



Dnr Kst 2005/98
**ANTAGANDE-
HANDLING**

Detaljplan för

VÄXTHUSVÄGENS FÖRLÄNGNING

del av fastigheten Skälby 46:21 m fl, i Järfälla kommun

PLANBESKRIVNING





HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning, 2009-09-25, rev 2010-03-08
- Genomförandebeskrivning, 2009-09-25, rev. 2010-03-08
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Utlåtande 2010-03-08
- Gestaltningsprogram, 2006-10-13
- Miljökonsekvensbeskrivning, 2007-05-22

Utredningar

- Dagvattenutredning Växthusvägen, 2006-06-07
- Nyckelbiotopsinventering, 2006-07-04
- Bullerutredning, 2007-05-04
- Groddjursinventering, 2009-05-08
- Särskild arkeologisk utredning, 2009-09-01
- Trafikprognos för år 2015 och 2030, Skälby och Barkarbystaden, 2009-09-18

Övriga handlingar:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Program till detaljplan, juni 2002
- Bullerutredning 2004-10-08
- Modell, skala 1:2000
- Konsekvenser av alternativa vägsträckningar, 2003-10-20
- Redogörelse för programsamråd, 2004-10-29
- Samrådsredogörelse, 2009-09-25

Sammanfattning

Planens syfte

Detaljplanen ska ligga till grund för planläggning och utbyggnad av Växthusvägens förlängning i Järfälla och Stockholm. Denna detaljplan omfattar sträckningen genom Järfälla. Den del av Växthusvägens förlängning som berör Stockholm kommer att utarbetas av Stockholms stads stadsbyggnadskontor.

Vägen ska vara en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta / Jakobsberg / Barkarby handelsplats. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbacka.

Beslut har tagits att samordna utställningen med Stockholm stad.

Tidigare beslut

I kommunens översiktsplan finns en vägsträckning för Växthusvägens förlängning redovisad. Vägsträckningen är i princip densamma som i detta detaljplaneförslag.

1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Växthusvägens utbyggnad. En första etapp av vägen mellan Järfällavägen och Vikingavägen färdigställdes 1989. Vägverket har nu tagit fram ett avtal för utbyggnad av E18 på sträckan Hjulsta trafikplats - Kista trafikplats. Villkoret för fortsatt utbyggnad av Växthusvägen har enligt Järfälla kommuns uppfattning uppfyllts.

Ett program till detaljplan för Växthusvägens förlängning har varit utsänt för samråd från 5 augusti till 13 september 2002 och ett förslag till detaljplan för Växthusvägens förlängning var utsänt på samråd mellan den 28 februari och 31 mars 2005.

Förutsättningar, förändringar



Natur, kultur, landskap

Planområdet består till stor del av ett kuperat, omväxlande skogslandskap med partier av barrskog, lövskog, blandskog och hållmark. Tippområdet i den södra delen kom till genom att en del av en mindre lerdalgång med kärrbildning "snöptes av" genom uppfyllnad varvid en damm bildades. Öppet vatten i form av dammar och småsjöar är relativt ovanliga i trakten. Dammen ger ökad biologisk variation i området. Skogspartierna innehåller bestånd med blandade arter av olika ålder. Lövskogsområdet mellan Vega, golfbanan och Veddestabäcken är botaniskt intressant

Planområdet ingår i ett kulturlandskap med äldre gårdar och fornlämningsmiljöer. Ormbackaområdet har varit bebott sen bronsåldern och ingår i Järfälla kommuns kulturmiljöplan. Fornlämningar kommer att beröras av den planerade vägen.

Vägen ska i största möjliga utsträckning placeras med anpassning till landskapets topografi. Passager ska utformas så att vägens barriäreffekt minimeras. Vägen ska få minst två planskilda passager.

Grodtunnlar ska anläggas så att groddjurens befintliga spridningsvägar bibehålls.

Bullerskydd ska anordnas på ett sådant sätt att bullrets påverkan på omgivningen minimeras. Bullerskyddet ska dessutom vara estetiskt tilltalande. Där det är möjligt ska bullret avskärmas nära vägen med skärm och/eller vall. I utställningsförslaget har vägen inte bulleravskärmats inom naturområdet för att inte förstärka barriäreffekten.

I gällande detaljplan finns en idrottsplats redovisad på tippområdet. Denna föreslås flyttas. En ny placering av en idrottsplats har studerats vid ett område i Ormbaka.

Gator och trafik, buller

Vägen kan utformas som huvudsträckning fram till Viksjöleden. Järfällavägens anslutning utformas underordnad vid en ombyggd korsning Växthusvägen - Järfällavägen.

Den planerade vägen kommer att ha anslutningar till befintlig och framtida bebyggelse vid Astronomivägen och Vikingavägen - Vinlandsvägen. Anslutningarna till Vikingavägen, i Skälby, och Blomsterkungsvägen, i Hässelby, sker via två nya cirkulationsplatser.

Vägen föreslås utformas med 7 m bred körbana samt med närliggande gång- och cykelväg. Högsta tillåtna hastighet föreslås vara 50 km/h. Vägen kommer att ligga omväxlande i skärning och på bank.

En bullerutredning har gjorts för hela Växthusvägen och omfattar Växthusvägens sträckning från Järfällavägen ner till Lövestavägen.

Med en utbyggnad av Växthusvägen kommer trafikbullersituationen att förändras. De flesta bostäder vid Skälbyvägen kommer att få mindre buller medan befintliga bostäder i östra Backlura kommer att få ökat buller. Ormbackaskogen kommer att få färre "tysta" delar. Delar av Viksjö golfbanan kommer att beröras av trafikbuller.

Bullret ska dämpas så att de rekommenderade riktvärdena vid bostäder klaras.

Miljökonsekvenser

Miljö- och hälsoskyddsavdelningen har bedömt att konsekvenserna av planens genomförande kan bli betydande vad avser miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser enligt PBL 5:18. En bedömning om behovet av en miljöbedömning har gjorts och bedömningen är att detaljplanen kan få betydande miljöpåverkan. En separat miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen ska ligga till grund för en förlängning av Växthusvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Denna detaljplan omfattar sträckningen

genom Järfälla. Den del av Växthusvägens förlängning som berör Stockholm kommer att utarbetas av Stockholms stads stadsbyggnadskontor.

Vägen ska vara en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta, Jakobsberg och Barkarby handelsplats. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbacka.

Beslut har tagits att samordna utställningen med Stockholm stad.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet omfattar ca 25 ha och ligger i den sydvästra delen av Järfälla kommun och gränsar till bostadsområdena i Backlura och Skälby. Det omfattar en stor del av naturområdet mellan Viksjö golfbana och Vegaområdet i Skälby och sträcker sig fram till Vikingavägen och Vinlandsvägen i nordost.

Markägo- förhållanden

Kommunen äger all mark inom planområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner

I kommunens översiktsplan, ÖP, finns en vägsträckning för Växthusvägens förlängning redovisad. Vägsträckningen är i princip densamma som i detta detaljplaneförslag.

Uppdrag, politiska beslut

Växthusvägens förlängning har behandlats politiskt i Järfälla och Stockholm. De senaste årens beslut är dessa:

- 2000-03-20 **Järfälla:** Kommunstyrelsen beslöt att sätta igång förhandlings och planeringsarbete för Växthusvägens förlängning.
- 2000-12-14 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden beslöt att ge miljö- och stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för Växthusvägens förlängning samt att studera Växthusvägens vidare dragning in i Veddesta liksom en alternativ anslutning till Viksjöleden.
- 2001-10-23 **Stockholm:** Gatu- och fastighetsnämnden uppdrog åt gatu- och fastighetskontoret att begära stadsbyggnadskontorets medverkan i detaljplanarbetet för Växthusvägens förlängning.
- 2002-04-25 **Stockholm:** Stadsbyggnadsnämnden beslöt att planarbete ska påbörjas för programsamråd för Växthusvägens förlängning.
- 2002-06-05 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden beslöt att programmet för Växthusvägens förlängning skulle sändas på samråd.
- 2003-03-06 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden informerades om inkomna synpunkter från programsamrådet.
- 2003- 09-30 **Stockholm:** Gatu- och fastighetsnämnden uttalar förståelse för Järfälla kommuns intresse för Växthusvägens förlängning men anser att projektet ska kopplas till byggfasen av E 18:s ombyggnad.



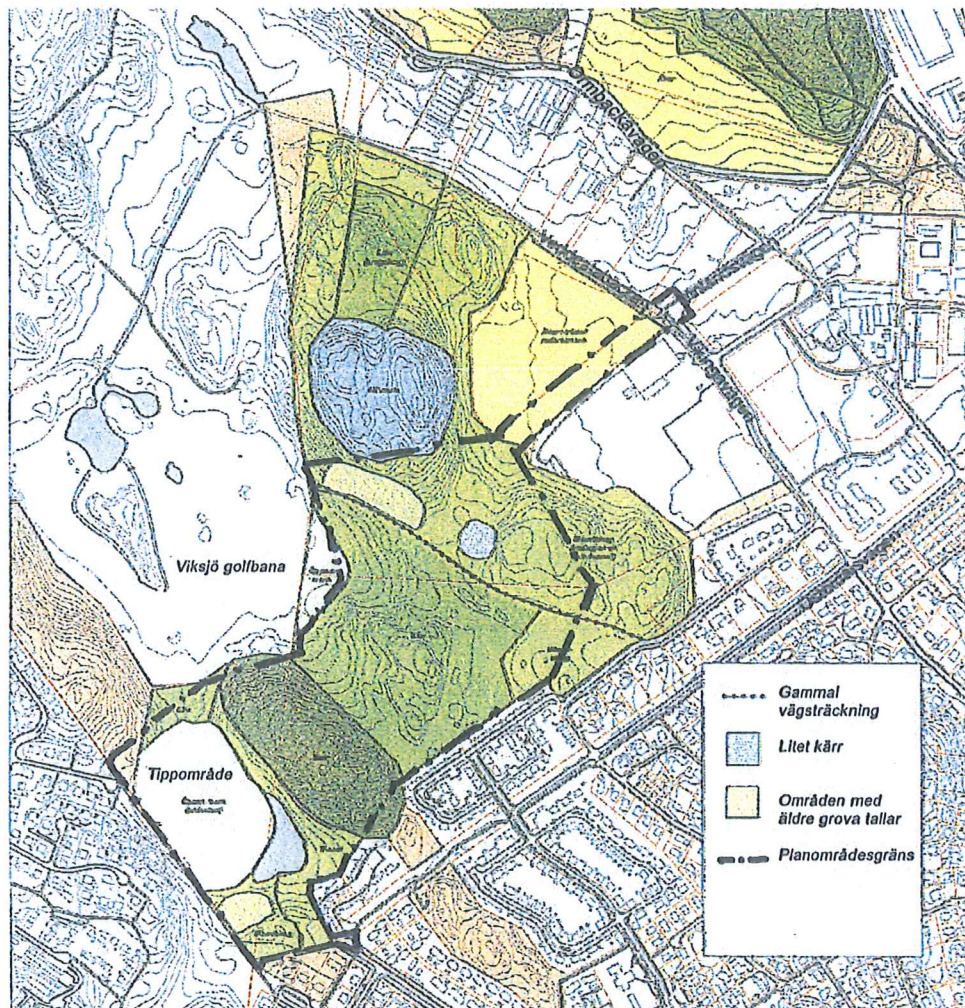
- 2003-11-06 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden beslöt att vägsträckningsalternativ A ska gälla i det fortsatta detaljplanearbetet med Växthusvägens förlängning.
- 2004-12-02 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden beslöt att sända detaljplan för Växthusvägens förlängning på samråd.
- 2005-03-07 **Stockholm:** Stadsbyggnadskontoret och Gatu- och fastighetskontoret svarar på remissen från Järfälla kommun angående "Detaljplan för Växthusvägens förlängning, del av fastigheten Skälby 46:21 m fl – plansamråd, Dnr P19/00 Sy". "Det är kontorens uppfattning att en förlängning av Växthusvägen kan förbättra trafiksituationen i både Hässelby och Järfälla. Kontoren förutsätter dock att gällande avtal följs, innebärande att Vägverket ska ha påbörjat ombyggnaden för E18 mellan Hjulsta och E4 innan Växthusvägen kan öppnas för genomgående trafik."
- 2006-11-02 **Järfälla:** Stadsbyggnadsnämnden bordlägger beslut om utställning för att invänta beslut om samråd i Stockholm
- 2007-02-08 **Stockholm:** Stadsbyggnadsnämnden ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd och remiss samt utställning.

