



Dnr Kst 2014/312
GODKÄNNANDEHANDLING

Förslag till program för Barkarbystaden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Programförslaget har varit utsänt på samråd under tiden 30 juni – 14 september 2015. Samrådsmöte har hållits den 5 september kl 12-15 i Jakobsberg.

Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida www.jarfalla.se, hos kommunens kundtjänst på Riddarplatsen 6 samt i kommunalhusets entré på Vasaplatsen 11 i Jakobsbergs centrum. Planförslaget har även funnits på biblioteken i Jakobsberg och Barkarby samt på Flottiljens äldreboende i Barkarbystaden. Samråd har annonserats på kommunens hemsida.

Följande har lämnat synpunkter på planförslaget:

1. Länsstyrelsen
2. Förvaltningen av utbyggd tunnelbana, Stockholms läns landsting
3. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
4. Trafikverket
5. Tekniska nämnden
6. Miljö- och bygglovsnämnden
7. Kultur, fritids och demokratiförvaltningen
8. Lantmäteriet
9. Stockholms stad
10. E.ON Elnät
11. E.ON Värme
12. Skanova
13. Vattenfall
14. Försvarsmakten
15. Företagarna i Järfälla
16. Polisen
17. Hyresgästföreningen Järfälla
18. Yimby
19. Tingsbyns intresseförening
20. Swedavia Arlanda Airport
21. Bromma Sthlm Airport
22. Svenska kyrkan
23. Förbundet för ekoparken
24. Järvafältets ornitologiska klubb
25. Naturskyddsföreningen
26. Föreningen rädda järvafältet



27. Fenix skärmflygarklubb
28. Brandkåren Attunda
29. Henrik Svensson
30. Pawel Josefsson
31. Gert Jönelid
32. Magnus Kristiansson
33. Kristian Lillesköld
34. Ulf och Karin Hansson

Nedan följer en sammanfattning av framförda synpunkter med Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer. Inkomna skrivelser finns i sin helhet tillgängliga hos samhällsbyggnadsavdelningen.

Myndigheter och kommuner:

1. Länsstyrelsen

Järfälla kommun har översänt ett förslag till program för Barkarbystaden – tillägg till den fördjupade översiktsplanen till Länsstyrelsen, för samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsens uppdrag

Statens inflytande och påverkan i den kommunala översiktsplaneringen ska utövas främst under samrådet. Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen. Länsstyrelsen ska vidare särskilt verka för att riksintressen enligt miljöbalken (1998:808) tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att samordna statens intressen har Länsstyrelsen mottagit synpunkter på tillägget till fördjupningen av översiktsplanen från Försvarmakten, Svenska kraftnät och Trafikverket Region Stockholm. Inkomna yttranden bifogas. Länsstyrelsen har även tagit del av yttrande från Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.

Övergripande synpunkter

Utvecklingen i Barkarbystaden

Järfälla kommun antog en fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet den 28 augusti 2006 och Länsstyrelsen lämnade ett granskningsyttrande över fördjupningen den 16 juni 2006. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen nu gör ett tillägg till fördjupningen med ett förslag till ny strukturplan på grund av de förändrade förutsättningarna med en högre exploatering utifrån stockholmsöverenskommelsen och utbyggnaden av tunnelbanan. Områdets speciella förutsättningar med översvämningsrisk, dålig markstabilitet och hög grundvattennivå som särskilt gäller i området kring Bällstaån ställer stora krav på utformning, dagvattenhantering och olika skyddsåtgärder för att bebyggelsen ska bli lämplig. Inom den föreslagna strukturplanens område pågår detaljplanering för Barkarbystaden II och samråd inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Länsstyrelsen har lämnat ett yttrande över detaljplanen för Barkarbystaden II den 16 februari 2015. I yttrandet har Länsstyrelsen bland annat framfört att det fortsatta planarbetet behöver klargöra främst hur riksintresset väg E18 tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer för vatten inte motverkas samt att översvämningsrisk, stabilitetsproblem och risker vid olycka med farligt gods beaktas. De synpunkter Länsstyrelsen har framfört i yttrandet över Barkarbystaden II kvarstår.



Regionala stadskärnan Barkarby–Jakobsberg

I flera delar av den regionala stadskärnan Barkarby–Jakobsberg pågår detaljplanering. Samtidigt som Järfälla kommun samråder om programmet för Barkarbystaden pågår samråd om ett utvecklingsprogram för Jakobsbergs centrala delar. Kommunen har även påbörjat arbetet med en detaljplan i Södra Veddesta utifrån ett detaljplaneprogram som Länsstyrelsen yttrade sig över den 1 oktober 2014. Länsstyrelsen anser fortfarande att det finns ett behov av att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för hela den regionala stadskärnan, vilket har lyfts fram i flera av Länsstyrelsens yttranden bland annat i granskningsyttrandet över kommunens översiktsplan. Stadskärnans övergripande strukturer behöver klargöras för att alla delar i den regionala stadskärnan ska samverka och för att ge tydlig vägledning till kommande detaljplaner.

Konsekvensbeskrivning och miljöbedömning

Enligt 3 kapitlet 6 § plan- och bygglagen ska en översiktsplan utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår. För att detta ska uppfyllas bör planförslaget kompletteras med ett avsnitt där konsekvenser av förslaget redovisas. Konsekvensanalysen bör inkludera såväl ekonomiska och sociala konsekvenser som miljömässiga.

Bifogat till programmet finns en behovsbedömning, vilket är första steget i miljöbedömningen enligt detaljplaneprocessen. Eftersom programmet också ska utgöra ett tillägg till fördjupningen av översiktsplanen från 2006 anser Länsstyrelsen att den miljökonsekvensbeskrivning som är gjord till den gällande fördjupningen bör uppdateras utifrån de nya förutsättningarna och den nya plankartan. Utöver de frågor som lyfts fram i programmet avseende behovsbedömningen anser Länsstyrelsen att risker i samband med transporter av farligt gods, kulturmiljön och fornlämningsmiljöer är viktiga frågor att behandla i den fortsatta planprocessen.

Riksintressen

Programmet behöver kompletteras med en redogörelse av hur kommunen avser att tillgodose berörda riksintressen utifrån de förändringar som skett efter antagandet av fördjupningen för Barkarbyfältet från 2006.

Kommunikationer – riksintresse enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken

Strukturplanen gränsar till riksintressena E18 och Förbifart Stockholm med trafikplatser. Trafikverket arbetar med att ta fram ett underlag för precisering av riksintresset vid trafikplats Hjulsta och E18 väster om denna fram till Barkarby trafikplats eftersom det har framkommit att en utbyggnad av trafikplatsen samt fler körfält på E18 troligen kommer att behövas redan i samband med Förbifart Stockholms öppnande. Denna precisering kommer att påverka Stockholms stads planering för den så kallade Stockholmsporten. Länsstyrelsen anser därför att det är olämpligt att i programmet för Barkarbystaden illustrera denna bebyggelse i detta skede. Den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket har genomfört för Hjulsta-Barkarby visar att det kommer att krävas förstärkningsåtgärder i anslutning till Hjulsta trafikplats och fler körfält på E18 mellan Hjulsta trafikplats och Barkarby trafikplats. Barkarby trafikplats framtida läge och utformning ska också utredas. Länsstyrelsen anser att kommunen i sin planering måste hålla öppet för framtida behov av utbyggnader och andra trafiklösningar. I övrigt hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets yttrande (se bilaga 3) och till Länsstyrelsens samrådsyttrande över detaljplanen för Barkarbystaden II.

Höga byggnader kan påverka flygets tekniska system. Det är därför lämpligt att i tidigt skede i planprocessen samråda med Luftfartsverket om behovet av en flyghinderanalys. För alla objekt som är 20 meter eller högre över marknivå ska remiss skickas till Luftfartsverket.

Totalförsvaret – riksintresse enligt 3 kapitlet 9 § miljöbalken

När den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet antogs 2006 var området delvis utpekad som riksintresse för totalförsvaret. Eftersom Försvarmakten inte längre kommer att fortsätta bedriva sin verksamhet inom området har det riksintresseanspråket upphört.



Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse. Det bör därför framgå av programmet att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten i tidigt skede.

Planförslaget

Bostadsförsörjning

I den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet från 2006 anges att det ska finnas bostäder för olika behov och önskemål, det vill säga en variation och bredd när det gäller storlek, upplåtelseformer och bostadstyper. Eftersom programmet inte tar upp denna fråga förutsätter Länsstyrelsen att denna ambition kvarstår. Länsstyrelsen vill dock understryka behovet av hyresrätter och att ansträngningar görs för att åstadkomma bostäder som ger rimliga boendekostnader. Bristen på hyresrätter gör det extra svårt för personer som vill komma in på bostadsmarknaden, t.ex. ungdomar, studenter och nyanlända. I samrådsyttrandet över fördjupningen framhöll Länsstyrelsen att översiktsplanen skulle kunna få en ökad tyngd om kommunen i planen beskriver hur planens intentioner ska fullföljas, till exempel med markanvisningar, medverkan av kommunens allmännyttiga bolag eller andra initiativ från kommunens sida. Denna synpunkt kvarstår.

Tunnelbaneutbyggnaden

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana inom Stockholms läns landsting ansvarar för att bygga ut tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby. En lokaliseringsutredning har genomförts och ett arbete med att ta fram en järnvägsplan och en tillståndsansökan enligt miljöbalken pågår. Strukturplanen överensstämmer väl med den lokalisering som planeras av tunnelbanans utbyggnad. I det fortsatta planarbetet behöver dock anpassningar ske bland annat när det gäller byggnaders höjd där tunnelbaneuppgångarna ligger ytligt eller med liten bergtäckning, markanvändningen ovanpå rulltrappsschakt, behovet av ventilationstorn samt behovet av utrymningsytor, uppställningsytor och tillgänglighet för räddningsfordon och servicefordon vid planerade räddningstunnlar och tunnelbanans entréer. Länsstyrelsen förutsätter att en fortsatt samordning och samverkan mellan förvaltningen och kommunen kommer att ske. Denna samordning behöver även omfatta produktionsplanering inkl. masshantering, åtgärder som rör markstabilisering och dagvattenhantering samt försörjning av el och VA och övriga ledningar.

Cykelstråk, cykelparkeringar och infartsparkeringar

Barkarbystaden ligger på bekvämt avstånd för cykelpendling till flera av länets större arbetsplatsområden. Det är därför positivt att kommunen planerar för huvudcykelstråk och regionala cykelstråk genom Barkarbystaden på ett sådant sätt att det blir attraktivt att cykelpendla.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikförvaltningens synpunkter när det gäller cykelparkeringar och infartsparkeringar. En stor mängd bostäder kommer att ligga inom bekvämt cykelavstånd till Barkarby station och tunnelbanestationen Barkarbystaden, varför behovet av användarvänlig cykelparkering bör tillgodoses i första hand och infartsparkering för bil i andra hand.

Elförsörjning

Tekniska förstudier pågår för ytterligare förstärkningar i västra Stockholm. Ett av utredningsalternativen passerar strax öster om strukturplanens gräns. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen samråder med Svenska kraftnät avseende framtida detaljplaner och bygglov som rör det aktuella planområdet.

Kulturmiljö och fornlämningar

Programmet behöver kompletteras med en beskrivning av kulturmiljön i området och en analys av konsekvenserna för kulturmiljön av förslaget till strukturplan. Förslaget innebär en stor förändring av landskapsbilden med påverkan på kulturvärden från olika tider. Länsstyrelsen konstaterar att vissa kulturvärden och strukturer har bevarats och att det finns anpassningar i bebyggelsehöjder mot t.ex. Kyrkbyn. Programmet redogör dock inte närmare för vilka kulturvärden som finns i området och hur de är tänkta att omhändertas och



integreras i planeringen. Inför kommande detaljplanering bör därför en antikvarisk konsekvensanalys tas fram, bland annat med tanke på att området runt Järfälla kyrka tidigare har omfattats av landskapsbildsskydd. För att kunna bedöma påverkan på landskapsbilden i området runt Järfälla kyrka bör området runt kyrkan visualiseras i en mer detaljerad modellbild liknande de som redovisas på sidan 21 i programmet.

Trots att flera arkeologiska utgrävningar har genomförts finns det ett stort antal kända fornlämningar och sannolikt även okända fornlämningar i området. Inom delar av strukturplanens område kommer det därför att krävas arkeologiska utredningar inför det fortsatta planarbetet för att fastslå om oregistrerade fornlämningar finns. Utgångsläget i planarbetet bör vara att bevara fornlämningar där detta är möjligt. Strukturplanen bör därför anpassas till kända fornlämningar och i den fortsatta planprocessen bör även anpassningar göras för fornlämningar som upptäcks i samband med en arkeologisk utredning. Begäran om arkeologisk utredning ställs till Länsstyrelsens enhet för kulturmiljö och bostadsstöd. Om fornlämningar kommer att påverkas krävs samråd med Länsstyrelsen och ett eventuellt tillstånd får endast lämnas av Länsstyrelsen om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse. Dessa tillstånd är vanligtvis förenade med krav på arkeologiska åtgärder.

Grönstruktur och naturvård

Huvuddelen av naturområden med höga naturvärden sparas inom planområdet och kommunen planerar att förstärka naturvärden och ekologiska samband, vilket är positivt. Det är även bra att programmet lyfter fram de ekosystemtjänster som Järvakilen innehåller. I den fortsatta planeringen är det viktigt att kommunen aktivt arbetar med att minska barriäreffekter och att det öppna landskapets värde som rastplats för fågellivet bevaras.

Järvakilens bredd vid Igelbäcken i den fördjupade översiktsplanen från 2006 behålls i den nya strukturplanen för området. I den nya planen ligger den täta stadsbebyggelsen däremot i direkt anslutning till friluftsområdet längs Igelbäcken och Västra Järvafältets naturreservat. Hur den nya bebyggelsen kommer att påverka upplevelsen i Västra Järvafältets naturreservat och hur entrén till naturreservatet kan utvecklas kan med fördel redovisas i en modellbild liknande den som visar bebyggelsens möte med Igelbäckens friluftsområde.

