Dnr Kst 2009/171

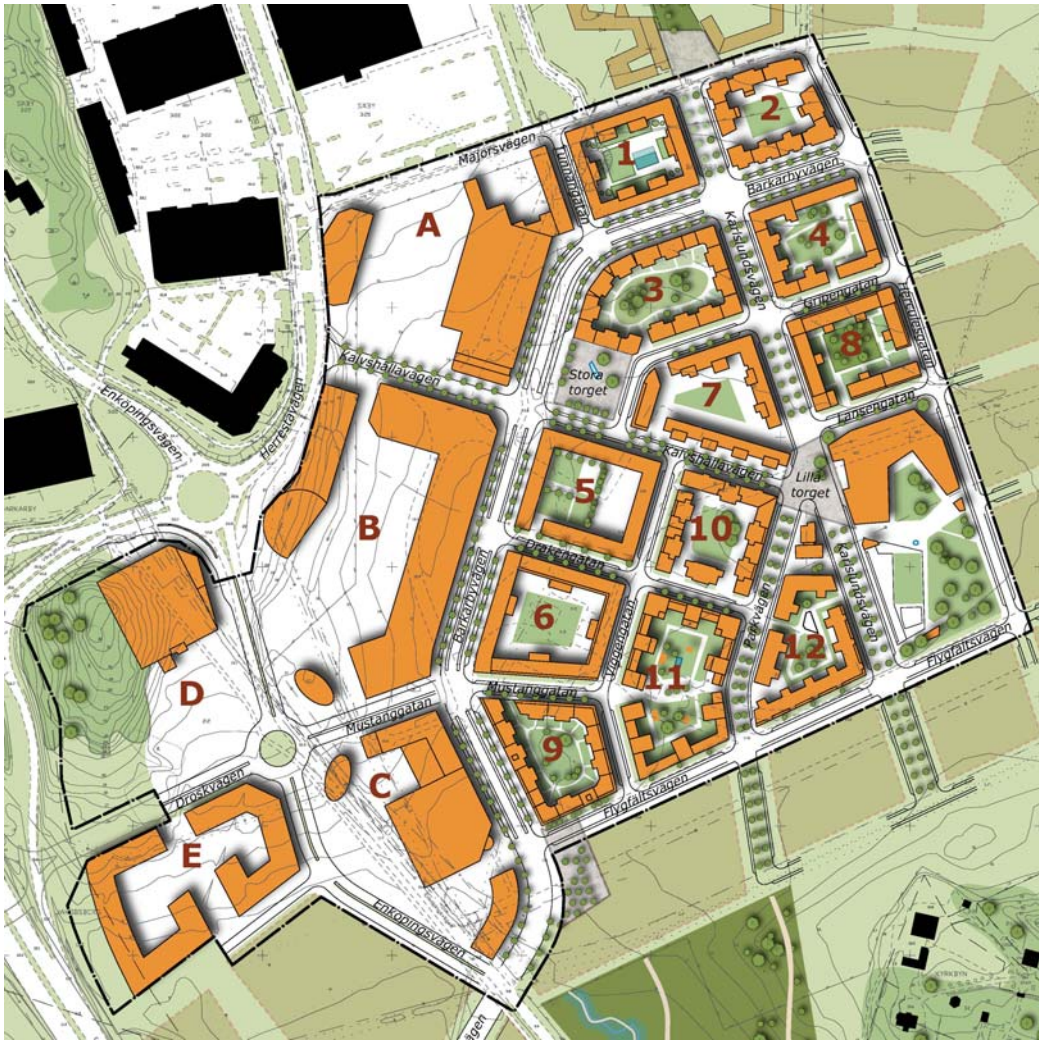
ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

BARKARBYSTADEN I

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

PLANBESKRIVNING



Illustrerad ny bebyggelse, siffrorna avser kvartersbeteckningar

Kommunledningskontoret
Plan- och bygglovsavdelningen/ Planenheten
Martina Leopold-Skoglund, planarkitekt
Telefon: 08-580 287 92 (direkt)
Fax: 08-580 297 00