Detaljplaner	För området gäller följande planer: D 921118, S 860723, D 880615. Den största delen av området utgörs i gällande detaljplaner av natur- eller parkmark.
Riksintressen, regionala intressen	Österdalsvägens/Ekonomivägens förlängning fram till Växthusvägen är i Järfällas ÖP avsatt som ett regionalt kollektivtrafikstråk samt stråk för naturgasledning. Här går också "Skälbystråket", ett av Vägverket planerat regionalt cykelstråk, även det är redovisat i ÖP.
Bakgrund - avtal om vägutbyggnaden	Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Växthusvägens (då kallad Ormbäckaleden) utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. En första etapp av vägen mellan Järfällavägen och Vikingavägen färdigställdes 1989. Detaljplan för resterande del av vägen i Järfälla kommun togs fram under åren 1991-92. Då Vägverket inte hade inlett arbeten i syfte att öka framkomligheten på E 18 mellan Hjulstakorset och E4, vilket var ett villkor för fortsatt utbyggnad av vägen enligt avtalet, beslöt Järfälla kommunfullmäktige 18 oktober, 1992 att anta detaljplanen men undanta vägområdet från antagandebeslutet. Vägverket har nu tagit fram ett ramavtal för utbyggnad av E18 på sträckan Hjulsta trafikplats - Kista trafikplats, vilket godkänts av samtliga berörda kommuner. Villkoret för fortsatt utbyggnad av Växthusvägen har enligt Järfälla kommuns uppfattning uppfyllts.
Program för detaljpaneläggning	Ett program till detaljplan för Växthusvägens förlängning har varit utsänt på samråd från 5 augusti till 13 september 2002.
Plansamråd	Ett förslag till detaljplan för Växthusvägens förlängning var utsänt på samråd mellan den 28 februari och 31 mars 2005. Efter samrådet har vägen getts en delvis ny sträckning. Den nya sträckningen följer miljökonsekvensbeskrivningens alternativ 2.



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur



Topografi och vegetation

I nordväst-sydöstlig riktning i nuvarande Ormbäckavägens sträckning (utanför planområdet) löper ett öppet dalstråk som i sin förlängning fortsätter in i Viksjö (Andebodastråket). På ömse sidor är landskapet mer kuperat och skogsklätt. Områdets mellersta delar består av ett kuperat, omväxlande skogslandskap med partier av barrskog, lövskog, blandskog och hållmark. I dess södra delar finns den öppna, vidsträckt, svagt kuperade golfbanan och ett glesbevuxet höjdparti - det f d tippområdet. Tippområdet uppstod vid byggandet av Viksjö. En mindre lerdalgång fylldes ut med byggmassor och annat byggmaterial. Terrängen är mycket ojämn och något sammanhängande vegetationstäckor har inte uppstått.

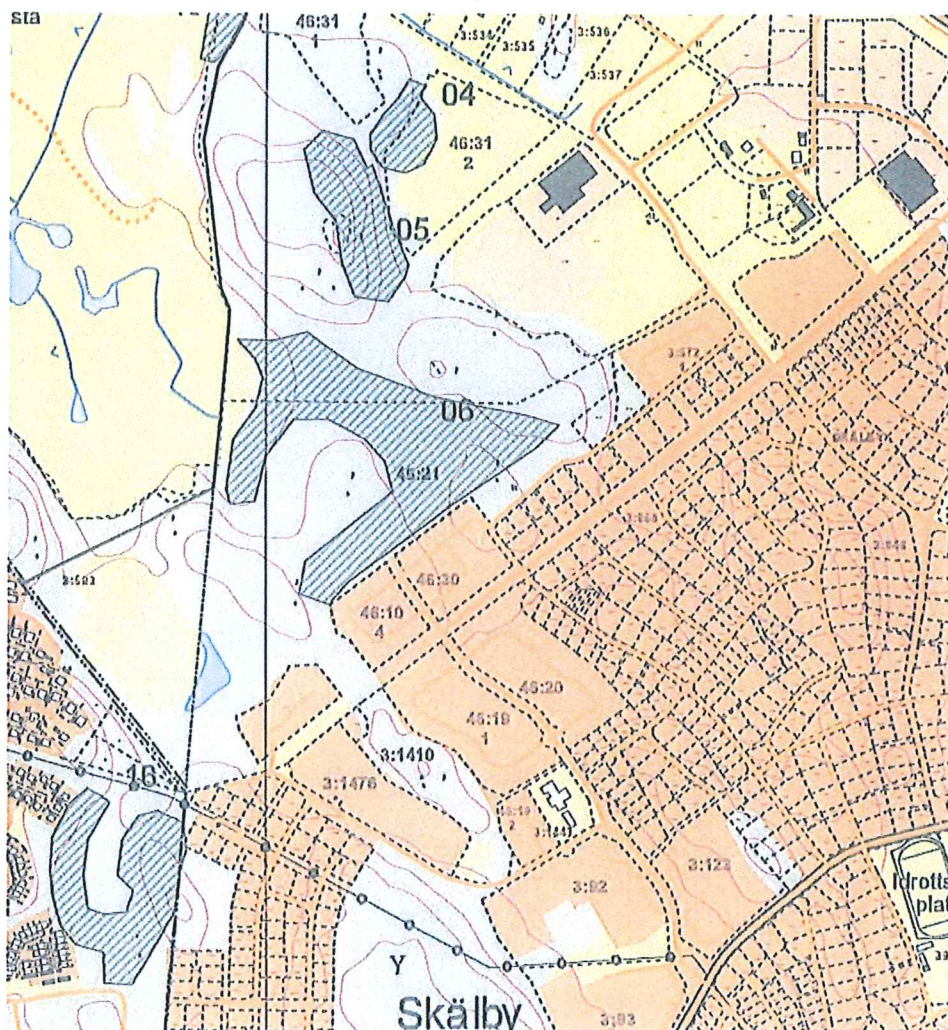
En översiktlig inventering av värden för natur- och friluftsliv har gjorts av miljö- och stadsbyggnadskontorets park- och naturavdelning 2003 (karta ovan).

Skogspartierna innehåller bestånd med blandade arter av olika ålder. Inom området finns mycket död ved, vilket är betydelsefullt för den biologiska mångfalden. De vanligaste trädarterna är tall, gran, björk, asp och sälg. I öster förekommer en hel del skogsek och buskskiktet består där till stor del av hassel. Trädbeståndet är till största delen tämligen ungt - sällan över 80 år. Ett skogsparti med äldre tallar (ca 130-150 år) växer längs den gamla vägen mot Skylsta.



Ett liknande skogsparti finns söder om Vegadammen nordväst om Polluxgränd.

Flora och fauna



Karta med naturvärdesobjekt, från Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering.

Planområdet omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område).

Kommunen har låtit göra en nyckelbiotopsinventering av Ormbackaområdet för att undersöka om det finns några nyckelbiotoper som kan påverkas av vägens sträckning.

En nyckelbiotop är ett område som från samlad bedömning av biotopens struktur, artinnehåll, historik och fysiska miljö idag har mycket stor betydelse för skogens flora och fauna. Där finns eller kan förväntas finnas rödlistade arter.

Skogsstyrelsen fann inga nyckelbiotoper vid inventeringen. Däremot finns två områden med naturvärden, som på längre sikt kan utvecklas till nyckelbiotoper.

Mellan Vega, golfbanan och Veddestabäcken finns ett lövskogsområde (06 på



kartan ovan) som börjar bli intressant, främst för fåglar som där kan finna boträd och föda i den lövrika miljön. Området innehåller medelålders asp, björk och klibbal, men även ek, gran och tall förekommer. Om lövrikedomen bevaras och träden tillåts bli gamla kan naturvärdet bevaras.

En bergbrant nordväst om den föreslagna vägen är det andra området (05 på kartan ovan). Vegetationen är zonerad, hållmarkstallskog i den övre delen medan löv- granskog förekommer längre ned i slutningen. Nedanför bergbranten finns en rik kärlväxtflora. Området behåller sina naturvärden om den lämnas för fri utveckling.

Öppet vatten i form av dammar och småsjöar är relativt ovanliga i trakten. Vegadammen ger därför en ökad biologisk variation i området. I Vegadammen häckar regelbundet rörhöna. Dessutom observeras ofta svarthakedopping. Svarthakedoppingen häckar i en damm på golfbanan. Svarthakedopping räknas som sårbar enligt ArtDatabankens rödlista över hotade växt- och djurarter.

