Giftfri miljö" samt lokala miljömålen "Förutsättningar för hållbar utveckling" och "Det klimatsmarta Järfälla". Detta sker främst genom områdets goda förutsättningar och satsningar på kollektivtrafik och krav på energieffektiv bebyggelse med möjlighet till fjärrvärmeanslutning samt goda cykelförutsättningar.

De regionala miljömålen som bedöms påverkas negativt är "Ingen övergödning", "Levande sjöar och vattendrag" och "Ett rikt växt- och djurliv". Detta sker främst genom att utsläppen av näringsämnen till Bällstaån förväntas öka samt att naturmark tas i anspråk.

De regionala och lokala miljömålen "God bebyggd miljö" respektive "Det goda livet i Järfälla" bedöms påverkas både positivt genom miljö- och gestaltungsprogrammets krav på avfall, energianvändning, inomhusmiljö och tillgång till bostadsnära natur men också negativt när det gäller bullersituationen inom området orsakat av bullerregn från omgivande trafikleder och att utsläppen av näringsämnen till Bällstaån förväntas öka. Övriga miljömål bedöms påverkas i liten grad eller inte alls.

Rekommendationer för det fortsatta arbetet

Miljökonsekvensbeskrivningen rekommenderar att mer detaljerade bullerutredningar för respektive kvarter genomförs så att alla lägenheter får en s.k. tyst sida samt så att lämpliga uteplatslägen ska kunna väljas, att krav ställs på att alternativa lösningar redovisas för lägenheter som inte klarar 50 dB(A) på s.k. tyst sida, att uppföljning sker av reningsdammens funktion och effekt, att byggnader och spårväg uppförs så att vibrationsstörningar inte uppkommer, att byggnadernas höjd sänks ännu mer i det kommande planområdet mellan aktuell detaljplan och Järfälla kyrka samt att man i kommande planering fortsätter att synliggöra områdets komplexa historia.

**Övrig inverkan på miljön**

MKB:n beskriver påverkan som kan leda till betydande miljöpåverkan. Utöver vad som beskrivs där medför detaljplanen även påverkan på växt och djurliv, lokalklimat, kulturarv, avfall, energi och transporter. Även planområdets klimatpåverkan beskrivs.

Växt och djurliv

Området nyttjas till delar av vissa fågelarter för häckning och jakt men påverkan på växt- och djurlivet är liten då Barkarbyfältet inte innehåller några specifikt skyddsvärda miljöer. Stor del av naturmarken runt Kalvshälla backe bevaras. Den nya bebyggelsen tar mestadels mark i anspråk som idag är hårdgjord eller glest gräsbevuxen.

Bebyggelse på Barkarbyfältet kommer att försvaga den spridningskorridor för djur och växter som finns mellan Görvälns och Järvafältets naturreservat. Spridningskorridoren går längs Bällstaåns dalgång och över Barkarby flygfält men är redan idag påverkat av bebyggelse, vägar och andra hinder längs vägen. Men även fortsättningsvis kommer gröna samband att finnas genom esplanadgator, trädplanterade gator, förgårdar och stora gröna innergårdar.

Lokalklimat

Det öppna landskapet innebär att området är utsatt för sydvästliga vindar. Den nya bebyggelsen kommer genom sin slutna struktur att skapa vindskyddade miljöer på innergårdarna. Trädplantering och förgårdsmark med grönska i gatumiljön dämpar vindar, har en utjämnande effekt på temperaturen och bidrar till ett behagligt mikroklimat.

Kulturarv

Planens påverkan på kulturarvet har delvis redovisats som påverkan på landskapsbilden. Förutom gatunätets utformning har även gatunamn valts som härrör till sedan länge kända trakt- och gårdsnamn, samt till flygverksamheten.

Planförslaget medför ändrad markanvändning och utökning av byggrätten för det kvarter vid Kalvshälla backe som sedan tidigare är planlagt och ligger sydväst om korsningen mellan Herrestavägen och Enköpingsvägen. I gällande plan är byggrätten avgränsad så att den inte ska påverka den fornlämning som finns inom kvarteret. Då lämningen har grävts ut påverkas den inte av den utökning av byggrätten som denna detaljplan medför. Större delen av kullen bevaras.

Avfall

Hushållsavfallet i Barkarbystaden samlas upp och komprimeras i områdets sopsugsanläggning. Systemet förbrukar energi när det suger sopor från fastigheterna men medför färre transporter av avfall på lokalgatorna i området. Det minskar energiåtgången vid uppsamlingen och minskar risker och störningar med avfallstransporter i området.