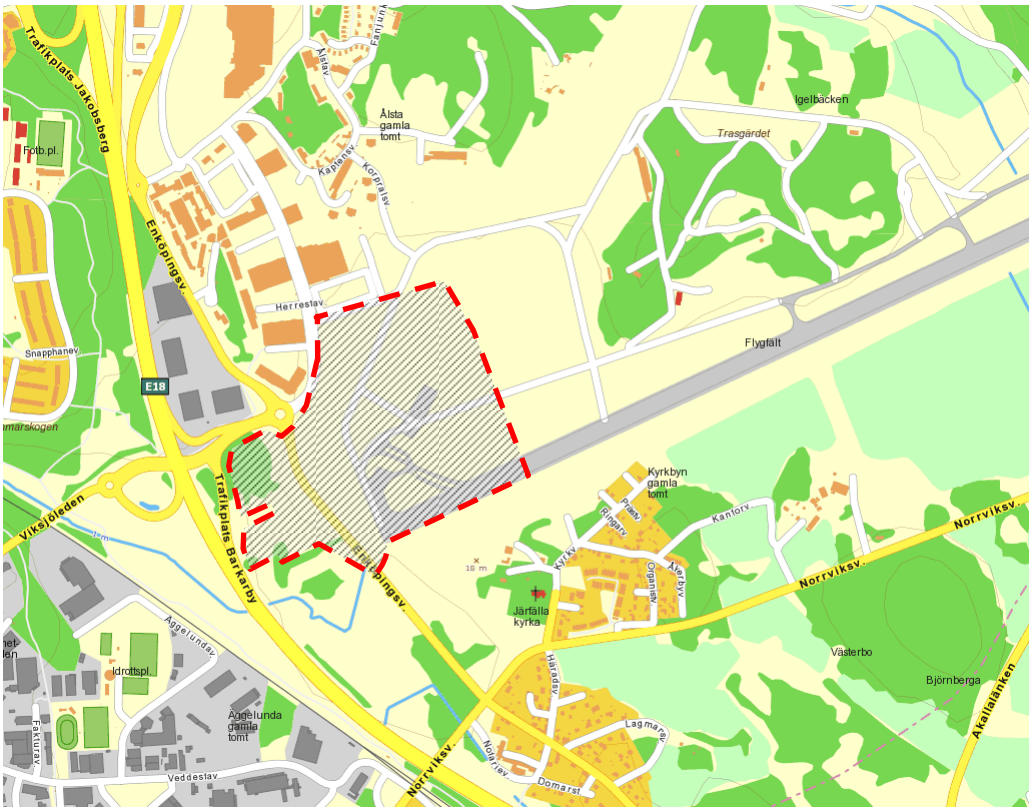
Besöksadress: Vasaplatsen 11
Postadress: 177 80 JÄRFÄLLA
Telefon växel: 08-580 285 00
E-post: jarfalla.kommun@jarfalla.se Webbplats: www.jarfalla.se
Organisationsnummer: 212000-0043 Postgiro: 30918-7 Bankgiro: 239-2082

HANDLINGAR

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

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

Underlag:
- Utredningar enligt lista i genomförandebeskrivningen



Planområdets läge och ungefärliga utbredning

Lagstiftning

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

Handlingarnas inbördes status

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

inom respektive kvarter. Detaljplanen gäller tills dess att den ersätts av ny plan och kommer därför att vara styrande för bebyggelseutformningen under lång tid till skillnad från avtalen som styr utformningen när bebyggelsen uppförs. För att få en långsiktig verkan av vissa principer (t ex buller) i det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet, respektive i kvalitetsprogrammet, har de principerna arbetats in i detaljplanen som bestämmelser.
Det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet innehåller en målsättning för utformning av bebyggelse, kvartersmark, vägar och annan allmän plats inom hela det område som täcks av fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbyfältet. Kvalitetsprogrammet är framtaget specifikt för detta planområde. Såväl det övergripande miljö- och gestaltningsprogrammet som kvalitetsprogrammet ingår som avtalshandlingar vid markanvisning och försäljning av kommunägd mark och styr på så sätt bebyggelsens utformning när det gäller gestaltning och vissa detaljer i utformningen.