I skogsområdet finns ett mindre kärr. Det är ganska artfattigt med avseende på växter. Insektsfaunan är inte undersökt. Den föreslagna sträckningen av vägen passerar rakt över det mindre kärret som därför inte kan bevaras i sin nuvarande form. Eventuellt bildas nya våtmarker om dammar anläggs för att ta om hand dagvatten från vägen och för att förbättra förutsättningarna för större vattensalamandern. En anlagd damm enligt förslag nedan skulle kunna fungera som kompensation för borttagandet av det befintliga mindre skogskärret. Med tiden skulle en nyanlagd damm enligt förslaget, anlagd rätt, få ett större naturvärde än vad skogskärret har idag.

Ingreppet i lövskogen blir påtaglig då vägen skär igenom skogen. Den större delen av lövskogen berörs dock inte av vägområdet. Bergbranten nordväst om vägen ligger utanför det föreslagna vägområdet och bör inte påverkas av vägdragningen.

Dagvatten från vägen kommer inte att ledas orenat till Vegadammen, förutsättningarna för de vattenlevande arterna där bör därför inte förändras.

Groddjur

Kommunen har låtit göra en groddjursinventering för ett område omfattande hela vägens sträckning. Inventeringen visar på förekomst av både stor och liten vattensalamander i Vegadammen. Den större salamandern är i rödlistan 2005-2010 kategoriserad som Livskraftig (LC) samt är upptagen i Bernkonventionen och EU:s art- och habitatdirektiv. Salamandern rör sig mellan vattenområdena på golfbanan i Viksjö, Vegadammen, och sumpmarkskogen (del av område 16 på kartan ovan). Om inte åtgärder görs försvåras groddjurens spridningsrörelser kraftigt och populationen kan splittras och isoleras, varvid antalet individer i en population blir mindre och antalet individer och reproduktionen minskar. Därför kommer en grodtunnel anläggas under Växthusvägen på tippenområdet för att möjliggöra att groddjur kan röra sig mellan golfbanan och Vegadammen. Inom Stockholms planområde kommer en grodtunnel anläggas under Astronomivägen och en grodtunnel under Växthusvägen. Placeringarna av grodtunnlarna följer groddjursinventeringens rekommendationer och möjliggör att groddjuren fortsatt kan röra sig enligt sträckan golfbanan – Vegadammen – sumpmarkskogen. Grodtunnlarna kompletteras med ledarmar för att leda in groddjuren i



tunnlarna och förhindra att de kommer upp på vägen. Ledarmarna skall vara utförda i slät betong. Grodtunnlarna med tillhörande ledarmar säkras genom bestämmelse i detaljplan.

Möjligheten att anlägga två nya dammar studeras inför byggandet av vägen. Idén är att dammarna anläggs i samband med andra naturvårdande åtgärder som görs i samband med vägutbyggnaden. De två dammarna skulle innebära en kompensation för vägens barriäreffekt och även delvis kunna förbättra förutsättningarna för groddjur och särskilt den större vattensalamandern. Två förslag på placering studeras särskilt, båda i närheten av golfbanan. Den ena platsen är mellan tippenområdet och golfbanan, den andra intill golfbanans sydöstra del i närheten av skogskärret.

En damm mellan tippenområdet och golfbanan föreslås anläggas som groddjursdamm speciellt anpassad för den större vattensalamandern. Med en mindre avverkning i skogspartiet skulle den föreslagna placeringen ge dammen ett soligt läge och med en placering i sluttning bedöms det även finnas möjlighet till vattenståndsreglering (munk). Med vattenreglering möjliggörs utrotning av inkommen fisk och underlättar en framtida restaureringsgrävning. Sammanlagt skulle denna damm kunna vara av högt värde för den större vattensalamandern.

Den andra föreslagna dammen, vid golfbanans sydöstra spets, föreslås även den anläggas som groddjursdamm speciellt anpassad för större vattensalamander. Dammen skulle kunna få ett mycket bra sydvästvänt läge. Dammen skulle även kunna fungera som kompensation för borttagandet av skogskärret.

För att säkra att de båda dammarna får en utformning och placering som gynnar den större vattensalamandern så ska båda dammarna anläggas i samråd med herpetologisk expertis. Om dammarna anläggs placeras de inom allmän plats natur och bedöms inte kräva bestämmelse i plan.

Vatten

Natur- och landskapsvärden hos sjöar och vattendrag ska bevaras och utvecklas enligt ÖP. Dagvatten ska hanteras så att sjöar och vattendrag utsätts för minsta möjliga negativa påverkan. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska öka. Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp i vattendrag.

Större delen av planområdet avvattnas till Veddestabäcken. Veddestabäcken rinner genom Viksjö golfbana där den passerar flera dammar. På golfbanan tas vatten från dammarna till bevattning av gräsyterna. Veddestabäcken rinner i dikessystem i dalgången i norra Ormbacka och från korsningen med Vinlandsvägen är diket kulverterat.

Vegadammen och den gamla tippen avvattnas till en av golfbanans dammar. Via golfbanan leds sedan vattnet mot Veddestabäcken.

Vid anläggandet av vägen kommer mängden dagvatten i området att öka. För att ta reda på hur dagvattnet bör omhändertas har det gjorts en dagvattenutredning.

Det avrinningsområde som påverkas av den nya vägen är ca 28 ha, av detta område kommer ungefär 2,25 ha att hårdgöras (dvs. ca 7 % av den totala ytan).



Den nya vägsträckningen delar upp området och bildar en barriär för avvattningen. På grund av att vägen omväxlande ligger på bank och i skärning med befintlig yta kommer vattnet att delvis tvingas ta en annan riktning. Enligt de beräkningar som gjorts kommer avrinningen till Vegadammen att minska med ca 8 %. Vattnet som rinner mot golfbanan kommer att öka med ca 22 % på grund av att naturmarken hårdgörs. Det lilla kärret kommer att försvinna om vägen byggs och vattnet från det området kommer att avledas mot golfbanan.

För att minska påverkan på flödena i naturen krävs en genomtänkt placering av kulvertar och att marken modelleras så att vattnet rinner dit det ska.

Med förväntad trafikbelastning klassas dagvattnet från vägen som lågt till måttligt förorenat. Ballstaån och Veddestabäckens känslighet som recipient gör dock att dagvattnet bör renas innan det leds vidare. I utredningen rekommenderas att dagvattnet renas i infiltrationsdiken, alternativt i kombination med en reningsdamm vid Veddestabäcken. Vidare utredningar görs vid projektering.

Torrlägningsföretag

En del av planområdet berör Glädjen-Skälby torrlägningsföretag, inrättat 1922. Delägare i torrlägningsföretaget är att se som sakägare i detaljplaneprocessen. Då inga av de i kostnadsfördelningslängden uppräknade fastigheterna har gått att finna idag så samråds med de fastigheter som ligger inom företags gränser och bedöms beröras av vägutbyggnaden. Detta innebär att den del av torrlägningsföretaget som ligger i Backlura ej samråds med då dessa ligger uppströms i företags dikessystem i förhållande till vägutbyggnaden.

Geotekniska förhållanden

Lerdjupen är varierande och uppgår till 5-10 m eller mer. Inom högre belägna markområdena består grundförhållandena till största delen av moränjordar och berg i dagen.

Markföroreningar

Enligt tidigare utförda undersökningar av tippen med bl a provgropar är tippmassorna synnerligen inhomogena och innehåller rivningsmaterial, organiska delar och virke m m. Innehållet i tippen behöver klarläggas vidare dels med hänsyn till grundläggning av planerad väg, dels med hänsyn till avrinningsfrågan och eventuella föroreningar till Veddestabäcken. En analys av tippens innehåll görs i samband med detaljprojekteringen av vägen.

Fornlämningar och byggnadsminnen

Planområdet ingår i ett kulturlandskap med äldre gårdar och fornlämningsmiljöer. Ormbackaområdet har varit bebott sen bronsåldern och ingår i Järfälla kommuns kulturmiljöplan (Järfälla kultur 1999). Området är rikt på fornlämnningar. Dessa är markerade på illustrationskartan.

Vägens sträckning har efter samrådet ändrats. Fornlämningen Raä 306:1 som ligger i Järfälla hade med det tidigare förslaget behövt flyttas men kan med detta förslag troligen lämnas orörd. Fornlämningen kommer att hamna ca 20 m från vägområdet.

På illustrationskartan visas anslutningen i Stockholm, även om denna detaljplan endast reglerar markanvändningen i Järfälla. För att kunna spara ett mindre kärr i Stockholms stad har vägen flyttats ca 30 m österut. Fornlämningarna Raä 288:1 – 3 hamnar då i vägens sträckning. Raä 288:1 och Raä 288:2 är runda stensättningar från järn eller bronsåldern. Raä 288:3 är en övrig kulturhistorisk



lämning som består av stenblock placerade på rad. Tidsbestämningen är oviss. Efter gjord arkeologisk undersökning under sommaren 2009 hittades en ny fornlämning i direkt anslutning till Raä 288 som gavs nummer Raä 774. Den nyupptäckta fornlämning består av en stensättning.

Övriga fornlämningar inom planområdet påverkas inte av planförslaget.

Den särskilda arkeologisk undersökningen som utfördes under sommaren 2009 omfattade ett 50 meter brett undersökningsområde som följer hela vägområdet från Blomsterkungsvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Utredningen syftade till att lokalisera okända synliga lämningar, lägen där det kan förekomma lämningar som inte syns i markytan samt till en granskning och beskrivning av de inom vägområdet redan registrerade lämningarna. Inom Järfällas område hittades inga nya fornlämningar och vidare utbredning av tidigare kända fornlämningar hittades inte inom undersökningsområdet. Eventuellt kan fornlämningar inom Stockholms planområde komma att behöva slutundersökas för att vägen ska kunna anläggas.

Utformning / landskaps- gestaltning

Utmed hela vägens sträckning har gjorts studier för att vägen ska få bästa möjliga läge i landskapet med hänsyn till natur- och kulturlandskapet, bullerspridning och barriäreffekter. Ambitionen har varit att hålla vägen nära de naturliga marknivåerna, men då området är kuperat ligger vägen även i bergskärning och på bank.

Ett särskilt gestaltningsprogram har tagits fram och bifogas detaljplanen. Passager utformas så att vägens barriäreffekt minimeras. Två planskilda passager föreslås – en gc-tunnel vid Vikingavägen och en bred, luftig gångpassage nära den gamla vägen mot Skylsta. Passager i markplan markeras t ex med gatsten. Placeringen av passagera anpassas till befintliga stigar och stråk.

Bullerskydd anordnas så att trafikbullrets påverkan minimeras. Bullerskydden ska vara estetiskt tilltalande och uppförda genomsiktligt där så är lämpligt. Bullret avskärmas nära vägen med skärm och/eller vall, se planillustrationen. För att inte förstärka barriäreffekten så har vägen inte bulleravskärmats inom naturområdet.