Energi

Kraven på energiförbrukningen, som regleras genom det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet och avtal, i den nya bebyggelsen medför att byggnaderna kommer förbruka mindre energi än andra byggnader som byggs enligt nu gällande krav vid nyproduktion.

Transporter i regionen

Områdets läge med närhet till pendeltågsstation möjliggör en förhållandevis hög andel resor med kollektivtrafik. Möjligheten till boendeparkering gör också att de som har bil inte uppmuntras att använda den för dagliga jobbresor. Stadsutvecklingen medför också att Barkarby handelsplats kan få förbättrade kommunikationer med Jakobsberg och andra viktiga målpunkter.

Avgörande för möjligheten att få ett högt nyttjande av kollektivtrafiken är att området tidigt får den kollektivtrafik med buss som inledningsvis planeras av SL. Om kollektivtrafikförsörjningen från början är dålig i området (om inte busslinjer byggs ut enligt SL:s plan) finns risk att området långsiktigt får ett lågt kollektivtrafikutnyttjande.

Klimatpåverkan från planområdet

Redan idag har Järfälla låga koldioxidutsläpp per invånare både om man jämför nationellt och regionalt. Med den planstruktur och de krav och riktlinjer som anges i det övergripande miljö- och gestaltungsprogrammet kommer klimatpåverkan per individ att bli lägre än i övriga Järfälla och mycket lägre än i ett konventionellt byggt bostadsområde. De bidragande orsakerna till detta är framförallt: tät bebyggelsestruktur, möjlig fjärrvärmeanslutning, integrering av arbetsplatser, handel, kontor, servicefunktioner och bostäder, närhet till tidigt utbyggd lokal och regional kollektivtrafik, närhet till lokala och regionala naturområden, säkra, gena och trygga gång- och cykelvägar, krav på cykelparkeringsplatser vid bostäder samt väl utvecklade mötesplatser. Kraven på byggnadernas energiförbrukning kommer genom avtal med byggherrarna att bli mer långtgående än Boverkets byggregler.

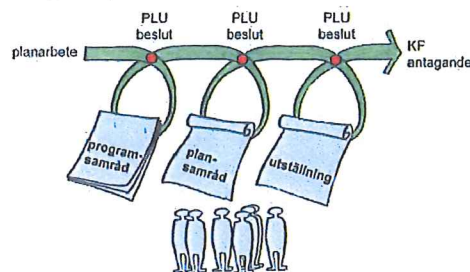


ÖVRIGT

Planprocessen

Inget program för detaljplan har upprättats. I den fördjupning av översiktsplanen som upprättats inför detaljplanarbetet har de viktigaste planfrågorna uppmärksammats. Efter varje skede i planprocessen gör planavdelningen en sammanställning och kommenterar de synpunkter som framförts samt redovisar dessa vanligtvis för kommunstyrelsens planutskott.

Planprocessen



Tidplan för planprocessen

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande enligt följande tidplan:

Program: ersatt av FÖP, antagen 2006-08-28

Samråd: februari 2011

Utställning: fjärde kvartalet 2011

Antagande: första kvartalet 2012

Plankonsult

Planhandlingarna har tagits fram av kommunledningskontoret i samarbete med Tengbom Stockholm genom planarkitekt Mattias Nilsson.

Medverkande tjänstemän

Martina Leopold-Skoglund	projektledning
Christina Johansson	översiktsplanering
Erik Nord	mark och exploatering, avtal
Arvid Illerström	kommunalteknik
Per Skyllberg	MKB/övergripande miljöfrågor
Karin Hermansson/Anne Pagés	miljö
Kerstin Sköld	park och natur
Anders Lundqvist/Anna Sundén	vatten, avlopp och dagvatten
David Nordin/Martin Båth	trafik
Ida Nordin/Ann Ljusnefors-Norstedt	avfall
Niklas Nyström	bygglov
Ingrid Kennerstedt-Bornholm	kulturmiljö

Övriga medverkande

Anders C Eriksson	stadsarkitekt
Stellan Fryxell, Tengbom Sthlm	rådgivning

Illustration till detaljplanen är framtagen av Tengbom Stockholm. Illustrerad bebyggelse inom kvarteren stöder sig på de skisser som upprättats av de respektive kvarterens byggherre/arkitekt. En förteckning över vilka byggherrarna/arkitekterna är finns i detaljplanens kvalitetsprogram.

Anders C Eriksson
Planchef

Martina Leopold-Skoglund
Planarkitekt