Det är positivt att Bällstaåns och Igelbäckens kulverteringar öppnas och att vattendragen får en ny naturlig gestaltning. Tidigare synpunkter om att GC-vägar inte bör anläggas för nära vattendragen kvarstår, eftersom det kan motverka att vattendragens meanderslingor kan utvecklas fritt. Det är också positivt att en urban bro föreslås där landningsbanan korsar Igelbäcken för att minska barriäreffekten i naturmiljön runt Igelbäcken och samtidigt möjliggöra passage över vattendraget.

Det är bra med förstärkning av ädellövträdssamband genom planteringar inne bland bebyggelsen. Enligt programmet ska det även finnas ett sparat barrskogssamband i parkstråk diagonalt genom planområdet, vilket är svårare att utskilja. De dock positivt att de barrskogsområden som uppvisar höga värden i huvudsak har sparats inom området. En förstärkning av det potentiella groddjurssambandet utmed Igelbäcken vore också positivt. Hänsyn bör tas i samband med exploatering, anläggning av vägar med mera enligt den ekologiska rådgivningen i naturvärdesbedömningen.

I Länsstyrelsens samrådsyttrande över fördjupningen av översiktsplanen från 2005-12-12 lyftes vikten av att Hästa klack och Ålsta hage sparas, vilket även det nya förslaget till strukturplan har tagit hänsyn till. Det bör dock förtydligas i programmet om de Geermoränerna i området kommer att bevaras.

Miljö- och riskfrågor

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att ett skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods och närmaste föreslagna bebyggelse bör redovisas i programmet. För att uppnå en god samhällsplanering har Länsstyrelsen tagit fram rekommenderade skyddsavstånd för lokalisering av bebyggelse



nära transportleder för farligt gods. Enligt dessa rekommendationer ska risker belysas inom 150 meter från sådan väg. Exempelvis bör inte skolor, bostäder och centrumanläggningar placeras närmare än 75 meter från transportleder för farligt gods, samt kontor inte närmare än 40 meter. Minst 25 meter behöver vara bebyggelsefritt. Hur nära E18 och väg 275 (Akallälänken) som bostäder föreslås bör förtydligas i programmet.

Förorenad mark

Länsstyrelsen ser positivt på det som står i behovsbedömningen angående markföroreningar och anser att detta också bör lyftas in i programmet. Länsstyrelsen vill poängtera att föroreningsituationen bör utredas i ett tidigt skede i planprocessen för att undvika att detaljplanprocessen försenas samt för att minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markingrepp.

Geotekniska förhållanden

I samrådshandlingarna liksom i behovsbedömningen framgår det att risken för ras och skred är betydande inom delar av strukturplanen. Länsstyrelsen instämmer i att de geotekniska förhållandena för planområdet därför bör utredas vidare i detaljplanprocessen. I samband med detta behöver kommunen beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer. Som vägledning kan Länsstyrelsens yttrande avseende markförhållanden inom planområdet för Barkarbystaden II användas.

Översvämning

Kommunen bör i ett tidigt planskede beakta risken för översvämning på grund av skyfall i kombination med stor andel hårdgjorda ytor och lermark med otillräcklig infiltration. Hänsyn bör särskilt tas till översvämningsrisken längs Bällstaån och Igelbäcken. Bällstaån är mycket känslig för översvämning. Efter regn stiger vattennivån fort och planområdet för Barkarbystaden II är kommunens mest känsliga område för översvämning. För att minska riskerna planerar kommunen att höja hela området med 1-2 meter vilket innebär att områdets tidigare funktion som översvämningsyta vid tillfällena med kraftig nederbörd upphör. Effekten av detta på andra områden längs Bällstaån och möjliga alternativa översvämningsytor uppströms och nedströms bör därför belysas i programmet.

I dagvattenutredningen visas volymen som krävs för att fördröja ett 10-års regn både med och utan klimatfaktor. Vid dimensionering av dagvattensystem bör beräkningar med klimatfaktor 1.20 användas i enlighet med Svenskt Vattens riktlinjer. Svenskt Vatten har haft nya riktlinjer på remiss och klimatfaktorn förväntas därför att uppdateras under året.

Kommunen bör även ha en beredskap för mer intensiva regn än 10-års regn. Dessa regn kan till exempel hanteras genom att styra översvämningsytor till mer lämpliga platser och se till att det finns någon gata som inte översvämmas så att räddningstjänst kan komma fram.

Som en del i arbetet med klimatanpassning har Länsstyrelsen tagit fram en lågpunktskarta som visar platser med sänkor där vatten kan ansamlas efter ett kraftigt regn. I arbetet med kartan har ingen hänsyn tagits till hur mycket marken infiltrerar eller vilka åtgärder som gjorts i landskapet, exempelvis kulvertar eller vägtrummor. Kartan kan användas som en översikt inför fortsatta utredningar. Mer information om kartan och länkar till webbGIS och GIS-data finns här: <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/nyheter/2015/Pages/hur-kan-stockholms-lan-planera-for-framtida-skyfall.aspx>

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvatten

Nya statusklassningar, förslag till miljö kvalitetsnormer och nya indelningar i vattenförekomster har varit ute på remiss och vattendelegationen i Norra Östersjöns vattendistrikt kommer att fatta beslut i december i år. För att kunna uppnå en bättre vattenkvalitet och därigenom miljö kvalitetsnormerna bör föroreningsbelastningen i Bällstaån minska jämfört med dagens situation. Bällstaån bör därför inte tillföras förorenat dagvatten. Igelbäcken kommer troligen bli en vattenförekomst enligt EUs ramdirektiv för vatten och enligt nya klassningar uppnår Igelbäcken inte längre god kemisk status. Eftersom



dricksvatten tillförs redan idag för att behålla ett flöde i Igelbäcken bör mängden vatten som leds mot Igelbäcken inte minska i framtiden.

Dagvattenutredningen ska kompletteras enligt programmet. Länsstyrelsen anser att beräkningar av föroreningshalter och rening bör göras på en övergripande nivå för hela strukturplanens område eftersom det kan underlätta hanteringen av föroreningar vid framtagandet av detaljplaner. Om beräkningar görs för hela området kan högre föroreningshalter i ett område kompenseras av lägre halter i andra områden. Det vore en fördel om förslag till erforderliga ytor för dagvattenhanteringen presenteras i programmet.

Eftersom de flesta dagvattenanläggningarna kräver regelbunden skötsel för att bibehålla sin funktion rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen på ett tidigt stadium upprättar skötselplaner för dagvattenanläggningarna och tydliggör ansvarsfördelningen för skötselåtgärder.

Buller och vibrationer

Delar av strukturplanens område är utsatt för höga bullernivåer från väg- och spårtrafik. Behov av åtgärder för att undvika störning av lågfrekvent buller från bussar, pendeltåg och tung trafik samt av stomljud och vibrationer från tunnelbanetraffic behöver därför uppmärksammas vid placering och utformning av bebyggelsen.

Den 2 januari 2015 skedde ändringar avseende omgivningsbuller i miljöbalken och plan- och bygglagen. Avsikten är att tillämpningen ska bli mer tydlig och förutsägbar samt att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i bullerutsatta områden utan att riskera påverkan på människors hälsa. Ändringarna innebär bland annat nya krav i plan- och bygglagen på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller vid lokalisering, utformning och placering av bostadsbyggnader. Det ställs dessutom nya krav i plan- och bygglagen på redovisning av bullervärden vid planläggning och bygglovsprövning.

Den 1 juni 2015 trädde förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader i kraft. Förordningen innehåller riktvärden för utomhusbuller från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader.

Barnperspektivet

Barnperspektivet är inte belyst i programmet. Det är dock bra att kommunen skriver att flera stadsidrottsplatser och ytor för spontanidrott som är integrerade i stadsmiljön ska finnas i staden. Eftersom programmet föreslår tät stadsmiljö är det av stor vikt att barns behov synliggörs och hanteras. Länsstyrelsen anser att programmet bör ta upp och ge vägledning i frågor som barn och ungas tillgång till utemiljö, utformning av utemiljön, säkra skolvägar samt buller och luftkvalitet kopplat till utemiljöerna.

Den fysiska miljön är barns och ungas utvecklingsmiljö och platsen där förutsättningarna grundläggs för deras framtida hälsa, välbefinnande och engagemang för sin sociala och fysiska omvärld. Barn behöver tillgång till utemiljö som är grön, rymlig och varierad. Detta är centralt för hur fysiskt aktiva barnen är och har även betydelse för koncentrationsförmåga, nattsömn och UV-strålning. Viktiga aspekter i detta sammanhang är storleken på bostadsgårdar och förskolegårdar, sol- och skuggförhållanden, vegetation och terräng, liksom integrationen mellan vegetation, öppna ytor och lekplatser. Brist på bostadsnära lekmiljöer leder till att barn hänvisas till närliggande parker och andra offentliga rum, men forskning visar att denna typ av utemiljö gör att leken riskerar att bli mer vuxenstyrd.

Boverket har tillsammans med Movium vid Sveriges lantbruksuniversitet tagit fram en vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar. Boverket har även tagit fram allmänna råd till 8 kapitlet 9 § andra stycket samt 10-11 §§ plan- och bygglagen (BFS 2015:1 FRI) som ett verktyg för att långsiktigt kunna säkra barns och ungas tillgång till en god utemiljö.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:***Program*

Programmet tas fram enligt processen för program och får inte status som en fördjupad översiktsplan. I arbetet med att aktualisera översiktsplanen, som ska ske under denna mandatperiod, kan programmet tas upp och i den processen få status som fördjupad översiktsplan.

Konsekvensbeskrivning och miljöbedömning

Mycket av konsekvenserna för bebyggelse på fältet är redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen som togs fram 2006. Med undantag för Robothöjden, som då var utanför plan. Miljökonsekvensbeskrivningar och konsekvenser för kulturmiljön ska tas fram i detaljplaneskedet.

Kulturmiljö och fornlämningar

Programmet och behovsbedömningen ska uppdateras och fyllas på med mer information. Ett avsnitt om kulturmiljö ska komma till och hänvisningar ges till den fördjupande översiktsplanen. Planförslaget har, genom att integrera dem i park- och lek miljö, tagit hänsyn till de mest kända fornminnena på Robothöjden.

Riksintressen

Programmet kompletteras med förhållandet till riksintressen.

Programmet redovisar Stockholm stads projekt Stockholmsporten med schematisk redovisad bebyggelse men placerat längre ifrån trafikplats Hjulsta. Kommunen anser att projektet kan bidra till att länka ihop bebyggelsen i Barkarbystaden med Hjulsta och Stockholm samt att det är viktigt att området integreras i Barkarbystaden.

Bostadsförsörjning

Kommunstyrelseförvaltningen jobbar med en genomförandestrategi för utbyggnaden av Barkarbystaden som tar upp dessa frågor. Strategin ska godkännas under våren 2016. Ett bostadsförsörjningsprogram har tagits fram för hela kommunen.

Grönstruktur och naturvård

Modellbilder har tagits fram för området som visar hur bebyggelsen kommer att möta det öppna Igelbäcksområdet och bilderna redovisas i programmet.

Miljö och riskfrågor*Farligt gods*

Förhållande till leder för farligt gods kompletteras i programmet.

Förorenad mark

Informationen från behovsbedömningen om förorenad mark tas med i programmet.

Geotekniska förhållanden

I de detaljplaner där risk för ras och skred finns ska geotekniska undersökningar genomföras.

Översvämning

I samband med den dagvattenutredning, se mer info under rubrik ”Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvatten” tas även hänsyn till flöden av dagvatten. Barkarbystaden ska planeras så att 10-årsregn hanteras i de ledningar, skelettjordar, regnträdgårdar, magasin på kvartersmark med mera som planeras. Barkarbystaden ska dock kunna hantera ett 100-årsregn genom att vissa så kallade multifunktionella ytor som parker, torg och vägar kan svämma över. En översvämning utredning kommer att genomföras i januari 2016 för området.



Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvatten

Kommunen vill ta sitt ansvar och bidra till att miljökvalitetsnormer för vatten uppnås i Bällstaån och skapa förutsättningar för att vattnet som leds till Igelbäcken inte medför en försämring av vattenkvaliteten. Kommunen arbetar för att möjliggöra för dagvattenrening i ytligt läge i så stor utsträckning som möjligt. Detta system går ut på att så långt möjligt låta vattnet rinna åt det håll marken lutar och att därmed minimera pumpning av vatten. Systemet kommer att innebära att vattnet som faller på kvartersmark kommer att påbörja sin rening redan här i form av gröna tak, gröna väggar, regnträdgårdar, gröna ytor, träd samt buskstråk. Vattnet kommer även att fördröjas inom kvartersmark till viss del. Vattnet rinner sedan ut på allmänplatsmark i ytligt läge och leds till trädalléer, regnträdgårdar, mm. Vattnet kommer sedan att ledas ut till dammar för efterföljande rening innan det sedan leds ut i vattendragen. Beräkningar av möjlighet till rening kommer att genomföras i den dagvattenutredning som pågår. Möjligen kan takdagvatten och annat rent vatten skiljas från vägdagvatten eftersom det krävs olika reningsteknik för dessa olika vatten.

Buller och vibrationer

Bullerutredningar kommer att genomföras i arbetet med respektive detaljplan. Att genomföra en övergripande bullerutredning i arbetet med programarbetet kommer inte att ge en rättvisande bild eftersom strukturen är flexibel, där t.ex. placering av byggnader kommer att kunna förändras i det framtida arbetet med detaljplaner.

I arbetet med detaljplanen Barkarbystaden II har en bullerutredning genomförts. Området ligger närmast E18 och är därmed utsatt för höga bullernivåer. För att minska påverkan planeras att uppföras parkeringshus längsmed E18 som bullerskydd.

I samband med utbyggnation av tunnelbanan genomförs stomljudreducerande åtgärder för att minimera påverkan i de områden som planeras för bebyggelse.

Barnperspektivet

Barnperspektivet ska tas upp i varje detaljplan som tas fram för Barkarbystaden.

2. Förvaltningen av utbyggd tunnelbana, Stockholm läns landsting

Förvaltningen ser positivt på Järfällas kommuns utvecklingsplaner, som är en del i ovan nämnda Stockholmsöverenskommelse. Förvaltningen och kommunen har idag en nära dialog i arbetet med områdets utveckling.