Vägen utformas med 7 m bred körbana samt med 1 m vägren på var sida. Parallellt med vägen finns en 3 m bred gång- och cykelväg. Högsta tillåtna hastighet ska vara 50 km/h.

Växthusvägen skär över tippområdet så att denna yta delas, en större öppen gräsyta och en mindre del där Vegadammen finns. Vid anläggandet av vägen kommer det finnas stora mängder med berg- och jordmassor. Delar av dessa massor kan användas för att jämna ut terrängen i tippområdet. Om marken bearbetas och ojämna delar fylls ut kan det bildas en stor plan yta.

På den ena halvan av tippen anläggs en stor gräsyta. Den öppna gräsytan kan användas för spontan lek som fotboll och brännboll. Någon typ av avgränsning mot vägen bör finnas, t ex några väl placerade träd eller genom att marken modelleras så att gräsytan hamnar på en något lägre nivå. Denna typ av större allmänna öppna gräsytor är relativt ovanliga i Järfälla men brukar vara populära.

Staket eller belysning undviks för att inte hindra naturliga gångstråk. Driftskostnaderna bör efter anläggandet i huvudsak handla om en regelbunden gräsklippning.

På den andra sidan av vägen jämnas marken ut till den kant där terrängen börjar slutta ned mot Vegadammen. Sluttningen som idag är mycket ojämn med stora block m m jämnas ut. Nivåskillnaden är ca 4-5 m. Vid foten av sluttningen finns en stig längs Vegadammens kant.

Friluftsliv

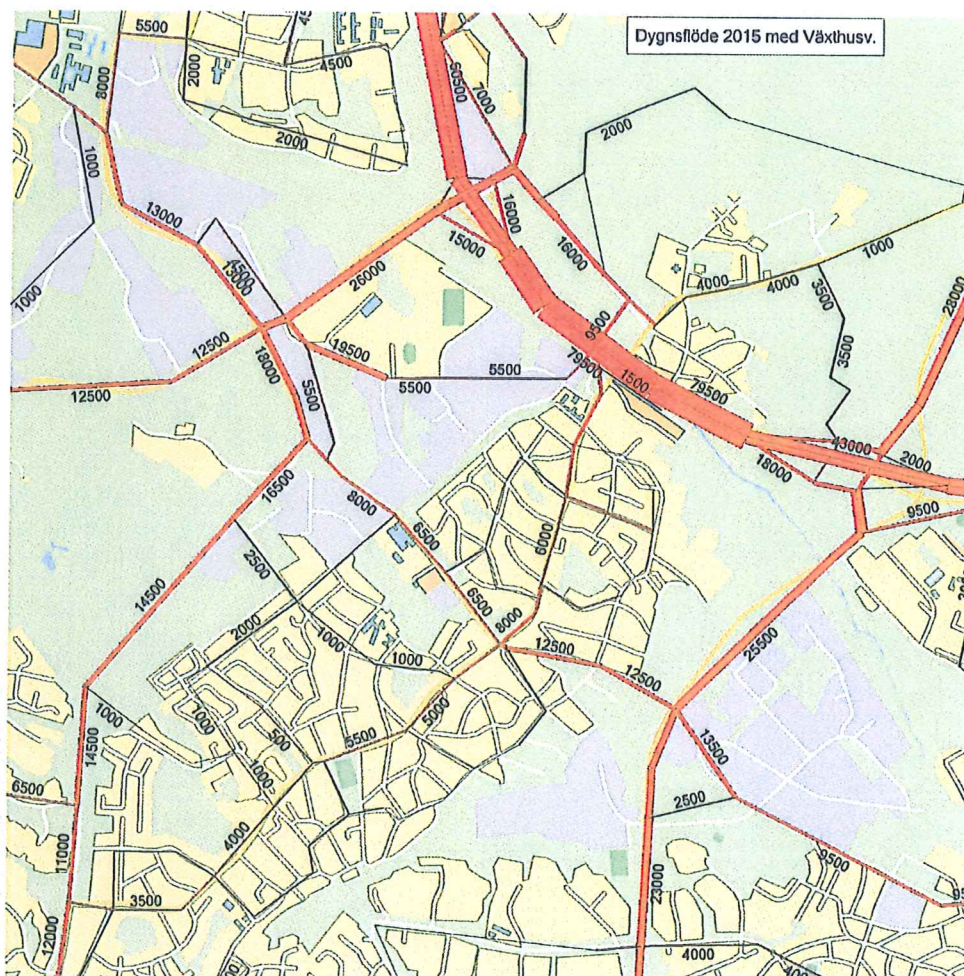
I gällande detaljplan finns en idrottsplats redovisad på tippområdet. Denna föreslås utgå. Utredningar och programarbete pågår för anläggande av ett sportfält i Ormbakaområdet. Tippområdet föreslås istället bli en allmän grönyta för rekreation eller friluftsliv.

Gator och trafik

Växthusvägens förlängning	Utbyggnaden av Växthusvägens förlängning blir en genförbindelse mellan Västerort och Veddesta – Jakobsberg – Barkarby handelsplats samt E 18. Vägen avlastar Skälbyvägen och Ekvägen samt blir tillfart till ny bebyggelse i Ormbaka.
Sträckning	Sträckningen är i huvudsak den som tidigare studerats i detaljplanearbetet 1992. Vägen kan utformas som huvudsträckning fram till Viksjöleden. Järfällavägens anslutning utformas underordnad vid en ombyggd korsning Växthusvägen - Järfällavägen.
Utredningar	I "Trafikutredning – huvudvägnät i Järfälla kommun" (J&W 1998-03-01), som togs fram i samband med fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbyfältet (samråd 1998) finns ett avsnitt om alternativa vägsträckningar av Växthusvägen. Slutsatsen var att en förbindelse mellan Växthusvägen och Järfälla bör dras nära Skälbyvägen om den ska få en påtaglig trafikminskning.
Trafikberäkningar	De trafikberäkningar som redovisas grundar sig på faktiska trafikflöden i olika riktningar, faktiska trafikmängder uppräknade till 2015 och allmän trafikökning.



Trafikmängder i nuläget



Trafikmängder 2015 med Växthusvägens förlängning utbyggd. Hjulsta trafikplats, en komplett Barkarby trafikplats samt ny vägbro över järnvägen och E18 förutsätts vara utbyggda. Vidare antas Norrviksvägen ansluta till trafikplats Hjulsta och den tidigare anslutningen till Akallavägen tas bort.

Anslutningar till bebyggelse

Den planerade vägen kommer att ha anslutningar till befintlig och framtida bebyggelse vid Astronomivägen och Vikingavägen - Vinlandsvägen.

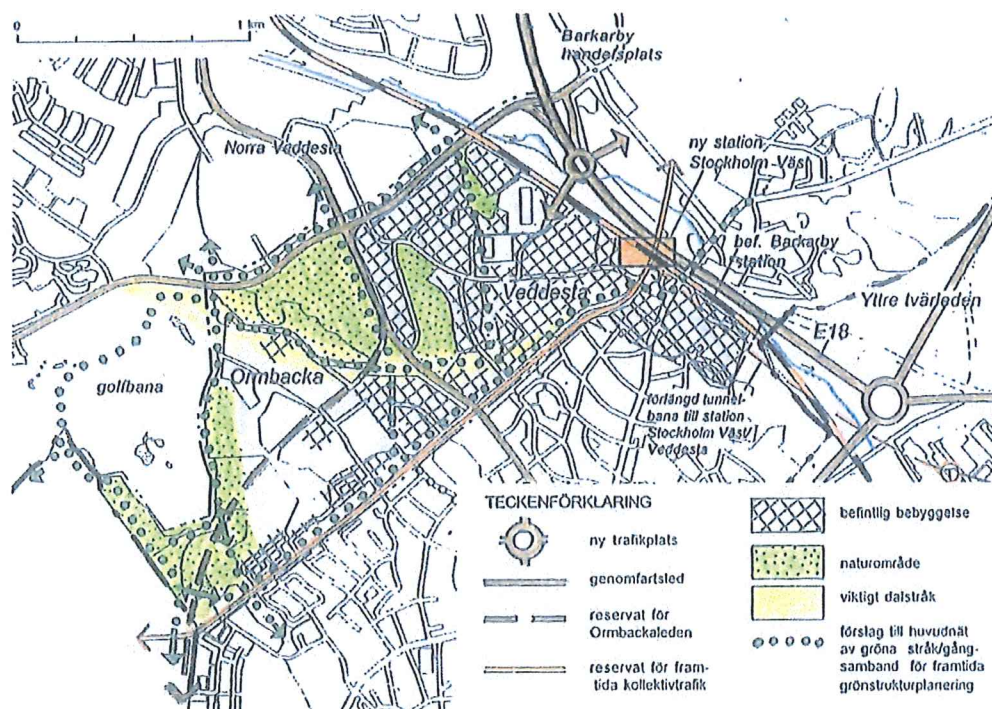
Biltrafik

I översiktsplanen, ÖP, anges kommunens inriktning för det framtida trafiknätet. Biltrafik med start och mål utanför kommunen ska styras till det regionala vägnätet för att avlasta lokala vägar. Biltrafik mellan kommundelarna ska styras till några få huvudvägar med god standard och framkomlighet. Ett kollektivtrafiknät med god turtäthet ska åstadkommas. Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät av god standard ska byggas.

Nedan beskrivs omgivande vägnät i korthet.

Barkarby trafikplats

Befintlig detaljplan för Barkarby trafikplats ger möjlighet att bygga en komplett men provisorisk trafikplats med nordriktade ramper vilket medför mindre trafik på kommunens vägnät. I ÖP är Barkarby trafikplats redovisad som en komplett trafikplats. En cirkulationsplats över E18 ger möjlighet till direkt anslutning till Veddesta.



Skiss på framtida utveckling av infrastrukturen i Veddesta – Barkarby – Ormbacka, bild ur översiktsplanen.

Veddesta

Veddesta är i ÖP redovisat som ett utvecklingsområde för befintlig bebyggelse d v s för verksamheter. Se under "Järfällavägen - Vinlandsvägen".

I planuppdraget ingår att studera en möjlig anslutning till Veddesta. En anslutning av Växthusvägen till Veddesta är bara meningsfull om Barkarby trafikplats är fullt utbyggd. Då har Veddesta en direktanslutning till E18 och det är möjligt att även ansluta Veddesta till Växthusvägen. En anslutning, innan den fullt utbyggda Barkarby trafikplats finns, skulle inte förbättra framkomligheten till det övergripande trafiknätet. När Växthusvägen ansluts till Veddesta är det även möjligt att stänga av den befintliga anslutningen till Viksjöleden.