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

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Planens syfte och huvuddrag **6**
Mål och syfte 6
Huvuddrag 6
Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen 7

Plandata **7**
Läge och areal 7
Markägoförhållanden 7

Tidigare ställningstaganden **7**
Översiktsplaner 7
Start-PM/Uppdrag 7
Samråd/ Beslut om utställning 7
Detaljplaner 7
Naturreservat 7
Riksintressen 7
Försvarets verksamhet 8
Strand- och vattenskyddsområden 8
Program för detaljplaneläggning 8
Intilliggande pågående planarbeten 8

Förutsättningar och förändringar **9**
Natur 9
Mark och vegetation 9
Topografi, Flora och fauna 9
Geotekniska förhållanden 9
Grundvatten 9
Mark- och grundvattenföroreningar 9
Radon 10
Fornlämningar, byggnadsminnen och kulturmiljö 10
Bebyggelseområden 10
Bostadskvarter 11
Handel, service och verksamheter 12
Kontor mm 13
Skola, förskola, kultur och fritidsverksamheter 13
Natur, torg, park, idrott och lek 14
Grönytefaktor 15
Tillgänglighet 16
Byggnadskultur och gestaltning 16
Gator och trafik 17
Biltrafik 17
Gatornas utformning och utfarter 19
Bil- och cykelparkering 20
Gång- och cykeltrafik 21
Kollektivtrafik 22
Störningar och risker 23
Farligt gods 23
Buller 23
Vibrationer 25

Påverkan på teknisk försörjning 25
Vatten och avlopp 25
Dagvatten 26
Värme 26
El 27
Tele och data 27
Avfall 27
Restprodukter/avfall 27

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning 27
Ställningstagande 27
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen 28
Buller 28
Vibrationer 28
Risker vid transporter av farligt gods 29
Vattenkvalitet i Bällstaån 29
Landskapsbild 29
Luft 29
Markföroreningar 30
Måluppfyllelse regionala och lokala miljömål 30
Rekommendationer för det fortsatta arbetet 30
Övrig inverkan på miljön 31
Växt och djurliv 31
Lokalklimat 31
Kulturarv 31
Avfall 31
Energi 31
Transporter i regionen 32
Klimatpåverkan från planområdet 32

Övrigt 33
Planprocessen 33
Tidplan för planprocessen 33
Plankonsult 33
Medverkande tjänstemän 33
Övriga medverkande 33

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Mål och syfte

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

Huvuddrag

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

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

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

Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

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

PLANDATA

Läge och areal

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

Markägoförhållanden

Hela planområdet ägs av kommunen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner

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

Start-PM/Uppdrag

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

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

Detaljplaner

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

Naturreservat

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

Riksintressen

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

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

Försvarets verksamhet

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

Strand- och vattenskyddsområde

Området omfattas inte av något strand- eller vattenskyddsområde.

Program för detaljplaneläggning

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

Intilliggande pågående planarbeten

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

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

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation
- Topografi
- Flora och fauna

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

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

Geotekniska förhållanden

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

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

Grundvatten

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

Mark- och grundvattenföroreningar

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

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

Radon

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

Fornlämningar, byggnadsminnen och kulturmiljö

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

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

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

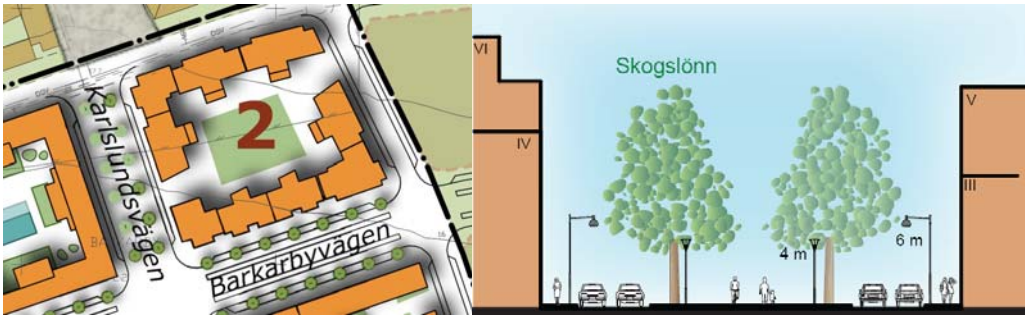
Bebyggelseområden

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

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

Bostadskvarter

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



Exempel på bebyggelsens utformning med Karlslundsvägens principsektion

Principerna för bebyggelseutformningen är:

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

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

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

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

Handel, service och verksamheter

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

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

på annat sätt vara lätt att nå för många människor.

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

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

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

Kontor mm

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

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

Skola, förskola, kultur och fritidsverksamheter

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

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

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

Natur, torg, park, idrott och lek

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

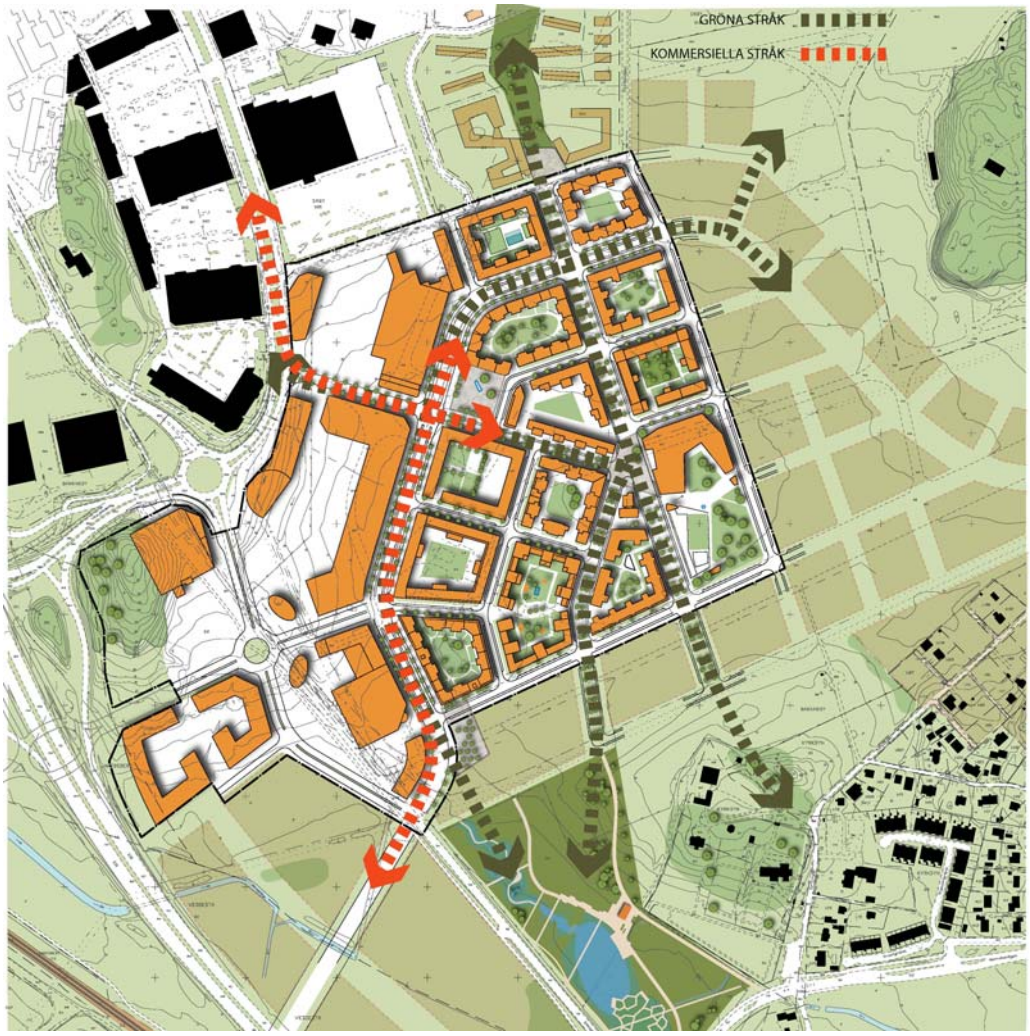


Illustration över gröna och kommersiella stråk

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

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

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

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

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

Grönytefaktor

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

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

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

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

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

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

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

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

Tillgänglighet

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

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

Byggnadskultur och gestaltning

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

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

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

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

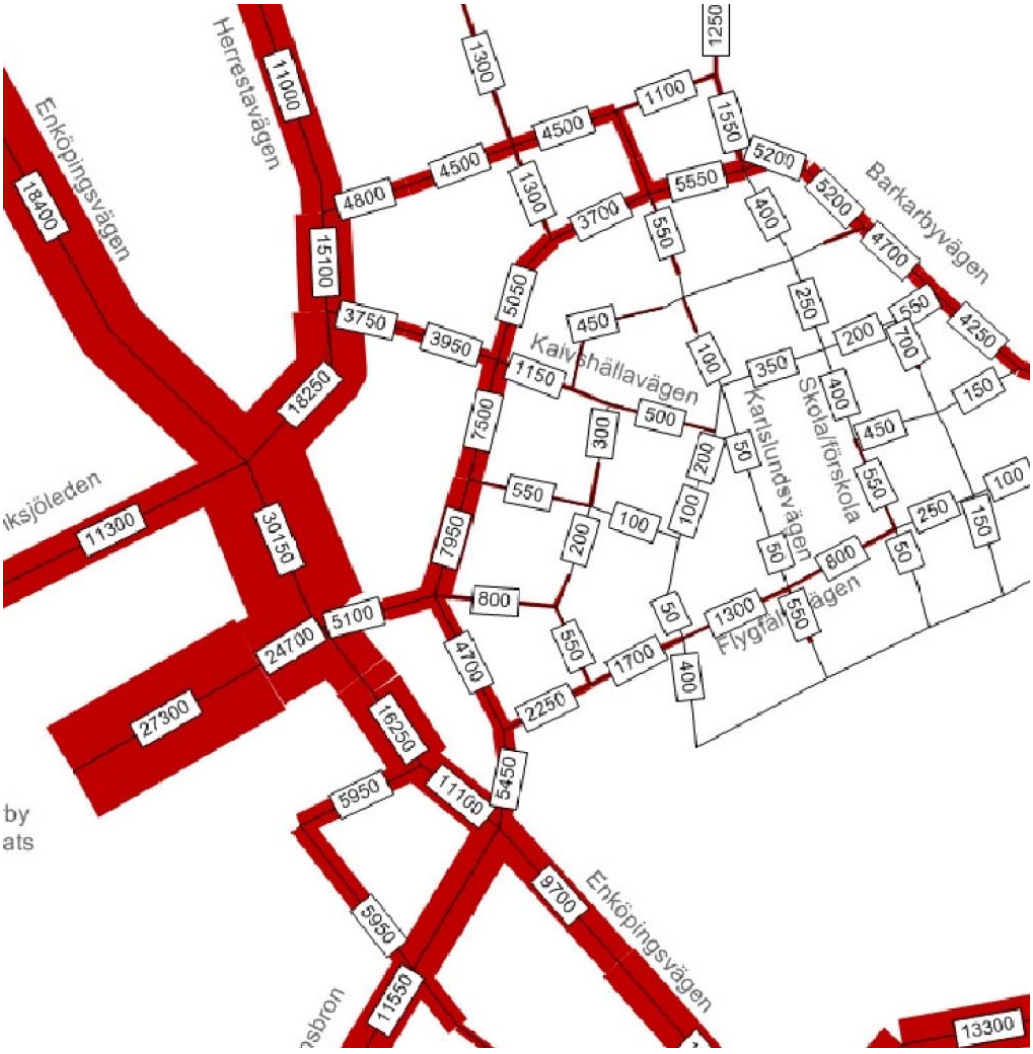
Gator och trafik

Biltrafik

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

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

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



Trafikprognos 2030 med ny trafikplats vid E18 i Barkarby

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

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

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

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

Gatornas utformning och utfarter

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

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

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

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

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

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

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

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

Bil- och cykelparkering