Förvaltningen önskar lyfta följande hänsynstaganden i det fortsatta arbetet med att anpassa bygggelsen:

Restriktioner för kommande bebyggelse

Strukturplanen överensstämmer väl med framtagna tunnelbana, men vissa hänsyn behöver tas i kommande planering. Förvaltningen ser ett behov av att begränsa de planerade byggnadernas höjd där tunnelbaneuppgångarna ligger ytligt eller med liten bergtäckning. Vid vissa rulltrappsschakt, där bergtäckningen är begränsad, bör byggnader inte placeras ovanpå schakten. I strukturplanen sammanfaller dessa schakt lämpligt med innergårdar och torg.

I en zon norr om Barkarby station, i norra delen av området för Barkarbystaden II, pågår kompletterande undersökningar av bergets kvalitet, vilket kan leda till begränsningar i byggnadernas höjd. Genom en fortsatt god dialog mellan förvaltning och kommun kan en samordning ske för att omhänderta eventuella förändringar i tunnelbanans anläggning och kommande bebyggelse.

Ytanläggningar och servicetunnel

I kommande planering behöver hänsyn tas till behovet av utrymningsytor, uppställningsytor och tillträde för räddningsfordon och servicefordon. Det gäller vid planerade tillfartstunnlar, tillika räddningstunnlar, samt vid tunnelbanans entréer. Utmed hela tunnelbanesträckan



planeras ventilationstorn såväl i kvartersmark som i naturmark och parker. Kommande detaljplanering behöver ta hänsyn till dessa torns placering.

Övrigt

Förvaltningen har även identifierat några övriga frågor som kräver samverkan och samordning framöver:

-Produktionsplanering: en fortsatt gemensam produktionsplanering såsom etappindelning, transporter och masshantering behövs.

-Sättningar och markundanträngning: kommande bebyggelse innebär att ytor hårdgörs. I vissa fall ska markytan höjas och byggnader ska pålas. Arbetena kan ge sättningar och skapa markundanträngning. En nära dialog kring förutsättningar för och hänsyn till tunnelbanans anläggning är nödvändig.

-Försörjning såsom el och VA: Kommunen bör ha en särskild plan för områdets försörjning av el och VA och övriga ledningar. Planen behöver samordnas med förvaltningens planering av tunnelbanans anläggning och dess försörjning.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunen håller på att ta fram en systemhandling för infrastrukturen i området och då kommer frågan om ledningsdragningar tas upp. Kommunen jobbar även med hur masshanteringen ska fungera i utbyggnaden och samarbetar med förvaltningen i frågan. Fortsatt samarbete kring bebyggelse ovan tunnelbanans anläggning behövs.

3. Trafikförvaltningen (TF), Stockholms läns landsting

Bebyggelseområdet ligger i ett utmärkt kollektivtrafikläge med närhet till pendeltåg, busstrafik och den kommande utbyggnaden av tunnelbanans blå linje mellan Akalla och Barkarby. Utbyggnaden av bostäder och verksamheter koncentreras till den kommande tunnelbanans entréer vilket ger ett bra underlag för det kollektiva resandet.

Busstrafik

I planen finns ett skisserat gatunät bestående av huvudgator och lokalgator. I detta gatunät finns förslag på vilka gator som kan vara lämpliga att trafikera med buss. TF vill betona att detta busslinjenät endast är preliminärt och att slutlig trafikering bl a är beroende av utfallet av strukturplanens föreslagna bebyggels- och gatustruktur.

För att skapa en god framkomlighet för busstrafiken bör separata cykelbanor skapas längs busstrafikerade gator. Bussarna bör dras i tydliga stråk och hållplatser placeras i anslutning till service och i närheten av publika rum såsom torg och andra knutpunkter bl a tunnelbaneentréer. Gång- och cykelnätet bör utformas så att hållplatser/stationer kan nås på ett gott, säkert och tryggt sätt. Dessa knutpunkter bör förses med parkeringar för cykel. Dialog kring busstrafikering måste ske mellan kommunen och TF i det fortsatta planarbetet. För utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik hänvisas till RiBUSS14 (Trafikförvaltningen 2014).

Buller

Vid utbyggnad av bostäder i närheten av kollektivtrafiken måste hänsyn tas till de störningar som kan drabba de boende i form av buller från bland annat pendeltåg- och busstrafik.

Från den framtida tunnelbanetraffiken, som kommer att löpa under området, måste de riktvärden som gäller för stömljud och vibrationer innehållas. Det är därför viktigt att det sker en samplanering av utbyggnaden av tunnelbana och bostäder och att det i planen regleras grundläggning av bostäderna för att minimera risk för stömljud och vibrationer.

Beroende på hur tänkta lägen för tunnelbaneentréer är placerade kan det också finnas behov av att reglera störningar från dessa t ex avseende rulltrappor. Finns det behov av luftschakt bör även detta beskrivas. För de bostäder som vetter mot gator och vägar där buss trafikerar



ska Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller vara vägledande vid dimensionering av fasad och fönster mot störningar från tung trafik.

Infartsparkering

Med anledning av att Barkarby får en ökad kollektivtrafikmöjlighet i och med tunnelbanan, samt att kommunen förtätar stadsdelen med mycket bostäder, så ser Trafikförvaltningen gärna att knutpunkten blir användarvänlig för cyklister i första hand och infartsparkering för bil i andra hand. Ett cykelgarage har stora möjligheter att inrymmas nära stationen med god tillgänglighet till det regionala cykelstråket.

Utbyggd tunnelbana

Förvaltningen ser positivt på Järfälla kommuns utvecklingsplaner, som är en del i Stockholmsöverenskommelsen. Förvaltningen och kommunen har idag en nära dialog i arbetet med områdets utveckling. Förvaltningen önskar lyfta följande hänsynstaganden i det fortsatta arbetet med att anpassa bebyggelsen:

Restriktioner för kommande bebyggelse

Strukturplanens överensstämmer väl med framtagna tunnelbana, men vissa hänsyn behöver tas i kommande planering. Förvaltningen ser ett behov av att begränsa de planerade byggnadernas höjd där tunnelbaneuppgångarna ligger ytligt eller med liten bergtäckning. Vid vissa rulltrappsschakt, där bergtäckningen begränsad, bör byggnader inte placeras ovanpå schakten. I strukturplanen sammanfaller dessa schakt lämpligt med innergårdar och torg. I en zon norr om Barkarby station, i norra delen av området för Barkarbystaden II, pågår kompletterande undersökningar av bergets kvalitet, vilket kan leda till begränsningar i byggnadernas höjd.

Genom en fortsatt god dialog mellan förvaltning och kommun kan en samordning ske för att omhänderta eventuella förändringar i tunnelbanans anläggning och kommande bebyggelse.

Ytanläggningar och servicetunnel

I kommande planering behöver hänsyn tas till behovet av utrymningsytor, uppställningsytor och tillträde för räddningsfordon och servicefordon. Det gäller vid planerade tillfartstunnlar, tillika räddningstunnlar, samt vid tunnelbanans entréer.

Utmed hela tunnelbanesträckan planeras ventilationstorn såväl i kvartersmark som i naturmark och parker. Kommande detaljplanering behöver ta hänsyn till dessa torns placering. Förvaltningen har även identifierat några övriga frågor som kräver samverkan och samordning framöver:

- Produktionsplanering: en fortsatt gemensam produktionsplanering såsom etappindelning, transporter och masshantering behövs.
- Sättningar och markundantäckning: kommande bebyggelse innebär att ytor hårdgörs. I vissa fall ska markytan höjas och byggnader ska pålas. Arbetena kan ge sättningar och skapa markundantäckning. En nära dialog kring förutsättningar för och hänsyn till tunnelbanans anläggning är nödvändig.
- Försörjning såsom el och VA: Kommunen bör ha en särskild plan för områdets försörjning av el och VA och övriga ledningar. Planen behöver samordnas med förvaltningens planering av tunnelbanans anläggning och dess försörjning.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Busstrafik

Hållplatslägen är inte studerade annat än vid tunnelbaneuppgångarna. Utrymme ska finnas för hållplatskur utmed de utpekade busstråken. De utpekade gatorna för busstrafik i programmet är mycket riktigt endast en markering av vilket gatunät som ska hålla en sådan standard att busstrafik kan köras där. Kommunen ser fram emot en dialog om framtida busstrafik i Barkarbystaden.



Infartsparkering

Kommunen kommer huvudsakligen att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik till den viktiga bytespunkten i Barkarby station. Infartsparkering i form av markparkering överensstämmer inte med en tät stadsstruktur och effektiv markanvändning som Översiktsplan 2030 beskriver. Infartsparkering för bil kan komma att inrymmas i samlade parkeringslösningar tillsammans med andra funktioner i Barkarbystaden eller i Veddesta.

Buller

Bullerutredningar kommer att genomföras i varje detaljplan för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt i staden och för att området ska kunna följa gällande riktlinjer för buller. Kommunen ska ta fram en bullerpolicy under 2016. Planeringen i kommande detaljplaner kommer att anpassas till tunnelbanans utbyggnation med avseende på vibrationer och stomljud.

Restriktioner för kommande bebyggelse och ytanläggningar

Kommunen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana ska ha fortsatt samarbete för hur, var och när vi ska reglera byggnation ovan tunnelbaneanläggningen. Vidare har kommunen påbörjat arbetet med en teknisk systemhandling och i detta arbete samordnas kommunens och förvaltningen för utbyggd tunnelbanas ledningar och försörjning.

4. Trafikverket

Stockholmsporten

I programmet illustreras delar av den s.k. Stockholmsporten. Trafikverkets uppfattning är att den delen ska strykas och inte illustreras. Planeringen av Stockholmsporten är i mycket tidigt skede, det pågår ett arbete med att upprätta ett program och osäkerheten är stor hur utformningen slutligen kommer att bli.

Riksintressen för kommunikationsanläggningar

Programområdet gränsar till riksintressena E 18 och Förbifarten med trafikplatser. Trafikverket önskar hålla öppet bl.a. för en utbyggnad av trafikplats Hjulsta och ett underlag för riksintresset håller på att tas fram.

Riksintresset E 18 - utbyggnadsbehov

Den åtgärdsvalsstudie som har genomförts för Hjulsta-Barkarby visar att det kommer att krävas förstärkningsåtgärder i anslutning till Hjulsta trafikplats och fler körfält på E18 mellan Hjulsta trafikplats och Barkarby trafikplats. Barkarby trafikplats framtida läge och utformning ska också utredas.

Trafikanalysen

En trafikanalys har genomförts (WSP 2015-05-21). Trafikverkets uppfattning är att det generellt är räknat med låga trafikflöden på vägnätet jämfört med andra prognoser trots att modellen sägs ge en hög bilandel. Angivna trafikmängder för Förbifarten och E18 ligger ca 10-20% för lågt.

I trafikanalysen är inte Barkarby handelsplats omnämnd. Normalt, på lokal nivå, så görs det ett tillägg avseende trafik till och från ett näraliggande köpcentra. Att ett tillägg har gjorts framgår inte. Trafikalstringen kopplat till Barkarby handelsplats är därmed med stor sannolikhet underskattad i analysen. Vägnätet i Akalla är felaktigt kodat vilket bör rättas till. Kartan som visar skillnad fordonstrafik är svårtolkad.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Stockholmsporten

Programmet redovisar Stockholm stads projekt Stockholmsporten som schematisk redovisad bebyggelse med längre avstånd ifrån trafikplats Hjulsta. Kommunen anser att projektet kan bidra till att länka ihop bebyggelsen i Barkarbystaden med Hjulsta och Stockholm samt att det är viktigt att området det integreras i Barkarbystaden.

Riksintressen

Programmet ska fyllas på med mer information om riksintressena och det arbete och material som Trafikverket tar fram.

Trafikanalysen

Programmet håller öppet för en utbyggd trafikplats Hjulsta i enlighet med åtgärdsvalsstudien för vägnätet mellan Hjulsta och Barkarby där bland annat Järfälla och Trafikverket var delaktiga. I samma studie förordas också en väganslutning mellan södra Barkarbystaden och Akallalänken i närheten av trafikplats Hjulsta. Denna anslutning finns med i programmet och förväntas säkerställas av övriga berörda parter.

Modellen är kalibrerad efter prognoser och förutsättningar kända för oss. Vid jämförelse med Trafikverkets basprognos ligger förmiddagens maxtimme högre i vår studie. Extra handelstrafik är inräknad för eftermiddagstrafiken. Handelsplatsen genererar ca 16 100 f/d där eftermiddagen tar 30%. Felkodningen i Akalla noteras men bedöms inte ge några större effekter på flödena. Kartan som visar skillnader i flöden är ämnad att visa var trafiken ökar respektive minskar om Norrviksvägen behålls i vägnätet.

5. Tekniska nämnden

Stadens struktur

- En eller ett par ytor bör avsättas i strukturen för kommunalteknisk verksamhet. Ytan behövs för att drift och skötsel av de kommunala åtagandena, såsom t.ex. renhållning och snöröjning, ska klaras av med rimliga kostnader.
- Etappindelningen behöver göras tydligare så att viktiga stråk kan anläggas i god tid som strukturen sedan kan utgå ifrån. Dessutom bör en kommunalteknisk strukturplan som samspelar med den grönbå strukturen upprättas.
- Det är positivt att programförslaget anger att den nya strukturplanen behåller det mått på Järvakilen bredd (250 meter vardera sida om Igelbäcken) som bestämdes i fördjupad översiktsplan (FÖP). Programmet har dock lagt in väg och park i kilens område vilket kan tolkas som ett steg från FÖP:ens förslag om naturreservat.
- I och med den kraftiga bebyggelse som nu sker av Barkarbyfältet i Järvagrönkilens västra del, är det av ännu större vikt att Järvakilens ekologiska funktion är ändamålsenlig i de delar som kommer sparas. Området är i RUFSS 2010 utpekad som ett svagt grönt samband, klass 1, som är prioriterat i ett regionalt perspektiv.