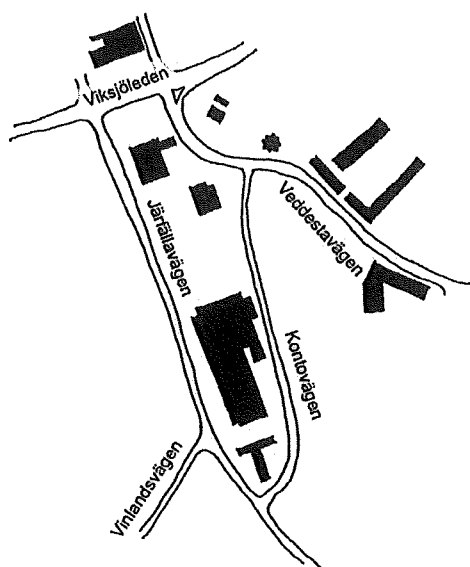
Vinlandsvägen

Vinlandsvägen är en första utbyggd etapp av det som tidigare var tänkt som Järfällavägens förlängning. Vägen byggdes omkring 1990.

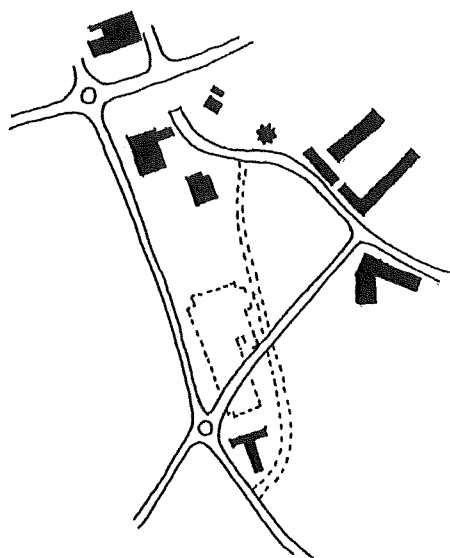
Korsningen Järfällavägen – Vinlandsvägen

I gällande detaljplan är vägen tänkt att vara utformad så att Vinlandsvägen – Växthusvägen blir huvudriktning och Järfällavägen får en underordnad anslutning.

I planuppdraget ingår att studera hur Växthusvägen kan anslutas till Veddesta. Den mest ekonomiska lösningen är att bygga korsningen som en cirkulationsplats. Genom att ansluta Kontovägen till cirkulationen kan en direktinfart till Veddesta erhållas. Kontovägens nuvarande korsning med Järfällavägen kan då utgå. Då det inte är någon korsande gång- eller cykeltrafik i korsningen är det också den mest kapacitetsstarka och säkraste lösningen.



Korsningen Järfällavägen – Vinlandsvägen
idag.



Korsningen Järfällavägen – Vinlandsvägen,
alternativ med en fullt utbyggd Barkarby
trafikplats.

Genomförandet av denna anslutning förutsätter omfattande ingrepp på fastigheten Veddesta 2:20. Den byggnad som finns på fastigheten är för närvarande uthyrd och användningen är tillåten med ett tillfälligt bygglov som löper fram till 2011.

Hjulsta trafikplats

Samtliga berörda kommuner har godkänt avtal för utbyggnad av E18 mellan Hjulsta trafikplats och Kista trafikplats. Hjulsta trafikplats byggs om till en planskild trafikplats. Utbyggnaden påbörjas 2009.

Barkarbybron

Bron är i dåligt skick. Enligt ÖP bör den stängas för biltrafik. Biltrafiken kan istället köra på en ny bro vid ett tänkt nytt stationsläge Stockholm Väst.

Vikingavägen

I gällande detaljplan är Vikingavägen avsedd som lokalgata. Anslutning finns till det nya bostadsområde som är under uppförande vid Vikingavägen.

Skälbyvägen

Skälbyvägen, som idag fungerar som huvudgata, utgår som huvudgata när Växthusvägen byggs ut till Järfällavägen.

Gång-/ cykeltrafik

Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås på Växthusvägens östra/sydöstra sida. En gc-tunnel föreslås vid Vikingavägen-Vinlandsvägen. En planskild gångpassage tillkommer inne i skogsområdet.

Kollektivtrafik

Stockholm Väst

I ÖP föreslås att Barkarby station flyttas ca 400 m norrut och ges förutsättningar för att bli en knutpunkt för kollektivtrafik med pendeltåg, T-bana/spårväg, buss och fjärrtåg. Planarbete för spårutbyggnad längs Kallhäll – Tomtebodavägen.



pågår för närvarande där nytt läge för Barkarby station ingår. Några beslut om en ny regional tågstation (Stockholm Väst) har inte fattats än.

Spårväg

I Österdalsvägens förlängning till Växthusvägen och dess fortsättning mot Lövestavägen föreslås i ÖP ett reservat för en framtida spårväg. Reservatet illustreras i detaljplanen för Växthusvägen. Enligt SL är denna spårsträckning inte aktuell på lång tid.

Störningar

Buller

En bullerutredning (Ingemansson Technology, AB maj 2007), har gjorts på det reviderade förslaget av Växthusvägens förlängning. Utredningen innehåller beräkningar av ekvivalent och maximal ljudnivå från vägtrafik på Växthusvägen och dess tänkta förlängning med dagens trafikmängder och bedömda trafikmängder 2015. Utredningen omfattar Växthusvägens hela sträckning från Järfällavägen ner till Lövestavägen.

Med en utbyggnad av Växthusvägen kommer trafikbullersituationen att förändras. De flesta bostäder vid Skälbyvägen kommer att utsättas för mindre buller medan en del befintliga bostäder i östra Backlura kommer att utsättas för mer buller. Ormbäckaskogen kommer att få färre "tysta" delar. Golfbanan kommer att beröras av trafikbuller.

Riktvärden

Riktvärden för vägtrafikbuller vid bostäder har fastställts av riksdagen. De är vägledande för bedömningar i det enskilda fallet. Bedömning ska ske utifrån vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt och miljömässigt rimligt.

Följande riktvärden gäller:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Följande riktvärden gäller för rekreationsområden:

- 40 dB(A) ekvivalentnivå för friluftsområden avsatta i kommunal översiktsplanering
- 55 dB(A) ekvivalentnivå för rekreationsområden i tätbebyggelse

Följande riktvärden gäller för spårtrafik vid ny eller ombyggnad:

- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats
- 60 dB(A) för området i övrigt
- 70 dB(A) maximalnivå i anslutning till bostad

Bullerutredningen är en revidering av den bullerutredning som Ingemansson Technology gjorde 2004. Sedan 2004 har sträckning av vägen ändrats något och den högsta tillåtna hastigheten har ändrats från 70 till 50 km/h. Detta sammantaget gör att bullret blir något lägre samt att det fördelas jämnare mellan Backlura och Skälby.

Enligt bullerutredningen berörs 24 st fastigheter av buller som överstiger de rekommenderade riktvärdena. För en av dessa fastigheter överskrider riktvärdet



endast på bottenvåningen. För att de rekommenderade riktvärdena för trafikbuller ska nås måste bullerdämpande åtgärder genomföras. På illustrationskartan redovisas var bullerplank/ vallar måste uppföras.

I Järfälla kommuns ÖP är inte det aktuella området angett som friluftsområde utan närnatur/större naturområde, för området gäller därför det ekvivalenta riktvärdet 55dB(A)

Bostäder

Vägutbyggnaden kommer att medföra ökat buller för några områden. Nedan redogörs för det ökade bullret där det bedöms tangera eller överskrida riktvärdena. Ytterligare bostäder kommer att få ökat buller men det bedöms ligga under riktvärdena.

Grantoppsgränd, Backluravägen, Blåsklöverbacken, Skogsklöverbacken, Blomsterkungsvägen.

Ekvivalentnivåer:

5st bostäder (vid Grantoppsgränd) har ekvivalentnivåer kring 55 dB(A) (riktvärdet) idag. Efter Växthusvägens utbyggnad kommer 24 bostäder att beröras av ekvivalentnivåer över 55 dB(A).

Maxnivåer:

Maxnivåerna underskrids för bostäderna idag och även vid en utbyggnad av vägen.

Stenbockens väg, Polarisvägen, Zenitvägen

Ekvivalentnivåer:

Ekvivalentnivån ligger idag under 55 dB(A) för samtliga bostäder, även efter Växthusvägens utbyggnad kommer bostäderna att få nivåer under 55 dB(A).

Maxnivåer:

Maxnivåerna ligger ungefär på 70 dB(A) för bostäder nära befintliga gator, i övrigt underskrids riktvärdet idag.

Växthusvägens utbyggnad kommer att höja maxnivån närmast vägen, men det rekommenderade riktvärdet för bostäder kommer inte att överskridas.

Astronomivägen 4

Ekvivalentnivåer:

Ekvivalentnivån ligger idag under 55 dB(A).

Efter Växthusvägens utbyggnad kommer ekvivalentnivån att ligga över 55 dB(A).

Maxnivåer:

Maxnivån ligger idag under 70 dB(A) efter Växthusvägens utbyggnad kommer 70 dB(A) att överskridas.

Befintliga bostäder vid framförallt Skälbyvägen kommer att få minskat buller. Med Växthusvägens förlängning får Skälbyvägen mellan Växthusvägen och Byleden ungefär halverade trafikflöden mellan 2008-2015. På denna del av Skälbyvägen bedöms ekvivalentnivån minska med ca 3 dB(A) På Skälbyvägen mellan Byleden och Barkarby station ökar dock trafiken något. Ökningen är på ca 500 f/dygn, vilket bedöms ge en ökning av ekvivalentnivån med knappt 1



dB(A). Maximalnivån förändras inte men de höga ljuden blir inte lika frekventa då tyngre fordon leds över till Växthusvägen.

Ny trafikprognos

Efter den senast reviderade bullerutredningen, daterad 2007-05-04, har en ny trafikprognos tagits fram för Skälby och Barkarbystaden, innefattande en förlängning av Växthusvägen. Den nya prognosen visar ett något högre antal fordon per dygn på Växthusvägen och ett något lägre antal fordon per dygn på Skälbyvägen än vad som använts vid bullerberäkningen. Bullerutredningen är beräknad utifrån en framtida situation 2015 på 11 000 – 12 000 fd/dygn på Växthusvägen och 5 000 fd/dygn på Skälbyvägen. Den nya trafikprognosen prognostiserar att Växthusvägen får en trafik om 14 500 fd/dygn mellan Blomsterkungsvägen och Vinlandsvägen, och Skälbyvägen 3 500 – 5 500 fd/dygn mellan Växthusvägen och Ekvägen. Det innebär en skillnad på Växthusvägen på drygt + 2 500 fd/dygn och på större delen av Skälbyvägen ca – 1 500 fd/dygn. Inga förändring av trafikflödena bedöms ske på övriga Växthusvägen jämfört med tidigare trafikprognos.