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

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

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

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

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

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

Gång- och cykeltrafik

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

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

Befintliga och nya gång- och cykelstråk

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

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

Kollektivtrafik

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

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

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

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

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

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

Störningar och risker

Farligt gods

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

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

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

Buller

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

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

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

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

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

Bild från bullerutredningen, ekvivalentbullernivå 2 m över gata

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

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

Vibrationer

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

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

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

Påverkan på teknisk försörjning

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

Allmänna ledningar läggs på allmän plats/gatumark.

Vatten och avlopp

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

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

Dagvatten

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

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

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

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

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

Värme

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

El

Befintliga allmänna elledningar finns i området. Elnätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Inom verksamhetskvarteren medger detaljplanen att lokala elnätstationer anläggs inom kvarteren. I bostadsbebyggelsen är det mindre lämpligt att placera elnätstationer inom kvarteren. Lämpliga placeringar av elnätstationer får istället sökas inom gatumarken, t ex längs de bredare gaturummen.

Tele och data

Befintliga allmänna teleledningar finns i området. Telenätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Avfall

Restprodukter/avfall

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

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

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

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

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Ställningstagande

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

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

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

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

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

Sammanfattning av miljökonsekvens-beskrivningen

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

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

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

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

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

Vattenkvalitet i Bällstaån
Utbyggnaden enligt planförslaget kommer att innebära en liten negativ konsekvens för miljön genom att den genererar relativt liten ökad avrinning och ökad föroreningsbelastning på det vatten som leds till den ekologiskt särskilt känsliga och regionalt intressanta Bällstaån.
En dagvattendamm med eventuell oljeavskiljare anläggs söder om planområdet för att minska belastningen på Bällstaån. Detaljplanen innehåller planbestämmelse som ställer krav på fördröjning av dagvatten. Trots föreslagna åtgärder kommer inte det vatten som når Bällstaån att helt uppnå de krav på vattenkvalitet som är uppsatt som miljökvalitetsnorm för Bällstaån. Föroreningsnivåerna beräknas dock att underskrida halterna för dagvatten med låg föroreningsnivå enligt den klassning som Stockholm Vatten AB använder. Krav på grönytefaktor och maximal avrinning från kvartersmark införs i planbestämmelserna. Påverkan på Bällstaån bedöms därför inte bli så stor att den innebär sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken (MB 6 kap. 11§) respektive plan- och bygglagen (PBL 5 kap 18§).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Övrig inverkan på miljön

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

Växt och djurliv

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

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

Lokalklimat

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

Kulturarv

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

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

Avfall

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

Energi

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

Transporter i regionen

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

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

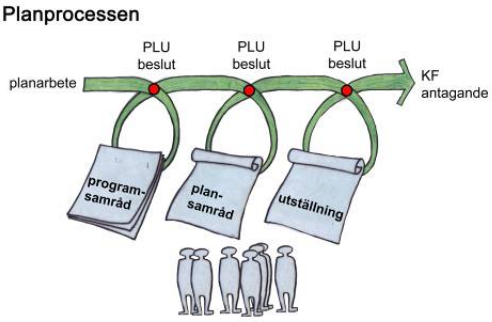
Klimatpåverkan från planområdet

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

ÖVRIGT

Planprocessen

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



Tidplan för planprocessen

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande enligt följande tidplan:

Program:	ersatt av FÖP, antagen 2006-08-28
Samråd:	februari 2011
Utställning:	fjärde kvartalet 2011
Antagande:	första kvartalet 2012

Plankonsult

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

Medverkande tjänstemän

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

Övriga medverkande

Anders C Eriksson	stadsarkitekt
Stellan Fryxell, Tengbom Sthlm	rådgivning

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

Anders C Eriksson	Martina Leopold-Skoglund
Planchef	Planarkitekt