Rörelser och gatustrukturer

- Enligt trafikprognosen som tagits fram till detta program uppstår stora trafikströmmar vid Barkarbyvägens anslutning till Norrviksvägen. Här behöver vägnätet anpassas efter detta och speciellt korsningarna behöver utformas kapacitetsstarkt. Vägnätet kan komma att behöva göras en aning mer ytkrävande i de största korsningarna än vad som anges i strukturen för att kunna inrymma t.ex. ett extra körfält för att svänga utan att inskränka på gång- och cykeltrafikanternas ytanspråk.
- En starkare koppling för framförallt kollektivtrafik men även biltrafik mellan Majorsvägen och det som i programmet kallas ”Säby allé” behöver studeras.
- Flyginfarten, som går i södra delen av Västra Järvafältets naturreservat, har hittills inte haft en genomfartsfunktion. För att minimera biltrafikens negativa påverkan (buller, barriäreffekt etc.) i anslutning till Säbysjön, är det viktigt att förhindra att flyginfarten blir en genomfartsväg in eller ut från Barkarbyområdet.



Torg, platser, parker och grönområden

Ytorna kring stationsuppgångar ska vara så väl tilltagna att stora cykelparkeringar kan anläggas. På så sätt lever stadsbebyggelsen upp till översiktsplanens devis om att gång och cykel ska prioriteras lokalt och kollektivtrafik ska prioriteras regionalt.

Stadens innehåll

En barnanalys som visar plats för barn och unga med vägledning av Boverkets rapport 2015:8 behöver göras för områdets skolor och förskolor.

Blåstruktur

- Kommunen har enligt lag ett ansvar att förhindra översvämning. Med en större andel hårdgjord yta kommer även översvämningarna öka och områden som riskeras översvämmas kan bli fler. Programmet bör kompletteras med en karta där det framgår hur översvämningensproblematiken ska lösas. Ställningstagande behövs om vilka ytor som ska avledas till vilket vattendrag är viktig för det fortsatta arbetet och möjligheterna att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.
- Eventuella dagvattendammar, inklusive efterpoleringsdammar, bör planeras utanför Järvakilen dvs. minst 250 meter från Igelbäcken. Uttrycket rent vatten kan ge en felaktig bild av vattnets sammansättning. För att ta ställning till sådan teknik måste programförslaget kompletteras med uträkningar på föroreningshalter och redogöra för beräknade reningseffekter. T.ex. är det bra att tänka på att våtmarksrening inte fungerar fullt ut i Sverige p.g.a. klimatet.

Ekosystemtjänster

I området mot västra Järvafältets naturreservat finns idag ligghallar för djur samt lager- och uppställningsyta. Ett alternativ är att en ny ligghall med tillhörande arbetsytor kan lokaliseras på annan plats i reservatet, t.ex. i östra delen mot Hägerstalund eller i Ytterstens hage. Detta kräver i så fall tillstånd från Länsstyrelsen.

Det är positivt att man i strukturplanen har arbetat in gröna och blågröna stråk som förbindelser mellan de kvarvarande viktiga naturområden som har höga och påvisade naturvärden. Restaurering av Igelbäcken, främst i de delar som idag är kulverterade och att öppna upp kulverteringen, är en mycket viktig åtgärd för att kunna bevara, återställa och utveckla biologisk mångfald i området och säkerställa kilens spridningsfunktioner för växter och djur. Dock kan de hårdgjorda ytorna som hamnar inom Järvakilen riskera att fungera som barriärer i den grönblå kilen. Det behöver utredas vidare hur den hårdgjorda ytan påverkar spridningssambanden. Sträckningen av landningsbanan kan exempelvis bevaras i landskapet genom restaurering och formgivning av vatten, vegetation eller kulturella landskapselement som möjliggör samspel med biologisk mångfald, odlingslandskap och friluftsliv. En analyskarta som visar att programmet klarar certifieringskrav på tillgänglig natur och park bör upprättas. Slutligen bör texten om ekosystemtjänster kompletteras med text om klimatanpassning.

Behovsbedömning

Det vore värdefullt att belysa vilka konsekvenser Järvakilen i sin helhet får och i synnerhet hur bullerpåverkan kan begränsas från bebyggelsen och upp mot Säbysjöns våtmarker eller häckningsområden och mot kulturlandskapet Västra Järvafältets naturreservat och Igelbäcken.

Övrigt

Området bör skyndsamt namnsättas av namnberedningen för att undvika att arbetsnamn tolkas som beslutade och därmed föregår namnberedningens förslag.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Etappindelning för utbyggnaden kommer att redovisas i genomförandestrategin som ska tas upp för godkännande under våren.

En systemhandling över den tekniska infrastrukturen håller på och tas fram under 2016 som ska klarlägga olika behov och beroenden i utbyggnaden. Programmet har även anpassats i vissa delar till större ledningar, och i andra delar bedömt att de bör flyttas.

En mer detaljerad dagvattenutredning som redovisar reningsåtgärder med mera ska tas fram under 2016 och ligga till grund för de detaljplaner som tas fram. Till programmet biläggs en övergripande struktur för hanteringen av dagvattnet.

Barnperspektivet är väldigt viktigt och ska tas med i kommande detaljplanearbeten.

Behovsbedömningen

I huvudsak är bebyggelse på platsen prövad genom den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram för den fördjupade översiktsplanen 2006. I detaljplanearbete ska miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

6. Miljö- och bygglovsnämnden*Gatustrukturer*

Det är olämpligt att ta gator och stigar som finns i naturreservatet i anspråk som lokalgator då det medför en kraftigt ökad belastning på dessa. Det kan leda till att vägen upplevs som en oönskad barriär i reservatet samt att bullret vid Säbysjön ökar och tillgängligheten för friluftslivet minskar både för cyklande och gående i reservatet.

Cykeln i Barkarbystaden

Cykeln som transportmedel bör få hög prioritet i Barkarbystaden. För att cykeln ska bli ett bra alternativ krävs separerade cykelvägar. Detta är speciellt viktigt där cykeltrafiken är stor och hastigheten är hög. Barkarbystaden är flackt vilket ger goda förutsättningar för ett cykelvänligt område.

Robothöjden

På Robothöjden finns idag djurstallar med gödselplatta. Det är inte lämpligt att bygga bostäder så nära djurstallarna.

Igelbäcken

Planeringen av området bör ske i nära samarbete med arbetet med att skydda Igelbäcken.

Bällstaån

Området närmast Bällstaån är översvämningsdrabbat och att bebygga området riskerar bli mycket kostsamt i ett längre perspektiv. Denna problematik bör därför tas på största allvar och området behöver utformas för att med mycket goda säkerhetsmarginaler hantera de svåra vatten – och markförhållanden som där råder.

Torg

Vid torget i Barkarbystaden II, finns risk för luftföroreningar. Området är även väldigt bullerstört. För att få ett bra ljud – och luftmiljö ska åtgärder övervägas till exempel skärmar på Barkarbybron. Det är inte heller lämpligt att placera bostäder intill E 18.

Förskolor

Det bör tas fram ett kvalitetsprogram för förskolor och skolor. Det är viktigt att tillräckliga gårdsytor reserveras för förskolor och skolor. Förekomst av buller och luftföroreningar ska särskilt beaktas i lokaliseringen.



Tillägg av miljö och bygglovsnämnden: det kan finnas en risk med de så kallade integrerade förskolorna. Dock kan det vara svårt att leva upp till de krav som är rimliga att ställa för att skapa tillräckliga kvalitativa utomhusmiljöer. Därför bör denna strategiskt viktiga fråga lyftas redan i programmet.

Barkarby college

Byggnaders placering och utformning bör ges stor omsorg då det är viktigt för en god ljudmiljö.

Behovsbedömning

Det saknas beskrivning vad det ökade trycket på naturreservatet medför.

Förgårdsmarken framför husen kan med fördel planteras med stora träd men utrymme för detta måste göras i ett tidigt skede då det kräver stort utrymme.

Tillägg av miljö- och bygglovsnämnden: Laddstolpar bör installeras på områdets parkeringsplatser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Gatustrukturer

De lokalgator som föreslås behållas på fältet är redan anlagda vägar. Några nyanlagda vägar i naturmarker föreslås inte. Syftet är inte att vägarna ska ta mycket trafik utan för att tillgängliggöra Järvafältet och för att skapa gena kopplingar mot målpunkter i närområdet. Vägarna har förstås också en avlastande effekt. Det är tack vare att det finns många kopplingar som gör att varje gata i sig inte utgör en barriär, som blir fallet om man koncentrerar trafiken till ett fåtal vägar.

Tillgängligheten till Järvafältet och Säbysjön ökar om det finns förbindelser. Biltrafiken ska inte nå dessa platser på gång- och cykeltrafikens bekostnad.

Cykel i Barkarbystaden

Cyklern kommer att få en allt viktigare roll i transportsystemet. Regionala kopplingar finns till intilliggande kommuner, ett huvudnät kopplar samman med Järfällas övriga kommundelar och ett lokalt nät förbinder Barkarbystadens olika områden och skapar gena förbindelser. Ett tämligen finmaskigt nät planeras i Barkarbystaden. Samtidigt kan inte alla gator ha separata cykelbanor då det inte är motiverat med avseende på trafikmängder och kostnader för breddade gatusektioner.

Robothöjden

Djurstallarna och gödselplattor behöver eventuellt flyttas när bebyggelsen kommer närmare. Ny placering behöver undersökas.

Bällstaån, Torget och Barkarby college

Behandlas i detaljplanen för Barkarbystaden II.

Förskolor

Det är av stor vikt att förskolor och skolor får tillräckliga ytor för att vi ska bygga en attraktiv och fungerande stad. Denna fråga kommer att lyftas i detaljplaneskedet för varje delområde. Frågan kan även tas upp i det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet som planeras uppdateras i och med aktualiseringsprövningen av översiktsplanen.

Behovsbedömning

I huvudsak är bebyggelse på fältet testat genom den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram 2006. Dock innehåller det här förslaget möjlighet till fler bostäder. Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram i detaljplaneskedet. Åtgärder inför bildandet av



naturreservat längs med Igelbäcken behöver även anpassas till ett framtida ökat besöksantal. Det vill säga promenadstigar, sittplatser med mera behöver säkras för att få ett område med utrymme för både rekreation, friluftsliv och säkrade naturvärden.

7. Kultur-, demokrati och fritidsförvaltningen

Förvaltningen är positiv till den bebyggelsestruktur som programmet visar. Att framhäva siktlinjer till kyrkan samt kyrkbyn är något förvaltningen vill framhålla som positivt.

Många aktiva lokaler i markplan är viktigt. En idé kan vara att i Barkarbystadens centrala delar försöka få till olika kluster av butiker och verksamheter med liknande inriktning. Det kan då bli nödvändigt med policy vad gäller hyressättning, exempelvis olika hyressättning för stora kedjor och för småbutiker. För att få en levande stadsmiljö under hela dygnet tror förvaltningen att frågan måste lyftas. Det innebär även att förråd och boendelokaler bör byggas mot innegårdar och inte mot gata.

Bergrummet kan mycket väl förberedas för verksamheter inom sfären idrott, spänning och upplevelser. Det är inte sannolikt lämpligt för verksamheter som kräver uppkoppling, inte heller fuktkänsliga verksamheter eller sammanhang som samlar större folksamlingar, då det kan vara svårt med utrymning till rimliga kostnader.

Landningsbanan som sparas kan vara föremål som för ett idéseminarie om vad hela eller delar av landningsbanan kan användas till. Där deltar gärna förvaltningen.

Att kultur och konst får en framskjuten roll i Barkarby college ger ett mervärde både till området och den verksamhet som bedrivs i Barkarby college.

Fritid

Spontana aktivitetsplatser för både lek, idrott och kultur bör finnas jämt fördelade i staden. Sådana platser får gärna gestaltas konstnärligt eller arkitektoniskt spännande.

Bibliotek

Det bör eftersträvas att ha få men större bibliotek och de bör vara strategisk placerade. Förvaltningen anser att det är effektivare att samla bibliotekets resurser och därmed kunna erbjuda bra öppettider samt mycket hög servicenivå. I Barkarby bör biblioteken kraftsamlas i Barkarby college, det ska vara så stort att det kan möta behoven av både ”nya” och ”gamla” Barkarby. Det betyder att Barkarby bibliotek där det ligger idag försvinner. I Herrestaskolan ska det finnas ett skolbibliotek. Den mobila bibliotekstjänsten kommer att fortsätta, genom boklådor till förskolor och serviceboenden samt boken kommer – till de som inte har möjlighet att ta sig till ett bibliotek. Andra mobila verksamheter kan komma att utvecklas.

Kultur

Strukturplanen anger platser möjliga för kulturändamål. I kommande detaljplanering är det viktigt att behovet av olika mötesplatser tillgodoses. Det är bra att strukturplanen är flexibel – inte minst inom kulturområdet sker en ständig förnyelse och utveckling. Det innebär också att planeringen behöver möta medborgarnas behov och önskemål vad gäller utformning och innehåll av olika kulturella mötesplatser. Något som skulle kunna bli en attraktiv besökspunkt i området är en plats där områdets komplexa historia presenteras. Med tanke på närhet till naturen kan man fundera över en kultur – och naturskola.

Gestaltning

Höga arkitektoniska krav bör ställas på den tillkommande byggnationen. En variation när det gäller byggnader och kvarter är önskvärd, men variationen får inte innebära att arkitekturen blir alltför brokig. Ordet stad ger associationer till en bebyggelse som vuxit fram under århundraden, vilket automatiskt skapar en variation. Byggnader från många olika epoker



samsas sida vid sida utmed samma gata och bildar en berättelse. I Barkarbystaden kommer utbyggnaden ske under några få decennier. Arkitektonisk gestaltning och platsens historia blir därmed desto viktigare för att särskilja och marknadsföra Barkarbystaden från andra stadsbyggnadsprojekt i Stockholmsregionen.

Konstnärlig gestaltning

1% -regeln bör även fortsättningsvis användas, det vill säga att 1% av byggkostnaderna avsätts till konstnärlig gestaltning. En fortsatt satsning på konstnärlig gestaltning är en mycket viktig del i att skapa en attraktiv stadsmiljö. Eftersom kommunen äger all mark har kommunen även en bra position i diskussion med byggherrar vad gäller ambition för den konstnärliga gestaltningen.