En trafikökning om 3 000 fd/dygn, med en beräknad hastighet på 50 km/h bedöms ge en bullerökning om ca 1 dB(A). Efter att ha studerat den gjorda bullerutredningen och beaktat en uppskattad bullerökning om 1 dB(A) på Växthusvägen görs bedömningen att inga fler bostäder än de som tidigare bedömts kommer att tangera eller överskrida riktvärden. Ny bullerutredning har därför inte bedömts nödvändig.

Den nya trafikprognosen redovisas på sid. 13 ovan.

Möjliga åtgärder

Bullret åtgärdas med avskärmningar eller andra bullerdämpande åtgärder. Skärmning kan utgöras av t ex vall, plank eller en kombination av dessa. Enligt de bullerstudier som har genomförts behöver inga bullerskärmar eller vallar placeras vid bostäderna. Tillräcklig bullerdämpning uppnås med vallar och plank vid vägkanten.

En annan bullerdämpande åtgärd som kan användas är s k bullerreducerande asfalt. Bullerreducerande asfalt är en asfaltsblandning där porerna, mellanrummen mellan gruskornen, i vägbeläggningen är större. Mellanrummen i asfalten dämpar ljuden och dränerar även bort regnvatten. Bullerreducerande asfalt finns i olika varianter där den mest bullerreducerande sorten, ibland kallad tyst asfalt, kan ge en bullerdämpande effekt på en motorvägsträcka på ca 10 dB(A), vilket motsvarar en halvering av det upplevda bullret. Vid lägre hastigheter, i detta fall 50 km/h, blir utslaget ca 5 dB(A). Detta beror på att vid lägre hastigheter hörs andra ljud tydligare, t ex. vindljud, motorljud etc. Porerna i väggen sätter igen efter ett antal år och den bullerdämpande effekten avtar. Tyst asfalt kräver därför mer skötsel, med t ex högtrycksspolning av asfalten eller omläggning av vägbanan efter ca 5-6 år. Utöver en högre driftskostnad har den tysta asfalten en relativt hög anläggningskostnad.

För närvarande pågår ett försök med bullerreducerande asfalt på Skälbyvägen. Den asfalt som används utlovar en bullerreducering på ca 3 dB(A). Denna typ av bullerreducerande asfalt har både lägre driftskostnad och anläggningskostnad jämfört med "tyst asfalt". En första utvärdering av asfalten gjordes efter ett år och visade på utlovad bullerreducering. Fortsatt utvärdering av försöket på-



går för närvarande.

En fördel med bullerreducerande asfalt är att behovet av vallar/plank blir mindre och barriäreffekterna minskar. Kostnaderna för underhållet av den tysta asfalten bör vägas mot kostnaderna för uppförande och underhåll av bullerplank.

Naturområdet och golfbanan

Idag är Ormbäckaskogen och denna södra del av golfbanan ett mycket tyst område med ekvivalentnivå under 40-45 dB(A). Efter vägutbyggnaden kommer ett mellan 20-150 m brett område på ömse sidor om vägen att ha ekvivalentnivå över 55 dB(A).

Möjliga åtgärder

Avskärmningar är möjliga men måste vägas mot att de kommer att förstärka vägen som barriär. I övrigt se resonemanget ovan om bullerreducerande asfalt.

MILJÖBEDÖMNING

Ställningstagande

Bedömningen är att konsekvenserna av planens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § Miljöbalken eller 5 kap. 18 § Plan och bygglagen.

En separat miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättas och bifogas planbeskrivningen.

Beslut och utredningar

Som ett tillägg till miljöbedömningen redovisas nedan en sammanställning av beslut och utredningar som berör detaljplanens miljökonsekvenser i olika skeden.

2001: Växthusvägen finns med i översiktsplanen, ÖP.

2002-06-05: Stadsbyggnadsnämnden beslutar att program och översiktlig miljökonsekvensbeskrivning för Växthusvägens förlängning och ny bebyggelse i Ormbäck sänds ut på samråd.

2003-11-06: Stadsbyggnadsnämnden beslutar att vägsträckningsalternativ A ska gälla i det fortsatta planarbetet med Växthusvägens förlängning, alternativ A bedöms bl.a. vara bättre för miljön.

2003-12-12: En översiktlig inventering av värden för natur och friluftsliv m m i området för Växthusvägens förlängning tas fram av msk, park- och naturavdelningen.

2004-07-21: Nya regler om miljöbedömningar enligt plan- och bygglagen. Planer som formellt börjar förberedas efter den 21 juli 2004 ska miljöbedömas enligt de nya reglerna. Planer som påbörjades före den 21 juli 2004 och som antas före den 21 juli 2006 berörs inte av dessa regler.

2004-10-15: En utredning av bullret från Växthusvägen förlängning är klar, Ingemansson Technology AB.

2004-11-03: En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen av Structor miljöbyrå.

2004-11-12: Ett gestaltungsprogram för Växthusvägens förlängning är framtaget av msk, park- och naturavdelningen.



- 2004-12-02: Stadsbyggnadsnämnden beslutar att detaljplan för Växthusvägen sänds på samråd. Planbeskrivning, genomförandebeskrivning, programsamrådsredogörelse, gestaltungsprogram och miljökonsekvensbeskrivning sänds på samråd.
- 2006-05-22: Komplettering (1) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2006-06-07: En utredning om hantering av dagvattnet från Växthusvägen är klar (Ramböll Sverige AB).
- 2006-06-14: Komplettering (2) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2006-07-06: En rapport om nyckelbiotopsinventering av Ormbackaområdet sammanställs, (Skogsvårdsstyrelsen).
- 2006-08-17: Komplettering (3) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2007-02-08: Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad beslutade att godkänna redovisningen av programsamråd och uppdra åt kontoret att genomföra plansamråd och remiss samt utställning.
- 2007-05-04: Komplettering (4) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2007-05-22: Revidering av miljökonsekvensbeskrivningen, (Structor miljöbyrå).
- 2009-05-08: En groddjursinventering är klar, (Torbjörn Peterson, herpetologisk konsult).
- 2009-09-18 En ny trafikprognos omfattande Skälby, inkl Växthusvägen, och Barkarbystaden är framtagen, (Vectura).

Planområdet

Det område som detaljplanen berör är i dag ett naturområde. Detaljplanen kommer att dela naturområdet i två delar. Den del som kommer att användas för vägändamål utgör endast 16 % av planområdet, resterande yta planläggs som natur- eller vattenområde.

Detaljplaner som antagits av Järfälla kommun i närheten av det föreslagna planområdet har allt sedan vägsträckningen blev aktuell under 1980-talet anpassats till den framtida vägsträckningen.

Ambitionen är att vägen i största mån ska följa terrängen, men då området är relativt kuperat kommer vägen även att läggas på bank och i bergsskärning. De naturområden som påverkas av detaljplanen är inte särskilt utpekade som bevarandevärda eller känsliga. De delar av det öppna landskapet som detaljplanen påverkar är en gammal tipp och tidigare odlad mark.

Enligt förslaget till detaljplan ska vägen utformas med en 7 m bred körbana. Bredvid vägen ska det finnas en gång- och cykelväg. I detaljplanen anges användningsområdet huvudgata för vägområdet. Det område som är avsett för huvudgata är 35 m som breddast. Ytorna utanför området avsett för huvudgata planläggs som naturområde. De störningar som detaljplanen kan ge upphov till påverkar ett område som är större än planområdet.



- Sträckning** Plansamrådet byggde på den sträckning som i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas som utbyggnadsalternativ 1. Efter plansamrådet har dock den sträckning som MKB:n redovisar som utbyggnadsalternativ 2 valts. Med denna sträckning görs ett mindre intrång i sumpmarkskogen belägen på Stockholms-sidan. Den nya sträckningen gör också att bullersituationen främst för boende i östra Backlura bedöms bli bättre och vägen kommer också något längre bort från golfbanan. Troligtvis kan även fornlämning Raä 306:1 klara sig från in-grepp med detta alternativ.
- Trafik** Genomförs detaljplanen kommer trafikströmmarna på lokalgatorna i Skälby minska och trafiken förbi Backlura i Hässelby kommer att öka. Astronomivä-gen förlängs och ansluts till Växthusvägen. Trafiken på Astronomivägen kom-mer att byta riktning. Bebyggelsen längs Astronomivägen är dock utformad för en framtida anslutning till Växthusvägen, längs Astronomivägen finns t ex få direkta utfarter från enskilda fastigheter.
- Vägen kommer inte att fungera som transportled för farligt gods.
- Buller** Trafiken på vägen kommer att skapa trafikbuller som kan vara störande och göra att naturupplevelsen i skogsområdet påverkas. Trafikbullret kommer att överskrida de rekommenderade riktvärdena vid 24 fastigheter. De fastigheter som utsätts för buller överstigande riktvärdena kommer dock att skyddas med bullerdämpande åtgärder så att de gällande riktvärden inte överskrids.
- Den del av Viksjö golfbana som ligger närmast planområdet kommer att påver-kas av trafikbuller.
- Vägen kommer att innebära en förbättring av miljön för boende längs Skälby-vägen och Ekvägen i Järfälla kommun. På dessa vägar kommer trafikmängden att minska med mellan 20 och 35 %, detta resulterar även i minskade bul-lerstörningar. Den nya vägen innebär även en avsevärd förbättring av trafiksä-kerheten.
- När vägen är fullt utbyggd mellan Vinlandsvägen och Växthusvägen i Stock-holm kommer vägen att trafikeras av ca 11 000 fd/dygn. Denna trafik är i hu-vudsak en omflyttning av befintlig trafik. Högsta tillåtna hastighet ska vara 50 km/h.
- Dagvatten** Dagvatten från vägen ska renas innan det infiltreras lokalt. Tillrinningen av vatten till dammar och bäckar kommer endast att påverkas marginellt.
- Barriäreffekt** Vägområdet kommer att bli en barriär i området. Där vägen ligger på bank eller i bergsskärning kommer den att försämrade djurens naturliga spridningsvägar och inverka på människors friluftsliv. För att förbättra sambandet mellan naturom-rådena på båda sidor om vägen ska minst två planskilda passager anläggas. En av passagerna ska vara bred och öppen så att det blir ett naturligt stråk för djur och människor. Utöver de planskilda korsningarna anläggs ett antal grodtunnlar för att underlätta groddjurens spridningsvägar. I skogen föreslås inga bullerval-lar eller plank då dessa ytterligare skulle förstärka vägens barriäreffekt.



Planen minskar ytan av det sammanhängande naturområdet, men samtidigt gör den nyanlagda gång och cykelvägen att området blir möjligt att nå för flera människor.

Groddjur

Groddjursinventeringen visade på förekomst av både stor och liten vattensalamander i Vegadammen, vid golfbanans dammar samt i sumpmarkskogen väster om Växthusvägen inom Stockholms område. Salamandern rör sig mellan dessa tre områden och om inte åtgärder görs försvåras groddjurens spridningsrörelser kraftigt och populationen kan splittras och isoleras, varvid antalet individer i en population blir mindre och antalet individer och reproduktionen minskar. Därför anläggs grodtunnlar under vägen så att groddjuren kan röra sig enligt sträckan golfbanan – Vegadammen – sumpmarkskogen. Grodtunnlarna kompletteras med ledarmar i slät betong så att djuren leds in i tunnlar och inte hamnar på vägen.

I projekteringsarbetet av vägen studeras även möjligheten att anlägga två mindre dammar i närheten av golfbanan i syfte att förbättra förutsättningarna för speciellt groddjur. Om dammarna anläggs ska de utformas med särskild hänsyn till den större vattensalamandern.

Andra naturvårdande åtgärder såsom rensning av Vegadammen och viss selektiv röjning i skogen kommer också att göras i samband med byggandet av vägen för att förbättra förutsättningarna för den större vattensalamandern.

Kulturmiljö

Efter samrådet har vägen sträckning ändrats så att konsekvenserna för kulturmiljön blir mindre då fornlämningen Raä 306:1 inte behöver flyttas. Några kända fornlämningar påverkas med detta inte av vägens dragning i Järfälla

En särskild arkeologisk utredning har genomförts längs vägens sträckning under sommaren 2009. Utredningen har undersökt förutom kända lämningar även om tidigare okända lämningar finns i området. Inom Järfällas område hittades inga nya fornlämningar och vidare utbredning av tidigare kända fornlämningar hittades inte inom undersökningsområdet.

Vägen kommer inte att påverka kulturlandskapet med äldre gårdar och fornlämningsmiljöer då vägen i huvudsak går genom skogen. Där vägen går i det öppna landskapet passerar den över en gammal tipp (byggmassor) och på tidigare odlad mark intill obebyggda industrifastigheter.

Naturresurser

Planförslaget bedöms inte medföra någon betydande påverkan på naturresurser enligt 3:e kapitlet miljöbalken eller att någon miljö kvalitetsnorm enligt miljöbalken överskrids.

Kvarstående effekter

Betydande miljöpåverkan när det gäller buller och barriäreffekter kvarstår trots de åtgärder som vidtas enligt planen.

ÖVRIGT

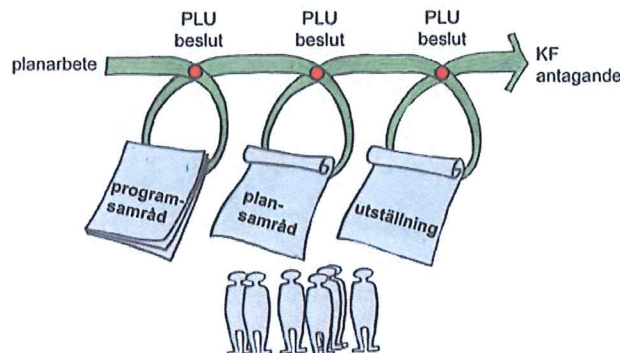
Genomförande

Planens genomförandetid slutar 15 år efter lagakraftdatum. Genomförande-beskrivning finns som särskild handling.

Planprocessen

I programarbetet som har föregått detaljplanen har de viktigaste planfrågorna uppmärksammas. Hela planprocessen redovisas i figuren nedan. Efter varje skede gör kommunledningskontoret en sammanställning och kommenterar de synpunkter som framförts samt redovisar dessa för kommunstyrelsens planutskott.

Planprocessen



Tidplan

Programsamråd: 5 augusti – 13 september, 2002
 Detaljplan, samråd: 28 februari – 31 mars, 2005
 Detaljplan, utställning: oktober-november, 2009
 Antagen detaljplan: 2:a kvartal 2010

Medverkande tjänstemän

Planförslaget har framtagits i samverkan mellan :

- | | |
|---|-------------------------------------|
| - Roland Byström / Karin Blixt / Anders Lundqvist | vatten och avlopp |
| - Kerstin Sköld / Helene Wahlberg | park och natur, gestaltningsprogram |
| - Mats Olsson / Iraj Oraji / Lars-Erik Anderson/ Tore Nilsson | väg och trafik |
| - Christer Solming | projektering |
| - Bruno Jervfors | genomförandefrågor |
| - Karin Hermansson / Anne Pagès / Per Skyllberg | miljö och hälsa |
| - Ingrid Kennerstedt-Bornhall | kultur |

Revidering

Efter utställning har planbeskrivningen kompletterats med följande:

- Kompletterande information om åtgärder för groddjur
- Information om torrlägningsföretag
- Revidering av tidplan
- Komplettering av medverkande tjänstemän

Madeleine Lundbäck
 Planchef

Anders Wilandson
 Planarkitekt



Järfälla Kommun

2009-09-25
rev. 2010-03-08

1 (4)

LAGAKRAFTBEVIS

datum... 10/1-2012

Detta beslut har vunnit laga kraft
den... 1 december 2011

JÄRFÄLLA KOMMUN
Kommunledningskontoret
Planavdelningen

VÄXTHUSVÄGENS FÖRLÄNGNING

del av fastigheten Skälby 46:21 m fl, i Järfälla kommun

Dnr Kst 2005/98
ANTAGANDE-
HANDLING

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Vägens syfte

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Vägen ska vara en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta / Jakobsberg / Barkarby handelsplats samt E18. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbäcka.

Detaljplanen omfattar bara vägsträckan inom Järfälla kommun, ej den del som ligger i Stockholms stad. Samråd av detaljplanen skedde utan Stockholms medverkan, skälet till detta var att Järfälla kommun ville understryka att vägen är viktig både som avlastande förbindelse och som tillfart till ny bebyggelse framför allt för bostäder. Planläggning av vägen bedömdes kunna ske och planprocessen fortgå även om Stockholm och Järfälla inte var överens om tidpunkten för byggstart. Inför utställning har dock Järfälla inväntat Stockholms medverkan och de båda kommunernas detaljplaner går ut på utställning samtidigt.

Bakgrund, avtal

Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbäckaledens (nu benämnd Växthusvägens) utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. En första etapp av vägen mellan Järfällavägen och Vikingavägen färdigställdes 1989. Detaljplan för resterande del av vägen i Järfälla kommun togs fram under åren 1991-1992. Då Vägverket i det skedet inte hade inlett arbeten i syfte att öka framkomligheten på E 18 mellan Hjulsta trafikplats och E 4, vilket var ett villkor för fortsatt utbyggnad av vägen enligt avtalet, beslöt kommunfullmäktige 18 oktober 1992 att fastställa detaljplanen men undanta vägområdet från fastställelse.

Idag har samtliga berörda kommuner godkänt ett avtal för utbyggnad av E18 mellan Hjulsta trafikplats och Kista trafikplats och regeringen har beslutat att tillåta att ca 6 km av väg E18 byggs ut till motorväg. Regeringen har prövat vägprojektet utifrån miljöbalkens regler. Det förberedande arbetet är färdigt och arbetet i den befintliga vägkroppen påbörjades under 2009. Byggtiden beräknas till ca 5 år.

Tidplan

Detaljplanen avses genomföras med normalt planförfarande enligt nedan preliminära tidplan.

Samråd: februari-mars 2005
Utställning: oktober-november 2009

Antagande: 2:a kvartal 2010

Genomförandetid Detaljplanens genomförandetid slutar 15 år efter lagakraftdatum.

Efter det att genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att ej utnyttjade rättigheter behöver beaktas.

Huvudmannaskap, ansvarsfördelning Järfälla kommunen är huvudman för vägens utbyggnad. Kommunen är ansvarig för projektering, utbyggnad samt drift- och underhåll av allmän platsmark d v s gator och gång- och cykelvägar.

Torrlägningsföretag Planområdet berörs av Glädjen-Skälby torrlägningsföretag, inrättat 1922. Delägare i företaget ska räknas som sakägare.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägare Järfälla kommun äger all mark inom planområdet.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar mm Mark kommer att överföras från naturmark till gatumark. En ny fastighet bildas för huvudgatuändamål.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planeekonomi Kostnaden för att bygga ut Växthusvägen inklusive gång- och cykelväg, plan-skilda passager samt Astronomivägens anslutning har till beräknats till ca 86 Mkr. I dessa kostnader ingår bland annat miljö- och geotekniska undersökningar, kostnader för dagvattenreningssystem samt grodtunnlar med tillhörande ledar-mar. Ytterligare kostnad för arkeologisk slutundersökning i Stockholm stad, som krävs för att vägen ska kunna anläggas, tillkommer.

Anslag mm Vid en förlängning av Växthusvägen till Vinlandsvägen bör det samtidigt genomföras åtgärder för att förbättra framkomligheten i korsningen med Järfällavägen t ex med en cirkulationsplats. Området kring korsningen omfattas inte av denna detaljplan utan regleras av detaljplanen D880915. Kostnaderna för Växthusvägens utbyggnad innefattar inte en ombyggnad av korsningen med Järfällavägen, medel bör därför avsättas för detta.

Medel bör avsättas för en fotodokumentation av de områden som berörs av vägens utbyggnad. Fotodokumentationen genomförs av Järfälla Kultur.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader Medel ska avsättas för ökade drift-, underhålls- och kapitalkostnader.

Detaljplan Kostnaden för framtagande av detaljplanen regleras inom kommunledningskontoret.

I avtalet med Stockholm från 1988 står att Järfälla kommun ska upprätta detaljplan för vägen inom Stockholm samt att utgifter som är förenade med vägens planering, markförvärv och utbyggnad bekostas av Järfälla.

Utredningar**TEKNISKA FRÅGOR***Bullerutredning*

Ett antal bullerstudier har gjorts på den reviderade sträckningen av vägen. I utredningen har förslag på placering av bullerskydd redovisats.

Dagvattenutredning

En dagvattenutredning har genomförts för att avgöra vilken metod som är lämplig för rening av vägens dagvatten. Vilken typ av rening som ska användas avgörs vid projekteringen av vägen. En eventuell anläggning för dagvattenrening är inte med i den beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Inventering av växt- och djurliv

En nyckelbiotopsinventering har genomförts för att kunna bedöma hur känsligt florin och faunan är i området. Skogsstyrelsen, som gjorde inventeringen, fann inga nyckelbiotoper.