Kulturmiljö

Barkarbyfältet har en rik kulturhistoria. Redan för 3000 år sedan var området attraktivt att bosätta sig i och kvar finns bevarade kulturlandskap med odlingslandskap samt platser där byar, gårdar eller torp har legat. Även den moderna, militära historien är en viktig del i Barkarbystaden. Genom god planering kan dessa kulturmiljöer och kulturminnen bevaras och lyftas fram som en del av områdets historia.

De kulturhistoriska värdefulla miljöerna behandlas på ett bra sätt i förslaget, vilket gör att även de även framgent kommer att visa på områdets historia. Den kritik som finns är mot att start- och landningsbanan byggs igen, så att en siktlinje med mycket lång historia bryts för alltid. Flertalet byggnader från Försvarets tid finns på området och det är positivt att de föreslås får ny användning.

Demokrati och medborgardialog

Kommande detaljplaner bör kunna utveckla nya modeller för medborgardialoger, såsom påbörjats i projektet "Kajer mot det gröna". Inte minst kan det vara bra för de redan inflyttade att få delta i workshops om den fortsatta utbyggnaden. Därigenom kan också kommunen fånga upp de boendes synpunkter som kan bidra till en bättre utbyggnad. En synergieffekt blir social gemenskap i området.

Järfälla skulle även kunna jobba med mer pedagogiska verktyg, till exempel att i 3-D program visa korrekta bilder när det gäller nya miljöer, nya byggnaders proportioner i samband med samråd för de kommande detaljplanerna.

Dokumentation

Det är av största vikt att utbyggnaden fotodokumenteras. Hur detta ska göras måste diskuteras på tjänstemannanivå. Det vore intressant att göra en etnologisk dokumentation och genom intervjuer få möte några av Barkarbystadens invånare närmare.

Barnkonsekvensanalys

Kultur -, demokrati – och fritidsnämnden ser gärna att barn och unga ges möjligheter att på olika sätt delta i den kommande planeringen och att Järfälla kommun tar del av de erfarenheter som finns av att involvera barn och unga i fysisk planering.

Ekonomiska konsekvenser

Ambitionen är att bygga stad. För att uppnå detta krävs stora investeringar, inte minst från Järfälla kommun. Att kommunens ekonomi räcker till att fylla staden med innehåll är av stor vikt.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Förvaltningen har många goda idéer. Ett idéseminarie om vad landningsbanan kan användas till är en god idé bland många. Innehållet i staden, vikten av det och hur det blir verklighet kommer att beskrivas mer i genomförandestrategin.

8. Stockholms stad

Stockholm stad är positiva till förslaget och ser gärna i det fortsatta arbetet hur Sthlmsporten kan integreras ännu tydligare i Barkarbystadens struktur. Relationen mellan ny bebyggelse i Järfälla och Stockholm kan beskrivas närmare.

Akallalänkens dragning i programhandlingen stämmer inte överens med beslutad dragning i Trafikverkets arbetsplan. För kopplingar till Akallalänken behöver nödvändiga avtal upprättas med Stockholm stad angående utformning, ekonomi och genomförande.

Trafik och prognoser

Tre anslutningar finns markerade till Akallalänken, två av dessa med cirka 250 meter mellanrum, det framgår inte varför det behövs två närliggande anslutningar till Akallalänken som kopplar till samma huvudgata. Vidare är kopplingen till Akallalänken vid Hjulsta trafikplats inte självklar och behöver utredas vidare i ett samarbete med Stockholm stad. Konsekvenserna av Barkarbystadens trafikstring behöver belysas mer innan detaljplanearbete påbörjas då det kan påverka kapacitetsförhållanden på Förbifart Stockholm samt Hjulsta trafikplats.

Trafikanalysen bör uppdateras med tänkt gatustruktur sammankopplat med den regionala strukturen samt med hänsyn till eventuella förstärkningsåtgärder som föreslås av Trafikverket vid Hjulsta trafikplats.

Igelbäckens kulturresevat

Igelbäckens kulturresevat följer kommungränsen på Stockholms sida i stort sett hela Barkarbystaden. En förutsättning för de anslutningar som föreslås till Akallalänken är att dispens kan lämnas från reservatsföreskrifterna. Ansökan om dispens lämnas till stadsbyggnadskontoret i Stockholm.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Barkarbystaden har flera kopplingar mot Akallalänken delvis av principiella skäl. Det är dels ett sätt att fördela trafik, vilket är en viktig utgångspunkt i vägnätet i Barkarbystaden, dels ett medel att tona ned Akallalänken som en led och mer som en väg eller gata. Akallalänken borde inte attrahera lika mycket genomfartstrafik om hastigheterna hålls nere och korsningspunkterna blir fler. Inom åtgärdsvalsstudien om vägnätet mellan Barkarby och Hjulsta ingick åtgärden att förbinda Norrviksvägen direkt eller indirekt till Trafikplats Hjulsta. Huvudinriktningen är att knyta Norrviksvägen via Akallalänken och sedan vidare mot trafikplatsen. Viss genomfartstrafik genom Barkarbystaden kan förekomma på grund av kapacitetsproblem i Trafikplats Hjulsta. Samtidigt är Barkarbystadens vägnät uppbyggt kring principen om silning och stora vägar med mycket hög kapacitet finns ej. Tanken är att trafik med start eller mål i Barkarbystaden ska köra där. Det kommer också att vara möjligt att köra igenom men det kommer inte att kunna ske med hög hastighet.

9. E.ON Elnät Sverige AB

Med utgångspunkt från att det är en stad som skall byggas så vill E.ON Elnät trycka på detta med elförsörjning av "Barkarbystaden", att det kommer krävas uppförande av en fördelningsstation är sedan tidigare uppmärksammat, till det kommer ett stort antal nätstationer. Samråd kring detta med fördelningsstation är inplanerat, den viktigaste delen i samrådet är att komma överens om lämplig placering, centralt är en fördel med tanke på Barkarbystadens storlek. Med andra ord så är fortsatt samråd väldigt viktigt för Barkarbystadens framdrift vad gäller elförsörjning, med tanke på att tillståndsprocesserna kan vara långvariga för den typ av anläggningar som vi och Vattenfall bygger. I detta fallet är det Vattenfall som bygger regionnätet, dvs dom ledningar som försörjer den fördelningsstation som E.ON Elnät vill bygga.

**Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:**

Kommunen och E.ON Elnät har ett samarbete om var den nya stationen ska placeras samt var nätstationer behövs.

10. Vattenfall

En expansion av Barkarbystaden kommer att innebära ytterligare belastning på elnätet i området. För att klara av tillkommande lastökning, behöver den framtida kraftmatningen till Barkarbystaden ses över. Och med stor sannolikhet så kommer en ny transformatorstation för regionnätet behöva etableras. Vattenfall önskar att få återkomma med en förslagsvis placering, samt yrkande gällande storleken av E-områden och andra avståndskrav, i ett senare skede i planprocessen. Diskussioner gällande lämplig placering och utformning av elnätet pågår idag med ledningsägaren för distributionsnätet i området.

Beträffande befintliga kablar inom området så gäller följande:

Ingen byggnad som kräver grundläggning, bör placeras inom 5 meter från markkabelns närmaste fas.

Inom ett område med minst 2 meter på vardera sida om markkabelns yttersta faser bör markanläggning t.ex. träd och buskar inte planteras.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunen och Vattenfall har ett samarbete om var den nya stationen ska placeras samt var nätstationer behövs.

11. Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

12. Skanova

Skanova har kablar inom området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunstyrelseförvaltningen noterar synpunkten.

13. Företagarna i Järfälla

Ur näringslivssynpunkt innebär utbyggnaden av Barkarbystaden på föreslaget sätt ett lyft för Järfälla som helhet. Vårt tillstyrkande avser dock endast nu föreliggande mycket översiktliga redovisning. Vi förbehåller oss rätten att återkomma med synpunkter när mera konkreta och detaljerade förslag kommer oss till del.

En synpunkt redan nu är det faktum att samrådsförslaget inte täcker samma yta som den fördjupade översiktsplanen. Bland annat ingår ett område söder om Mälarbanan i FÖP. Vi noterar att problemet ”barriäreffekt” inte diskuteras i samrådsförslaget.

Planen rymmer rika möjligheter till detaljhandel och kontor, i synnerhet i de centrala delarna kring tunnelbanetorgen. Det vidgade utrymmet för verksamheter inom programområdet är ett klart lyft jämfört med FÖP:en. Som en andra synpunkt vill vi upprepa att Järfälla sedan många år lider brist på mark och lokaler för mindre och medelstora företag som inte är av detaljhandels- eller kontorskaraktär. Flera verksamhetsområden har omvandlats till bostadsområden och företagsamheten på Veddesta hotas av en liknande utveckling. I Barkarbystaden borde det finnas rika möjligheter till att avsätta mark för sådant verksamhetsändamål, i synnerhet i de perifera delarna. Detta är viktigt eftersom en lokal arbetsmarknad är av stor betydelse för många kommunmedlemmar. Dessutom är det viktigt

att betänka att det är i gruppen mindre och medelstora företag tillväxten av nya arbetsplatser kommer att vara som störst.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Det är väldigt viktigt för Barkarbystaden att det finns lokaler för verksamheter för att få en levande och attraktiv stad. Strukturplanen har en flexibel struktur och dess innehåll kan anpassas efter behov och efterfrågan. Sydöstra delen av Barkarbystaden kan vara ett delområde som kan användas för verksamheter om inte är av detaljhandel eller kontor.

Föreningar och organisationer:

14. Yimby

Inom Barkarbystaden ser vi överlag positivt på den planerade gatustrukturen och bebyggelsen, men anslutningarna till kringliggande områden lämnar väldigt mycket att önska.

Att göra en plan av det här slaget för Barkarbystaden är både bra och nödvändigt, men man bör inte stanna där. Det borde finnas en plan som omfattar hela det tänkta regioncentrumet och där planområdet tar slut bör ordentlig möda läggas ned så att planen ansluter väl till kringliggande områden. Kommunen har ju, helt riktigt, förklarat hur viktigt det kommer att bli att bygga ihop de olika kommundelarna. Det blir svårt att göra på ett genomtänkt sätt utan en sammanhängande plan. Planen skulle sannolikt förbättras avsevärt om planeringen i högre grad också kunde koordineras med angivanda kommuner, framför allt Stockholms stad men även Sollentuna.

Planens svagaste del är som redan nämnts förbindelserna med andra områden. Till Veddestaplaneras bara en enda bro för alla trafikslag. Igelbäcken planeras som naturreservat och några tankar på hur man skall kunna minska barriäreffekterna till Akalla finns inte. Inte heller förbindelse till Hjulsta. De stora gator som planeras i området leder också alla med ett enda undantag ut i ingenting eller till gator som är av mindre dimension vilket riskerar ar skapa ett avhugget gatunät och trafikproblem.

Som startpunkt så bör man se till att det finns en eller flera direkta, trygga, och trivsamma vägar för gång- och cykeltrafik knyter ihop områden med Stockholms stad, och även an knyter till stråk i Barkarbystaden. YIMBY ser frånvaron av en direkt sådan gång- och cykelförbindelse rakt igenom Igelbäckens naturreservat, från de norra delarna av Barkarbystaden mot Akalla som mycket olyckligt, och något som bör åtgärdas i framtida planer. Överlag går avsaknaden av en tydlig förbindelse mellan Barkarbystaden och Akalla samt Hjulsta helt emot tanken med RUF 2010, gällande regionplan för Stockholms län.

Allra helst skulle YIMBY se att man kunde anpassa staden så att det fanns gator med kontinuerligt stadsliv som knyter ihop de nordvästra delarna av Stockholms stad med Järfälla. Om Järfälla kunde samplanera området med Stockholms stad, så som t.ex. Stockholm och Solna gjort inom ramen för Hagastaden, så skulle denna del av planen bli betydligt starkare. En bra idé vore om man kunde bebygga både södra och norra sidan av Akallalänken/väg 275 på ett hänsynsfullt sätt med omgivande naturområden. Stråket som går mot de delarna av Norra Järvafältet som ligger i Stockholms kommun kunde också förstärkas. Det skulle öka invånarna i Barkarbystadens möjligheter att tillgodogöra sig detta högklassiga naturområde.

De större genomgående gatornas betydelse för att skapa en levande stad inses inte alltid. Därför väljer vi att se det positiva i att man här har gjort dem till en viktig punkt i planarbetet, samtidigt som vi varnar för oviljan att låta dem knytas till det kringliggande väg- och gatunätet på ett effektivt sätt. Man har inte heller gjort Enköpingsvägen till huvudgata



vilket vi ser som en brist. Den lider förstås av redan gjorda misstag i form av Barkarby Gate och två rondeller som ger den en klar karaktär av trafikled. Men ser man handelsområdet som en naturlig expansionsriktning för Barkarbystaden blir Enköpingsvägen den naturliga förbindelsen. Även om man ser vidare mot Jakobsberg är det en viktig led. Överlag behöver huvudgatunätet (som beskrivits ovan) hänga ihop med den omgivande staden, inte bara vara lite bredare gator som börjar och slutar inom planområdet.

Parker och grönområden

Man har lagt undan mycket mark till grönområden, en del motiverade av att området benämns miljökänsligt, en del av närheten till Kyrkbyn. Placeringarna har tyvärr inte gjorts med hänsyn till staden och stadslivet och grönområdenas tillgänglighet. Redan Jane Jacobs skrev om risken med att ha för många parker, alla kommer inte att utnyttjas utan en del riskerar att bli folktomma och otrevliga. Man borde överväga om inte en del av parkerna kunde utnyttjas till mindre markintensiva syften, exempelvis skolor och förskolor med öppna skolgårdar och lekplatser. Som de har planerats kan också vissa grönområden bli barriärer i det som är tänkt att vara en tät, sammanhållen stad.

Vi anser också att delvis fel mark har gjorts till parkmark. Istället för att ta all svårbebyggd mark och märka ut den som park anser vi att parkmarken ska anpassas efter människorna. Där bör finnas plana ytor att exempelvis leka och spela boll på, likväl som mer spännande, kuperad mark. Vi noterar att ett par bollplaner förlagts till Kyrkbyn och Ålsta hage, men från den centrala tunnelbanestaden är dessa platser mer än 500 meter bort.