En inventering av groddjur har gjorts för ett område omfattande hela vägens sträckning. Inventeringen visar på förekomst av både stor och liten vattensalamander i sumpmarkskogen väster om Växthusvägen. Grodtunnlar föreslås under vägen så att groddjurens spridningsrörelser inte hindras. Kostnad för grodtunnlar är inte med i vägens beräknade kostnad utan tillkommer.

Geotekniska undersökningar

Inför detaljprojektering av vägen erfordras ytterligare geotekniska undersökningar av bl a tippområdet. Kostnader för det är inte medtaget i den beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Miljöteknisk markutredning

För tippområdet behövs en miljöteknisk markutredning i enlighet med Järfälla kommuns handlingsplan för förorenade områden, denna görs i samband med detaljprojekteringen av vägen. Kostnaderna för markutredningen är inte med i beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Arkeologisk utredning

En särskild arkeologisk undersökning utfördes under sommaren 2009. Undersökningsområdet omfattade ett 50 meter brett område som följer hela vägområdet från Blomsterkungsvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Utredningen syftade till att lokalisera okända synliga lämningar, lägen där det kan förekomma lämningar som inte syns i markytan samt till en granskning och beskrivning av de inom vägområdet redan registrerade lämningarna. Eventuellt kan fornlämningar i planområdet komma att behöva slutundersökas för att vägen ska kunna anläggas. Kostnaderna för en undersökning och en eventuell utgrävning av fornlämningarna är inte med i vägens beräknade kostnad utan tillkommer.

Korsande ledningar

Vid den föreslagna cirkulationsplatsen vid korsningen Vikingavägen – Växthusvägen finns en högspänningsledning som korsar vägområdet. Ledningen bör uppmärksammas vid en eventuell projektering. Om den behöver flyttas så till-



kommer kostnader för det.

- Höjdsättning** Växthusvägen och Astronomivägen liksom delar av gång- och cykelvägarna har höjdsatts.
- Dokumentation** En fotodokumentation ska göras av Järfälla kultur av de områden som berörs av vägens utbyggnad.
- Buller under utbyggnadstiden** Naturvårdsverket riktlinjer för buller ska följas.
- Medverkande tjänstemän** Genomförandebeskrivningen har framtagits i samverkan mellan:
- Bruno Jervfors
 - Madeleine Lundbäck
 - Oskar Pihl
 - Anders Wilandson
- Revidering** Efter utställning har genomförandebeskrivningen kompletterats med följande:
- Information om torrlägningsföretag
 - Uppdatering av kostnader för vägens utbyggnad
 - Revidering av tidplan

Madeleine Lundbäck
Planchef

Anders Wilandson
Planarkitekt



Detaljplan för

VÄXTHUSVÄGENS FÖRLÄNGNING

del av fastigheten Skälby 46:21 m fl, i Järfälla kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Vägens syfte

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Vägen ska vara en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta / Jakobsberg / Barkarby handelsplats samt E18. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbäcka.

Detaljplanen omfattar bara vägsträckan inom Järfälla kommun, ej den del som ligger i Stockholms stad. Samråd av detaljplanen skedde utan Stockholms medverkan, skälet till detta var att Järfälla kommun ville understryka att vägen är viktig både som avlastande förbindelse och som tillfart till ny bebyggelse framför allt för bostäder. Planläggning av vägen bedömdes kunna ske och planprocessen fortgå även om Stockholm och Järfälla inte var överens om tidpunkten för byggstart. Inför utställning har dock Järfälla inväntat Stockholms medverkan och de båda kommunernas detaljplaner går ut på utställning samtidigt.

Bakgrund, avtal

Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbäckaledens (nu benämnd Växthusvägens) utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. En första etapp av vägen mellan Järfällavägen och Vikingavägen färdigställdes 1989. Detaljplan för resterande del av vägen i Järfälla kommun togs fram under åren 1991-1992. Då Vägverket i det skedet inte hade inlett arbeten i syfte att öka framkomligheten på E 18 mellan Hjulsta trafikplats och E 4, vilket var ett villkor för fortsatt utbyggnad av vägen enligt avtalet, beslöt kommunfullmäktige 18 oktober 1992 att fastställa detaljplanen men undanta vägområdet från fastställelse.

Idag har samtliga berörda kommuner godkänt ett avtal för utbyggnad av E18 mellan Hjulsta trafikplats och Kista trafikplats och regeringen har beslutat att tillåta att ca 6 km av väg E18 byggs ut till motorväg. Regeringen har prövat vägprojektet utifrån miljöbalkens regler. Det förberedande arbetet är färdigt och arbetet i den befintliga vägkroppen påbörjades under 2009. Byggtiden beräknas till ca 5 år.

Tidplan

Detaljplanen avses genomföras med normalt planförfarande enligt nedan preliminära tidplan.

Samråd: februari-mars 2005
Utställning: oktober-november 2009

Antagande: 2:a kvartal 2010

Genomförandetid Detaljplanens genomförandetid slutar 15 år efter lagakraftdatum.

Efter det att genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att ej utnyttjade rättigheter behöver beaktas.

Huvudmannaskap, ansvarsfördelning Järfälla kommunen är huvudman för vägens utbyggnad. Kommunen är ansvarig för projektering, utbyggnad samt drift- och underhåll av allmän platsmark d v s gator och gång- och cykelvägar.

Torrlägningsföretag Planområdet berörs av Glädjen-Skälby torrlägningsföretag, inrättat 1922. Delägare i företaget ska räknas som sakägare.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägare Järfälla kommun äger all mark inom planområdet.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar mm Mark kommer att överföras från naturmark till gatumark. En ny fastighet bildas för huvudgatuändamål.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planeekonomi Kostnaden för att bygga ut Växthusvägen inklusive gång- och cykelväg, plan-skilda passager samt Astronomivägens anslutning har till beräknats till ca 86 Mkr. I dessa kostnader ingår bland annat miljö- och geotekniska undersökningar, kostnader för dagvattenreningssystem samt grodtunnlar med tillhörande ledar-mar. Ytterligare kostnad för arkeologisk slutundersökning i Stockholm stad, som krävs för att vägen ska kunna anläggas, tillkommer.

Anslag mm Vid en förlängning av Växthusvägen till Vinlandsvägen bör det samtidigt genomföras åtgärder för att förbättra framkomligheten i korsningen med Järfällavägen t ex med en cirkulationsplats. Området kring korsningen omfattas inte av denna detaljplan utan regleras av detaljplanen D880915. Kostnaderna för Växthusvägens utbyggnad innefattar inte en ombyggnad av korsningen med Järfällavägen, medel bör därför avsättas för detta.

Medel bör avsättas för en fotodokumentation av de områden som berörs av vägens utbyggnad. Fotodokumentationen genomförs av Järfälla Kultur.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader Medel ska avsättas för ökade drift-, underhålls- och kapitalkostnader.

Detaljplan Kostnaden för framtagande av detaljplanen regleras inom kommunledningskontoret.

I avtalet med Stockholm från 1988 står att Järfälla kommun ska upprätta detaljplan för vägen inom Stockholm samt att utgifter som är förenade med vägens planering, markförvärv och utbyggnad bekostas av Järfälla.



TEKNISKA FRÅGOR

Utredningar

Bullerutredning

Ett antal bullerstudier har gjorts på den reviderade sträckningen av vägen. I utredningen har förslag på placering av bullerskydd redovisats.

Dagvattenutredning

En dagvattenutredning har genomförts för att avgöra vilken metoder som är lämplig för rening av vägens dagvatten. Vilken typ av rening som ska användas avgörs vid projekteringen av vägen. En eventuell anläggning för dagvattenrening är inte med i den beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Inventering av växt- och djurliv

En nyckelbiotopsinventering har genomförts för att kunna bedöma hur känsligt florin och faunan är i området. Skogsstyrelsen, som gjorde inventeringen, fann inga nyckelbiotoper.

En inventering av groddjur har gjorts för ett område omfattande hela vägens sträckning. Inventeringen visar på förekomst av både stor och liten vattensalamander i sumpmarkskogen väster om Växthusvägen. Grodtunnlar föreslås under vägen så att groddjurens spridningsrörelser inte hindras. Kostnad för grodtunnlar är inte med i vägens beräknade kostnad utan tillkommer.

Geotekniska undersökningar

Inför detaljprojektering av vägen erfordras ytterligare geotekniska undersökningar av bl a tippområdet. Kostnader för det är inte medtaget i den beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Miljöteknisk markutredning

För tippområdet behövs en miljöteknisk markutredning i enlighet med Järfälla kommuns handlingsplan för förorenade områden, denna görs i samband med detaljprojekteringen av vägen. Kostnaderna för markutredningen är inte med i beräknade kostnaden för vägen utan tillkommer.

Arkeologisk utredning

En särskild arkeologisk undersökning utfördes under sommaren 2009. Undersökningsområdet omfattade ett 50 meter brett område som följer hela vägområdet från Blomsterkungsvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Utredningen syftade till att lokalisera okända synliga lämningar, lägen där det kan förekomma lämningar som inte syns i markytan samt till en granskning och beskrivning av de inom vägområdet redan registrerade lämningarna. Eventuellt kan fornlämningar i planområdet komma att behöva slutundersökas för att vägen ska kunna anläggas. Kostnaderna för en undersökning och en eventuell utgrävning av fornlämningarna är inte med i vägens beräknade kostnad utan tillkommer.

Korsande ledningar

Vid den föreslagna cirkulationsplatsen vid korsningen Vikingavägen – Växthusvägen finns en högspänningsledning som korsar vägområdet. Ledningen bör uppmärksammas vid en eventuell projektering. Om den behöver flyttas så till-

kommer kostnader för det.

- Höjdsättning** Växthusvägen och Astronomivägen liksom delar av gång- och cykelvägarna har höjdsatts.
- Dokumentation** En fotodokumentation ska göras av Järfälla kultur av de områden som berörs av vägens utbyggnad.
- Buller under utbyggnadstiden** Naturvårdsverket riktlinjer för buller ska följas.
- Medverkande tjänstemän** Genomförandebeskrivningen har framtagits i samverkan mellan:
- Bruno Jervfors
 - Madeleine Lundbäck
 - Oskar Pihl
 - Anders Wilandson
- Revidering** Efter utställning har genomförandebeskrivningen kompletterats med följande:
- Information om torrlägningsföretag
 - Uppdatering av kostnader för vägens utbyggnad
 - Revidering av tidplan

Madeleine Lundbäck
Planchef

Anders Wilandson
Planarkitekt