YIMBY ser positivt på att man planerat ett flexibelt och stadsmässigt gatunät inom området som skapar förutsättningar för både hög täthet och ett relativt rikt stadsliv. Mycket av bebyggelsen planeras också bli relativt tät, vilket YIMBY ser positivt på. För att området inte ska upplevas som en bostadsenklav är det dock viktigt att området förses med ett stort antal mindre lokaler både för arbetsplatser och olika sorters handel och tjänster.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Totalt kommer fyra passager över E18 och Mälarbanan att finnas; gång- och cykeltunneln mellan Tingshusområdet och Barkarby centrum, Barkarbybron för gång- och cykeltrafik samt anslutning till pendeltågsstationen, Veddestabron för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik samt Viksjöleden för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik. Förbindelse mot Hjulsta finns via koppling till Akallalänken i områdets sydligaste del. Denna koppling kan användas för gång- cykel-, kollektiv- och biltrafik. Det övergripande vägnätet består av sammanhängande huvud- och uppsamlingsgator som länkas samman väl avvägt. En öppen integrerad struktur har varit ledorden för strukturen och endast ett fåtal återvändsgator längst i norr finns utmärkta. Mot Akalla finns två gång- och cykelvägar av hög standard inlagda i en separat karta för cykeltrafik. En väg är befintlig och en är tillkommande. Det saknas en befintlig lokal koppling via Hägerstalund. Denna kommer att kompletteras till den slutliga handlingen. Enköpingsvägen har en mer stadslik karaktär utmed Kyrkparken men närmast E18 behöver kapaciteten vara högre, därav en annorlunda utformning.

Den större parken Hangarparken är placerad intill en större gata och i ett strategiskt läge där många människor kommer att röra sig. Hangarparken fortsätter ut i en plan yta väster om Kyrkbyn. Kyrkparken och dess utvidgning norr och västerut kommer även att vara ett bra läge för flera av de boende i Barkarbystaden. Robothöjden och dess höjdskillnader kan skapa ett vackert landskapselement om synliga terrängskillnader sparas. Tanken är även att använda landskapet för att skapa olika karaktärer på olika delar i staden. Flera mindre parker planeras även främst i anslutning till förskolor och skolor. Plana ytor finns även runt om bebyggelsen. Aktivitetsytor för olika typer av idrott ska finnas i parkerna i staden.



15. Tingsbyns intresseförening

Föreningen ser med stor farhåga den föreslagna bebyggelsen som är markerad i områdets sydöstra del i kommungränsen till Stockholm. Enköpingsvägen genom Tingsbyn är idag en mindre lokal gata med skymda utfarter. Speciellt gång – och cykelstråket vid Lasse-Maja mellan Barkarby station och Järfälla kyrka är skymt och farliga situationer kan uppstå. Vägens utformning möjliggör till alltför höga hastigheter vilket skapar en farlig och otrygg situation. Det är alltså viktigt att vägen förblir en gata som enbart tillgodoser Tingsbyn. Om det blir aktuellt med verksamheter kan de alstra mycket tung trafik vilket skulle förvärpa den redan bullerstörda boendemiljön, då boende redan är störda av motorvägen. Det är viktigt att endast den planerade infarten ” Hangargatan ” används och att det inte ska vara någon vägförsörjning från Enköpingsvägen. Den bör tas bort och detta bör även framgå i text.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Bebyggelsen som är illustrerad är Stockholms stads projekt Stockholmsporten. Det finns många frågetecken fortfarande hur den bebyggelsen skulle kunna utformas och placeras. Om den kommer till är läget nära Barkarby station och möjlighet för nya boende att ta sig lätt till stationen bör finnas.

16. Polisen

Trygg tunnelbana och buss

Otryggheten kring hållplatser och tunnelbanestationer måste ses som ett separat kapitel att särskilt ägnas uppmärksamhet kring. Dolda passager och gångtunnlar måste förses med god belysning och övervakningsmöjligheter i ett initialt skede så att dessa ytor inte kommer att utgöra samlingsplatser för kriminell verksamhet och samlingsplats för asociala grupperingar. Det är önskvärt att det runt dessa platser finns dygnetruntverksamhet, som genom vuxennärvaro har uppsikt över aktuella platser.

Rumslig uppbyggnad

När det gäller trafikstrukturer kan motstridighet uppstå mellan krav på trafiksäkerhet och brottsförebyggande krav. Ur trafiksäkerhetssynpunkt finns ibland orsak att skilja olika trafikslag från varandra och att låta dem korsa varandra planskilt genom gångtunnlar. Ur brottsförebyggande synpunkt däremot, leder sådana åtgärder i allmänhet till en utglesning av mängden samtidigt närvarande människor i stadsrummet. Därmed minskar den naturliga sociala kontrollen och man kan uppleva sig vara ensam och utsatt, även om något reellt hot inte föreligger. Det senare kan i sin tur leda till att man undviker vissa stråk, som då blir än mer övergivna. Ur brottsförebyggande perspektiv finns det således anledning att försöka koncentrera och samla olika trafikslag så att de tillsammans ökar närvaron av människor i utemiljön och därmed skapar en grund för social trygghet. Av samma orsak finns det skäl att inte i allt för hög grad skilja kommunikationsstråk från bebyggelse. Då sker en utglesning av människors närvaro, vilket gör att fler platser blir dåligt befolkade med svag informell övervakning. Byggnader kan exempelvis komma att sakna passerande människor och många gång- och cykelvägar omvänt kan inte ses från bebyggelsen. Med tanke på den informella kontrollen är det också bra om husen nås via ”framsidan” med entréerna mot gångstråk och trottoarer. Eventuella dörrar på ”baksidan” ska helst bara leda till den egna gården, inte till stråken. Det bör därför inte finnas vägar och annan genomfartsrörelse på baksidan. På så sätt styrs även besökare till husens entrésida.

Överblickbarhet

Vikten av god överblickbarhet är naturligtvis avskräckande för en mängd former av brott då det på ett uppenbart sätt ökar risken för upptäckt. Därför är denna aspekt viktig vid gestaltandet av gångvägar, gatusträckningar och stadsrum i allmänhet, inte minst när det gäller placering och utformning av olika typer av vegetation. Ett alltför uppbrutet stadsrum kan skapa situationer som upplevs som otrygga och som underlättar för brottslighet. Särskilt entréer, lekplatser, parkeringsplatser och gångstråk är viktiga. Fönster mot sådana platser kan



vara avskräckande även om det inte alltid finns någon som tittar. Undvik att skapa gångstråk utmed gavlar och fasader utan fönster.

Belysning

Belysning är viktig för överblickbarheten under dygnets mörka timmar. Exempelvis kan det vara effektivt att belysa omgivningarna till en gångväg och inte bara gångvägen i sig. För den gående ger detta en möjlighet att överblicka omgivningen, vilket kan ge en känsla av större trygghet. Punktbelysning på extra utsatta och känsliga platser, såsom entréer, busshållplatser och telefonkiosker kan också vara effektiva. Det är mycket viktigt att ha en genomtänkt belysningsplan vid byggandet av nya stadsområden för att skapa tryggare och säkrare miljöer. Med relativt enkla medel kan känslan av säkerhet och trygghet höjas avsevärt.

Växtlighet

Särskilt buskar skapar otrygghet om de inte hålls efter. Därför bör man vid trädgårdsutformning och landskapsplanering följa några principer, den främsta är att växtligheten inte ska skymma viktiga siktlinjer. Undvik att plantera buskar närmare än fem meter från viktiga gång- och cykelstråk. Undantag kan tillåtas där det finns fönsterfasader och god belysning. Det går också bra att ha buskar som inte växer högre än cirka en halv meter. Träd är värdefulla element i staden. Se bara till att välja träd där lövkronornas undre kant är minst två meter över mark. De flesta högre lövträd går lätt att beskära nedtill. Däremot kan det vara problematiskt med granar och en del andra barrväxter.

Växtlighet är viktiga frågor att beakta vid bebyggelseplanering, skede och vid byggnadsutformning. Befintlig växtlighet måste vara föremål för återkommande uppsikt från förvaltarens sida. Grönområdena ska därtill minst en gång per år granskas genom trygghetsvandringar mörka höstkvällar innan träden tappat löven. Taggiga buskar kan i vissa situationer hindra icke önskvärda besökare från att komma nära fasaden, t.ex. klottrare, eller användas som gränsmarkeringar för att hindra intrång. I de flesta fall brukar det gå att hitta på bättre, mer stadsmässiga och vänligare lösningar på problemen. Planering av belysning, plantering och dragning av huvudgångstråk bör ske i samverkan mellan respektive konsulter för att uppnå god trygghet och säkerhet.

Parkeringsområden och garage

Bilparkering

På avskilda parkeringsområden och i synnerhet i stora garage är bilar ofta drabbade och dessa ställen utgör dessutom otrygga platser. Man bör undvika att placera bostädernas bilparkeringar utmed genomfartsleder där tjuven ges möjligheten till en snabb flyktväg. Brottsfrekvensen är ofta betydligt större där. Lagg dem hellre i anslutning till bostadshusen. Ur brottsförebyggande synpunkt är stora garage olämpliga om de inte utformas mycket omsorgsfullt. De bör då delas upp och entréerna till dem helst leda ut direkt till det fria. Varje sektion bör endast ha en entré vilken ska ha ett bra inbrottskydd. Gästparkering bör finnas på annat håll, gärna överblickbar från bebyggelsen.

Det är också viktigt att garage målas i ljusa färger, att såväl passager som bilarna är väl belysta. Det bör helst inte finnas döda vinklar där någon kan gömma sig. Garageportar bör kunna ses från närliggande fönster. Befintliga garage och parkeringshus som inte är fullt utnyttjade kan med fördel uthyras till någon som kan bedriva enklare bilskötsel åt hyresgästerna eller någon förening, gärna med bilanknytning. Därmed ökar kontrollen så att brottslighet och vandalisering kan minska. Observera dock att brandmyndigheterna måste få vara med och bestämma.

Cykel- och mopedparkering

Uppställningsplatser utomhus för cyklar och mopeder placeras ofta där överblickbarheten är ringa eller ingen alls. Detta medför stor risk för tillgrepp eller stölder, vilket leder till att



uppställningsplatsen inte används. Lokalisera i stället cykeluppställningar väl synliga från fastighetens lägenheter.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Samtliga synpunkter överensstämmer med kommunstyrelseförvaltningen då även vi strävar efter en mix av funktioner som skapar mer människor i rörelse på flera av dygnets timmar samt en mer levande stad. Synpunkter om cykelparkering och så vidare ska tas i beaktande i kommande planering.

17. Swedavia Arlanda Airport

Swedavia Stockholm Arlanda flygplats har inget att erinra mot programförslaget.

18. Bromma Stockholm Airport

Inom luftfarten är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal till hinder. En vanlig marginal till hinder är 300 meter. Programmet visar inte vilka högsta höjder som planeras med Bromma Stockholm Airport vill anföra att delar av området kan komma att beröra Bromma Stockholm Airports influensområden för såväl horisontell hinderfrihetyta som in och utflygningssvågar. Flygplatsen vill även tydliggöra att också tillfälliga hinder som till exempel byggkranar omfattas av hinderfrihetskravet vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunen ska beakta dessa synpunkter i vidare planering och byggproduktion.

19. Hyresgästföreningen Järfälla

Hyresgästföreningen Järfälla tycker att det är mycket positivt att Järfälla kommun åtagit sig att ansvara för att 14 000 nya bostäder ska uppföras i anslutning till att tunnelbanan förlängs och två nya stationer uppförs. Det blir ett viktigt tillskott till såväl Järfällas som Stockholmregionens behov av nya bostäder. Det är också positivt att strukturplanen ska vara en flexibel och dynamisk plattform för Barkarbystadens utveckling.

Att Järfälla kommuns parkeringsnorm är flexibel är också positiv, då denna norm ofta styr hur stor eller liten densitet och mängd bostäder som kan tillkomma på en viss given markyta. Det illustreras dock ett antal fårtbitsformade tomter/byggnadsstrukturer vilket vi anser vara mindre lyckade exempel. Denna typ av spetsformiga byggnader blir ofta dyra att uppföra och ger dåliga planlösningar. De blir därför inte attraktiva byggrätter för byggherrarna, särskilt i de fall de skall uppföras med hyresrätt till rimliga hyror. Vi anser att materialet skulle tjäna på en redovisning av hur många ytparkeringar som fysiskt skulle kunna inrymmas på varje tomt i förhållande till tänkt antal bostäder med hänsyn tagen till ev. gröna gårdar. Detta för att illustrera om materialet i bilderna är rättvisande. Vi tror tyvärr att illustrationer av de slag som finns i materialet riskerar att ge läsare och beslutsfattare en felaktig bild av hur stor den faktiskt möjliga exploateringen i slutändan kan bli. Vi anser vidare att antal områden med enbart bostäder med fördel kan ökas, på bekostnad av områden noterade som bostäder med lokaler eller bostäder med integrerade förskolor då dessa byggnadstyper är mycket dyrare att uppföra och riskerar att leda till hyresnivåer som få har råd att betala.

Vidare anser Hyresgästföreningen Järfälla att man ska ta till sig kunskap om hur man kan bygga hus som blir billiga att bo i, till exempel kan man studera SABOs koncept Kombohus. Där finns möjligheten att avropa ett nyckelfärdigt kompletteringshus i två, tre eller fyra våningar, till ett fast pris. Man ska också ta till sig kunskap om hur man kan använda sig av "investeringsstödet" för att sänka kostnaderna när man bygger hus. Hyresgästföreningen Järfälla påminner om sitt stöd till kommunens uttryckta ambitioner att en stor del av de bostäder som byggs ska vara hyresbostäder för att rätta till "balansen mellan olika upplåtelseformer", och påpekar att detta bör komma till tydligare uttryck när utvecklingsplanen fastställs.



Slutligen ställer sig Hyresgästföreningen Järfälla återigen positiv till planer för nya bostäder, men det är av yttersta vikt att de tomter som är tänkta att avsättas för produktion av hyresbostäder också får de bästa fysiska förutsättningarna för en rationell produktion som kan ge rimliga hyresnivåer.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Strukturplanen visar illustrativt hur bebyggelse skulle kunna se ut men noggrannare studier måste göras. Dock kan det vara aktuellt med så kallade tårtformade tomter på vissa strategiska platser där strukturen i staden och gatunätet anses väga tyngre än utformning av tomt och bebyggelse. I de fall får bebyggelse formas efter platsen. Även på större gator och mer centralt i staden är levande bottenvåningar och en mix av användning viktigt för att skapa en levande stad. Frågor om upplåtelseformer och genomförande behandlas i genomförandestrategin som ska godkännas av kommunstyrelsen under våren 2016.

20. Svenska kyrkan

Svenska kyrkan har inga synpunkter.

21. Förbundet för ekoparken

Kajen mot det gröna måste utformas så att den harmonierar med naturreservatet och de kvaliteter som det bör ha för att kunna fylla sin funktion som spridningsväg i Järvakilen. Det betyder att planeringen av hög hus alldeles intill naturreservatet måste omprövas. Kajen mot det gröna, bebyggelsen längs naturreservatet, måste utformas på ett sätt som stärker – inte skadar – naturreservatets funktion som spridningsväg för växter och djur.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

I nuläget finns beslut och budget att börja arbeta med reservatsfrågan gällande Igelbäcken 2016. Området sträcker sig mellan Igelbäckens kulturresevat i Stockholm och Västra Järvafältets naturreservat i Järfälla. I det arbetet ingår förslag på hur Igelbäckens kulvertering kan öppnas upp, hur gränzoner ska bearbetas, hur kulturminnen kan bevaras samt hur Igelbäcken och dess närområde kan skyddas och samtidigt utvecklas mot ett mer naturligt utseende samt fungera ännu bättre som spridningssamband i Järvakilen. Vilket ekologiskt landskapssamband som kan stärkas på platsen är inte utrett, men med stor säkerhet blir det vattensamband och områdets betydelse som inflygningsområde mot Säbysjön för fåglar som kommer att utredas i första hand. Kommunen deltar även i ett samarbete på regional nivå där Lässtyrelsen tar fram handlingsplaner för regionens gröna infrastruktur. I det arbetet ingår med stor säkerhet Järvakilen och kilens betydelse som spridningsväg.

Konceptet ”kajer mot det gröna” betyder att gränsen mellan den täta bebyggelsen och grönområdet förtydligas och att bebyggelsen öppnar sig mot det stora friområdet samtidigt som gränzonen utformas som ett attraktivt ”gröna kajstråk” och uppfattas som en framsida istället för en baksida i stadsbyggandet. Flerbostadshus föreslås vid gränsen till reservatet. Detta ger att de med lite grönska nära sig får direkt närhet till stora rekreativa friområden.

22. Järvafältets ornitologiska klubb (JOK)

Hästa klack

JOK hälsar med tillfredsställelse att Hästa klack i hög grad undantas från bebyggelse. Dock är den nordöstra delen av Hästa klack planerad med viss bebyggelse. Då det är av stor vikt för naturområden att inte bli isolerade vore det bättre att detta hörn inte byggdes ut. JOK antar att den sammanhållning av grönområden som är så väsentlig i allt väsentligt är tänkt att lösas via migration över Akallälänken. JOK menar att det inte är tillräckligt.

Den gröna kilen

JOK konstaterar att den gröna kilen mot södra Järvafältet samt nationalstadsparken lyfts fram som väsentlig i förslaget. JOK kan inte nog understryka betydelsen av detta och att det



är av vikt att man vid den fortsatta planering av de grönområden som sparas tänker på att dessa måste tillåtas bli naturmark och inte anlagd mark i så hög utsträckning som möjligt.

Igelbäcken

Igelbäcken är ett av de viktigaste områdena på Järvafältet som ännu inte har reservatstatus. För att en gång för alla lösa skyddet för Igelbäcken stöder JOK kommunens tidigare kommunicerade plan på att med lämpligt område kring bäcken skapa ett naturreservat. Genom detta blir Igelbäckens naturreservat därmed en förutsättning för det kommande exploateringsarbetet. I arbetet med Igelbäcken har våtmarksanläggning diskuterats vid anslutningen till Stockholms kommun vilket vore väldigt viktigt för att bl. a. kunna dra fördel av det ökade vattenflödet i samband med vårfloden. JOK noterar vidare att kulverteringen av bäcken ska tas bort och ersättas med bro. Det är bra att bäcken öppnas upp och det är då av största vikt att bäcken återfår en naturlig sträckning och att bäckbrinkarna inte blir av parkkaraktär utan naturliga med buskar, träd och därtill kopplad fauna.

JOK noterar att Ålsta backe inte ska byggas vilket välkomnas.

Det finns många goda intentioner under rubriken biologisk mångfald i planförslaget. Det gäller nu för kommunen att leva upp till dessa och se till att de blir verklighet. JOK har tidigare ställt kunnande till förfogande vid exempelvis utformningen av Kyrkparken med gott resultat. Vi hoppas på fortsatt gott samarbete vid utformningen av grönområdena till fromma för det lokala fågellivet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Hästa klack

Hästa klack har enligt naturvärdesinventeringen det högsta värdet och det är positivt att klubben lyfter upp fördelar med bevarandet av barrskogspartiet. Idag har Hästa Klack ett svagt barrskogssamband över Barkarbyfältet. Detta kommer lyftas fram i planeringen i den täta bebyggelsen genom val av växter. Kommunen deltar även i ett samarbete på regional nivå där Länsstyrelsen tar fram handlingsplaner för regionens gröna infrastruktur. Det kan komma att behandla Hästa klack och det ekologiska landskapssambandet barrskog som skogspartiet ingår i. I nuläget bedömer kommunen att det viktigaste barrskogssambandet går söder ut mot Igelbäckens kulturreservat.

Den gröna kilen

Området runt Igelbäcken är format av fornminnen, jordbruksmetoder och militärens anläggningar. För att utveckla Igelbäcken mot ett så kallat mer naturligt utseende behövs utformningen efterlikna naturen och närliggande kulturlandskapet samt biotoper anläggas som passar platsen.

Igelbäcken

Det finns beslut på att börja arbeta med reservatsfrågan 2016.

23. Naturskyddsföreningen

Vid utarbetande av planen för reservatsbildningen (gränser, funktioner, skötselplaner mm) måste denna samordnas med utvecklingen av Barkarbystaden. Att bara fokusera på att det enligt RUFSS skall vara 500 m brett ligger inte i linje med hållbar utveckling och att leverera de ekosystemtjänster som är viktiga och nödvändiga för hållbar utveckling. Denna gräns fastställdes med en lägre utbyggnadsgrad av Barkarbystaden. Dessutom har med föreslagen gränsdragning ytan minskat i förhållande till tidigare angivna gränser, vilket inte matchar befolkningsutvecklingen och ”trycket” på naturreservatet.

Vi är också övertygade om att det krävs ett naturreservat för att skydda denna flaskhals i den viktiga Järvakilen. För ett lyckat resultat föreslår vi också att samordning sker i god tid med angränsande kommuner och Länsstyrelsen. Det finns också ett behov av att skapa en total



bild av alla planer som görs för olika projekt. Till exempel vad händer när Säbysjöns överskott av vatten släpps och magasineras i dammar, för att skapa ett jämnt flöde i Igelbäcken, samtidigt som en kraftig snösmältning eller ett skyfall inträffar. Kommer de planerade dammarna att klara den vattenmängden?

Slutligen vill vi trycka på den flexibilitet som tillägget till den fördjupade ÖP:n medger men ställer oss frågande till den forcerade exploateringen. Analyser bör göras av vilka utmaningar som den snabba expansionen ger upphov till vad gäller skola, vård och omsorg samt arbetsplatser och idrottsanläggningar för att på kort och lång sikt skapa ett hållbart samhälle. Flexibiliteten att bygga upp till 18.000 bostäder innebär också att behovet att exploatera andra värdefulla områden, såsom åkermark reduceras.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Samordning mellan Barkarbystadens utbyggnation, utbyggnation av tunnelbanan och bildning av naturreservat längs med Igelbäcken sker. Det finns beslut och budget för att börja arbeta med reservatsfrågan för Igelbäcken 2016. Kommunen deltar även i ett samarbete på regional nivå där Länsstyrelsen har ansvar att ta fram handlingsplaner för regionens gröna infrastruktur. Åtgärder inför bildandet av naturreservat längs med Igelbäcken behöver även anpassas till ett framtida ökat besöksantal. Det vill säga promenadstigar, sittplatser med mera behöver säkras för att få ett område med utrymme för både rekreation, friluftsliv och säkrade naturvärden.

Kommunen vill ta sitt ansvar att bidra till att miljö kvalitetsnormer för vatten uppnås i Bällstaån och skapa förutsättningar för att vattnet som leds till Igelbäcken inte medför en försämring av vattenkvaliteten. Kommunen arbetar med att möjliggöra för dagvattenrening i ytligt läge i så stor utsträckning som möjligt. Detta system går ut på att så långt möjligt låta vattnet rinna åt det håll marken lutar och att därmed minimera pumpning av vatten. Systemet kommer att innebära att vattnet som faller på kvartersmark kommer att påbörja sin rening redan här i form av gröna tak, gröna väggar, regnträdgårdar, gröna ytor, träd samt buskstråk. Vattnet kommer även att fördröjas inom kvartersmark till viss del. Vattnet rinner sedan ut på allmänplatsmark i ytligt läge och leds till trädalléer, regnträdgårdar, mm. Vattnet kommer sedan att ledas ut till dammar för efterföljande rening innan det sedan leds ut i vattendragen. Beräkningar av möjlighet till rening kommer att genomföras i den mer detaljerade dagvattenutredningen. Möjligen kan takdagvatten och annat rent vatten skiljas från vägdagvatten eftersom det krävs olika reningsteknik för dessa olika vatten.

24. Föreningen Rädda Järvafältet

Beträffande den övergripande idén i förslaget vill vi citera ur det yttrande föreningen lämnade 2005 inför antagandet av den nu gällande fördjupade översiktsplanen för Barkarbystaden: ”Föreningen är mycket positiv till de grundläggande ambitionerna med förslaget. Flygfältsområdet är på många sätt förfallet och dessutom till stora delar otillgängligt för allmänheten. Landningsbanan stänger in Igelbäcken en lång sträcka och innebär att området inte är tillgängligt för friluftsliv. Verksamheten vid flygfältet är dessutom en mycket besvärande bullerkälla för stora delar av Järvafältet.

Förslagets grundtankar om att utnyttja det goda kollektivtrafikläget för en tät, ganska intensiv exploatering är dessutom från övergripande, regional synpunkt mycket bra eftersom det förbättrar förutsättningarna i regionen att kombinera en växande befolkning med god tillgång till skyddade grönområden samtidigt som det ger ett bra underlag för effektiva strukturer för energiförsörjning, kommersiell och social service, sophantering m.m.”

I samband med att kommunstyrelsen i Järfälla 150615 beslöt att ställa ut det aktuella förslaget deklarerade den styrande koalitionen att man avser ”att återkomma till kommunstyrelsen under hösten med ett särskilt uppdrag om reservatsbildning vid Igelbäcken”.

Att kommunen och projektledningen är väl medvetna om att de naturområden som ligger i anslutning till de nya bostadsområdena är en integrerad och i själva verket central del av planområdets attraktion bekräftas bl.a. av att man på den hemsida som ska locka boende till



Barkarbystaden just lyfter fram närheten till naturen som en viktig kvalitet. Trots denna insikt har arbetet med den fördjupade översiktsplanen tyvärr uppenbarligen bedrivits utan att man parallellt planerat för naturskyddet i området, vilket måste sägas vara anmärkningsvärt. För att behålla denna attraktivitetsfaktor är det avgörande att kommunen fortsätter att slå vakt om lättillgängliga naturområden. Att skydda natur är inte i konflikt med intresset att få fram fler bostäder och skapa attraktiva boendemiljöer. Det är precis tvärtom – genom att på ett förutseende sätt definiera vilka områden som bör undantas från bebyggelse skapas stabila spelregler och bättre förutsättningar för en smidig, snabb och mindre konfliktfylld planering och utbyggnad av bostadsområden m.m.

Mot denna bakgrund – dvs. att förstärka både boende- och naturkvaliteterna – är föreningens grundläggande krav att fronten för den planerade bebyggelsen dras tillbaka, åtminstone till ett läge som i huvudsak motsvarar den gällande fördjupade översiktsplanen. Fler människor ska dela på reservatets natur än vad man tänkte sig för tio år sedan – det försvagar inte utan förstärker motiven att skapa ett större reservat än vad som tidigare planerats tidigare. För att möjliggöra en sådan lösning föreslår vi att kommunen prövar att öka exploateringsgraden, dvs. rimligen ett högre antal våningar på en del av bebyggelsen, dels närmast nya Barkarby järnvägsstation, dels vid gränsen mot (det utvidgade) naturreservatet. Enligt planförslaget ska en del av ytavrinningen ledas till Igelbäcken. Hur man kan säkra att det vatten som når bäcken är rent återstår att klarlägga. Till reservatet bör även föras Hästa klack som har mycket stora både biologiska och sociala kvaliteter – inte bara livsmiljö för fåglar och växter utan också en spännande, oplanerad lek miljö.

Vi vill upprepa vikten av man i den fördjupade översiktsplanen markerar och utgår från att tunnelbaneutbyggnaden inte stannar vid en förlängning från Akalla till Barkarby station utan att en komplett ringlinje runt Järvafältet genom ett genomgående spår hela vägen från Akalla till Hjulsta via Barkarby anläggs.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Se svar på ovanstående synpunkt från Naturskyddsföreningen.

25. Fenix Skärmflygarklubb

Det finns inget som hindrar att verksamheten som de tre flygidrottsföreningarna Fenix Skärmflygklubb, Stockholms Hängflygklubb och Stockholms Radioflygklubb bedriver på Barkarbyfältet/Hägerstalund fortsätter som tidigare även med full utbyggnad av Barkarbystaden enligt föreliggande FÖP. Den mark idrottsföreningarna använder ska inte bebyggas. Vi vill att vår verksamhet tas med i planeringen för idrotts- och friluftsverksamhet på naturmarken öster om Barkarbystaden, så att verksamheten inte försvåras eller förhindras av störningar eller beslut som kan undvikas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Det är mycket positivt att det finns olika utbud av idrott och friluftsverksamhet i närhet till Barkarbystaden. Frågan om flygningarna kan påverka eller påverkas av bebyggelsen närmast måste tittas vidare på. I programmet är området obebyggt och fungerar som grönområde och naturmark. Området som föreningarna använder är aktuellt för utredning att bli naturreservat och frågan kommer att tas upp i det arbetet.

26. Brandkåren Attunda

Brandkåren Attunda ser att både översvämnings- samt ras- och skredrisk är uppmärksammade i detta skede och kommer beaktas vidare framöver. En förtätning nära E18 medför en högre samhällsrisk, vilket kan medföra att det inte längre anses vara acceptabla eller att det krävs riskreducerande åtgärder i annan utsträckning än tidigare. Behovsbedömningen beskriver att det finns risker i och med närheten till E18 och att detta ska tas hänsyn till i planskedet, det står dock inte hur. Brandkåren Attunda anser att E18 är så pass trafikerad med farligt gods att en riskutredning behöver genomföras, eller



åtminstone uppdatera den redan befintliga utifrån de nya förutsättningarna Vid planering kring tunnelbanans entré samt nedfart till eventuell servicetunnel bör räddningstjänstens åtkomlighet beaktas, då det antagligen kommer bli insatsvägar för räddningsfordon. Brandkåren Attunda ser stora fördelar med att det sker ett tätt samarbete mellan kommunen och FUT (Förvaltningen för utbyggd tunnelbana) i fortsatt planeringsarbete. Ett helt nytt område planeras och därmed förutsätter Brandkåren Attunda att brandvatten anordnas enligt Svenskt Vattens rekommendationer.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Skyddsavstånd för bebyggelse i närhet av E18 hanteras i detaljplanen för Barkarbystaden II. Kommunen planerar ett fortsatt nära samarbete med förvaltningen för utbyggd tunnelbana om entréer och angöring.

Privatpersoner:

27. Henrik Svensson

Trafikplan

Den plan för vägar och trafik som presenteras i programmet visar inga problem i de simuleringar som gjorts. Trafikanter som inte ska in i Barkarbystaden kommer inte köra igenom utan ta fartlederna som går utanför området. Jag undrar om dessa simuleringar inkluderar all trafik som kommer till handelsområdet *på helger*. Redan i nuläget är Herrestavägen och rondellen vid Barkarby Gate *tungt* belastade under helgerna och det faktum att Herrestavägen är byggd som en allé medför extra köbildning. Detta skulle eventuellt kunna undvikas om man införde fler rondeller längs vägen. Med tanke på att det ska bli många fler invånare och biltrafikanter i framtiden känns det ohållbart att det fortfarande är tänkt att samma avfart från E18 skall användas för dem som ska till boendekvarteren som de som ska till handelsområdet.

Ett förslag skulle vara att i nuläget behålla den avfart som finns från E18, motiverat att den leder rakt in i handelsområdet medan det läggs till ytterligare en avfart längre söderut, precis före eller efter den nya Stockholm väst stationen.

Den nya avfarten kan ansluta till Barkarby college-området och de vägar som leder in i boendekvarteren och ut på de mindre gatorna för att på så sätt kunna undvika att trafikanter in till handelsområdet väljer den vägen. Om det är svårt att få till två avfarter så tätt inpå varandra, är ett alternativt förslag att den avfart från E18 som är planerad som en ”motorvägs-rondell”, delas upp i två leder, där den ena ansluter till Viksjöleden väster om Decathlon-området (där avfarten ansluter idag) och den andra delen leder till Barkarbyvägen. För att avlasta avfart/påfart till E18 från området och de vägar som leder dit, blir det essentiellt att det finns en avfart/påfart till den nya motorvägen från förbifarten som går söder om området (delvis i tunnel) från den södra delen av bostadskvarteren. Från detaljplanen kan jag inte riktigt utläsa om så är planerat, då det ser ut som att det blir en huvudgata som löper parallellt med motorvägen men ev inte ansluter till den. Detta är det enda sättet att få boende att välja de leder som leder ut ur området söderut istället för avfart/påfart vid handelsområdet.

En ytterligare synpunkt är att det borde öppnas en provisorisk trafikled redan nu i sydostlig riktning från Barkarbystaden ned till Norrviksvägen, t.ex. som en förlängning av den väg som går precis öster om Herrestaskolan. Detta skulle hjälpa att avlasta Herrestavägen/Viksjöleden redan nu och genom de närmaste åren innan de nya trafiklederna tar form.

Lekplatser och aktivitetsområden

Information kring lekplatser eller områden riktade mot barn är väldigt begränsat i programmet. Visst ska det bli en stad med mycket bostadshus, men en stor del av invånarna kommer vara barn, och därmed bör lekplats- eller parkleks-utbudet e.d. utvidgas. I nuläget finns en temapark, Ålstaparken, som är tungt belastad då det är den enda större lekplatsen i området. Den används också flitigt av förskolor under vardagarna. På Herrestaskolan



kommer ytterligare en stor lekplats men det borde även planeras för mindre lekutrymmen på små hörn eller emellan bostadskvarteren, gärna i gränssnitt mellan bostadskvarter och naturområden/parker. De flesta föräldrar önskar att deras mindre barn inte behöver ta sig 3-4 kvarter bort för att kunna vara på en lekplats. Vissa bostadskvarter kommer ha mindre lekutrymmen på sina gårdar men eftersom detaljplanen innehåller en hel del tänkta parker och grönområden bör man utnyttja en del av dem platserna till att bygga ytterligare lekplatser och aktivitetsplatser, t.ex. klättervägg, skateboardpark m.m.

I Akalla finns en utmärkt 4Hgård, men med det invånarantal som ska flytta in i Barkarbystaden borde det finnas underlag för en 4Hgård även i grönområdena som angränsar till bostadskvarteren. På samma sätt borde det planeras in en park med plaskdamm i någon av anslutningarna till grönområden eller gratis utebad (likt Älvsjö-badet) med flera bassänger. Redan *nu* borde det alltså finnas underlag för att anlägga en permanent eller provisorisk plaskdamm att nyttjas av de som faktiskt ska bo området de kommande 5-10 åren innan området är färdigbyggt. Kanske kan man utnyttja det stråk som ligger mellan etapp 1 och Kyrkparken/Kyrkogården (som enligt programmet kommer vara en längd av ytterligare bostadskvarter men som inte gjorts detaljplan för ännu), det området riskerar annars att bli en bygg-avlastningsplats de närmaste åren innan de ska bebyggas.

Rekreation och natur

Det nämns mycket i programmet om att det ska vara tillgång till natur och rekreation. Den föreslagna gröna kajen låter utmärkt. Redan idag säljs de nya bostadskvarteren med argument som närhet till natur och naturreservat. Sanningen idag är tyvärr en annan. För att komma ut i Järvareservatet från Barkarbystaden till fots med barnvagn eller cykel måste man idag ta sig upp 1km till Dalens förskola och följa flyginfarten därifrån. Detta pga att landningsbaneområdet är blockerat på alla håll och kanter och att vägen som leder förbi försvarsmaktens område, (från Fänriksvägen förbi Karlslunds förskola/skola) blockeras av en grind. Enligt programmet ser det ut att bli väldigt bra om 10 år men det är viktigt att skapa en bättre tillgång till naturen redan nu för alla de som faktiskt redan bor eller flyttar in här i området. Ett förslag är att man redan nu röjer mark (grus eller asfalt) för den lokalgata som är tänkt att gå längst norrut längs med Ålsta hage, dvs norr om nuvarande Karlslunds förskola. Den kan ansluta till flyginfarten eller Järvalederna vid natur reservatet. På så vis kan naturområdet redan nu nyttjas av de boende vilket gör området mer attraktivt även i uppbyggnadsfasen. För att möjliggöra rekreation och användning av naturområdet även kvällstid på andra årstider än somrarna så borde det också anläggas el-ljusspår på någon cykel/gångled som leder från Barkarbystaden ut i naturen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Trafik

Trafikprognosen är baserad på vardagstrafiken. I prognosen finns också handelstrafik inräknad. Helgtrafiken ligger högt just kring handelsplatsen men är i allt annat vägnät betydligt lägre än vardagstrafiken.

Ytterligare avfartsramper ryms inte mellan Trafikplatserna Hjulsta och Barkarby. Barkarby trafikplats föreslås däremot få ett sydligare läge än dagens.

När Barkarbystaden är fullt utbyggd kommer väganslutningar att finnas både mot Akalla, såsom idag, och mot Trafikplats Hjulsta, via Akallalänken.

Lekplatser och aktivitetsytor

Lekplatser och aktivitetsytor är väldigt viktigt. Aktivitetsytor planeras i de större publika platserna som planeras och innehållet i dem kan variera och bestämmas ihop med de boende. Att tillfälligt använda platser är också ett bra sätt att skapa en levande och varierad stad.

Rekreation och natur

Bra förslag och en viktig parameter att tänka på eftersom Barkarbystaden kommer att byggas ut under en väldigt lång tid. Just nu jobbar kommunen på en plan för den tekniska



infrastrukturen, vad som bör byggas först och hur med tanke på ledningsdragningar osv. Hur boende rör sig och har tillgänglighet till närområdet är en viktig aspekt att ha med i planeringen av utbyggnaden. Vidare är nämnt område (öster om Ålsta hage) med i pågående detaljplan kallad Barkarbystaden III.

28. Pawel Josefsson

I och med utbyggnaden av Barkarbystaden har Järfälla möjlighet att bredda utbudet av idrottsslag till andra former än det som redan finns inom kommunen. Man kan urskilja 3 st fotbollsplaner. Om man kommer satsa bara på de klassiska idrotterna kommer en stor del av barn och ungdomar att uteslutas. Barn är olika och inte alltid är förtjusta i klassiska lagsporter. Dessutom finns det redan i Järfälla anläggningar som adresserar idrotter som tycks även planeras via anläggningar i Barkarbystaden. Vill även påpeka, att så som det blev med Vattmyravallen, så avvecklas oanvända fotbollsplaner eftersom dessa inte används i samma utsträckning som man kanske en gång i tiden hade tänkt sig. Mitt förslag är att utreda alternativa idrottsanläggningar och inte enbart utöka nuvarande idrottsformer. Sådan utredning bör genomföras tillsammans med aktiva idrottsföreningar i Järfälla.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Möjligheten av erbjuda olika typer av idrott är mycket viktigt för att Barkarbystaden ska blir en attraktivt att bo i. Aktivitetsplatser ska finnas på flera torg och parker runt om i staden och dess innehåll bestämmas utifrån behov från boende och med flera. Plats för aktivitet ska även finnas på delar av landningsbanan.

29. Gert Jönelid

På den gamla banan 03 i nordöstra delen av programområdet har det störtat ett jaktflygplan år 1957. Gropen finns kvar och i denna både rester av plan och pilot som omkom. Jag var fältflygare vid tidpunkten på F8 och står gärna till förfogande med foto på platsen där det inträffade. Undrar om det kommer att vidtagas några åtgärder vid planering av byggande i det aktuella området.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Kommunen är tacksam för informationen och i den kommande detaljplanen (Barkarbystaden III) tas nu fram en arkeologisk undersökning. Vad som händer med platsen ska jobbas vidare med i detaljplanarbetet.

30. Magnus Kristiansson, boende i Tingsbyn

Program för Barkarbystaden - tillägg till den fördjupade översiktsplanen gör oss boende i Tingsbyn oroliga över hur närområdet kommer att förändras. Tingsbyn och dess omgivning har en speciell arkitektoniskt stil såsom värdshuset Lasse Maja med Barkarby Torg och alla andra byggnader i Tingsbyn. I tillägget nämns det att byggnader kring 4 våningar med enstaka inslag av högre byggnader (densitet 2) kommer att uppföras på ängen söder om Norrviksvägen vilket inte förenligt med nuvarande bebyggelse på två våningar. Även på Lagmansvägen nämns densitet 2 vilket även det kommer att totalt förändra Tingsbyn. Barkarby och framförallt Tingsbyn behöver de öppna ytorna som finns söder om Norrviksvägen för att få den känslan som så länge präglat Tingsbyn.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Tingsbyn kommer att få en annan omgivning och placeras i en ny kontext när Barkarbystaden byggs ut. Mötet mellan ny och äldre bebyggelse är viktigt och i vidare planering ska det studeras mer i detalj hur det ska se ut. Vidare ses Tingsbyn och den befintliga bebyggelsen som en stor kvalité och som inte ska förvanskas när ny bebyggelse tillkommer.

**31. Kristian och Marie Lilliesköld, ägare till fastighet Barkarby 1:160**

Som ägare till fastighet Barkarby 1:160 vill vi yttra oss i samrådsprocessen för Program för Barkarbystaden. Vi köpte fastigheten tidigare i år och betalade ett jämförelsevis högt pris p.g.a. det fria läget – vi är sista huset på en återvändsgata och har ett stort fält bakom huset. Med föreslagen plan på bebyggelse kommer vi nu att bli helt instängda, eftersom bebyggelse planeras både bredvid och direkt bakom vår fastighet. Vi motsätter oss att husen närmast vår fastighet (enligt markering nedan) uppförs då dessa är planerade väldigt nära inpå vårt hus och skulle därmed försämra vår levnadsstandard och minska värdet på fastigheten. Om norra Tingsbyn ska bebyggas så förespråkar vi att hus främst byggs i anslutning till Häradsvägen och Norrviksvägen, för att bevara öppna ytor och grönska. Nybyggnation i anslutning till Tingsbyn bör ske med respekt för befintlig bebyggelse och i form av villor.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar:

Ny bebyggelse och hur den ska placeras och se ut ska vidare detaljstuderas i detaljplaneskedet.

Malin Danielsson
Planchef

Elenor Lennartsson
Planarkitekt