



Dnr Kst 2009/117

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

MÄLARBANAN, Barkarby – Kallhäll

fastigheterna Barkarby 2:3 m fl, Järfälla kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan för genomförandet

Bygg- och marklov kommer att krävas för stationsbyggnader, bullerskärmar och ändring av marknivåer. Rivning av befintliga byggnader kräver rivningslov. Ytterligare tillstånd, t ex miljödom, kan krävas innan en del arbeten kan påbörjas. För en del byggnader, t ex Jakobsbergs gamla stationshus, kan fastighetsbildning behöva vara genomförd innan bygglovet kan hanteras.

Detaljplanen genomförs i två etapper.

Etapp 1 (t o m 2015):

Arbetet med utbyggnad av Mälarbanan mellan Barkarby och Kallhäll beräknas kunna påbörjas 2011 och pågå t o m 2015. Under den tiden ska nya spår anläggas, nya pendeltågsperronger och stationsbyggnader byggas, Jakobsbergs gamla stationshus flyttas och en del byggnader närmast järnvägen i Jakobsbergs industriområde rivs delvis. Vägar och gång- och cykelvägar som påverkas ska byggas om. Befintlig bussterminal i Barkarby byggs om och förskjuts norrut längs Helikoptervägen. Storstockholms lokaltrafik (SL) bygger om bussterminalen i Jakobsberg (i direkt anslutning till planområdet) 2010-2011.

Utbyggnad etapp 2 (färdigställd tidigast 2020):

Mälarbanan genom Järfälla kommun är den yttre delen av den sträckning som planeras mellan Kallhäll och Tomtebodavägen. Den inre delen mellan Barkarby och Tomtebodavägen kommer att byggas efter den yttre delen. I samband med att den inre delen färdigställs kan regionalstågstationen i Barkarby byggas. Tidplanen för färdigställande av den inre delen är inte lika tydlig som för den yttre delen och byggstart är inte fastställd. Tidigast runt 2020 är den inre delen färdigställd och därmed även regionalstågstationen. Tidpunkten för när regionalstågstationen kan invigas sammanfaller troligtvis ganska väl med tidpunkten för färdigställande av Barkarbystaden och den spårväg som planeras.



- Genomförandetid** Detaljplanens genomförandetid slutar 15 år efter lagakraftdatum. Efter genomförandetiden gäller detaljplanen tills den ersätts av ny plan men rätt till ersättning för borttagen bygg rätt gäller enbart om planen ändras innan genomförandetidens utgång. Utbyggnad av allmänna anläggningar som t ex lokal gator, parker och gång- och cykelvägar ska vara genomförda vid genomförandetidens utgång.
- Undantag i genomförandetiden gäller för området med bussterminal i anslutning till norra uppgången på Barkarby station. Här börjar inte genomförandetiden gälla förrän 2017-01-01. Befintlig verksamhet på Veddesta 1:13 (Kindwalls) kan ligga kvar till dess. Den del av fastigheten Barsbro 7:2 som tas i anspråk för bussterminal i etapp 1 i Barkarby får kortast möjliga genomförandetid (5 år efter lagakraftdatum), detta för att enklare möjliggöra att marken tas i anspråk för annat ändamål efter att bussterminalen flyttats till Barkarby stations norra utgång.
- Huvudmannaskap** Kommunen är huvudman för allmän plats. Det betyder att det är kommunen som under genomförandetiden ansvarar för att bygga ut de allmänna anläggningar (allmän platsmark: huvudgator, lokal gator, gång- och cykelvägar och parker) som redovisas i detaljplanen. Det är även kommunen som har det löpande ansvaret för drift och skötsel av allmän plats efter utbyggnad.
- För vatten-, dagvatten- och avloppsledningar är kommunen huvudman. Inom området finns även vattenledningar som tillhör Norrvatten. E.ON värme är huvudman för fjärrvärmenätet och E.ON elnät för elnätet inom planområdet. Skanova är huvudman för telenätet inom planområdet. Utöver telenätet har Stokab ett optofibernet för datakommunikation.
- Ansvarsfördelning och avtal** Då många av förändringarna av allmänna platser föranleds av järnvägsutbyggnaden kommer kommunen att teckna ett genomförandeavtal med Trafikverket. Genomförandeavtalet reglerar bl a vilken part som bekostar, projekterar och bygger respektive anläggning. Avtalet ska godkännas av kommunfullmäktige i samband med att detaljplanen antas.
- Utöver genomförandeavtalet kommer ett markavtal att upprättas vilket reglerar marköverlåtelse mellan Trafikverket och kommunen. Markavtalet reglerar även servitut och nyttjanderätter och andra fastighetsrättsliga åtgärder.
- Tre särskilda avtal tecknas för ombyggnad av respektive station längs sträckan. Avtalet är ett trepartsavtal där även SL är en av parterna. Stationsavtalen kommer bl a att reglera vem som ska äga pendeltågsstationerna.
- Utöver genomförandeavtal, markavtal och stationsavtal tecknas avtal om kommunens ledningar som korsar Trafikverkets järnvägsområde samt eventuella särskilda tilläggsavtal som kan bli nödvändiga för att reglera särskilda frågor.



FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägare

Inom planområdet äger kommunen fastigheterna Barkarby 2:2, Barsbro 1:208 och 7:2, Jakobsberg 11:2, 11:3, 11:5, 18:1, 2:9, 2:104, 2:105, 2:308, 2:314 och 22:2, Kallhäll 1:1 och 6:1, Lädersättra 1:6, 1:8 och 1:14, Veddesta 2:1 och 2:27 och Vålberga 3:1.

Trafikverket äger fastigheterna Barkarby 2:3, Berghem 1:271, Dikartorp 3:5, Jakobsberg 13:2, 14:2, 2:2, 2:976, 2:983, 2:1458, 2:1459, 2:1947, 2:2523, 2:2524, 2:2530 och 2:2531, Kallhäll 1:3, 1:4, 1:10, 6:2 och 6:174, Lädersättra 1:2, 1:27 1:28 och 1:29.

Övriga fastigheter är i privat ägo.

Markförvärv

För att kunna genomföra detaljplanen behöver Trafikverket köpa in mark som idag tillhör enskilda fastighetsägare och kommunen behöver komma över mark som ska bli allmän plats. Målsättningen är att förhandla med de berörda markägarna och teckna avtal som reglerar markåtkomst och eventuella åtgärder. I de fall det inte går att komma överens kan marken tvångsinlösas.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar mm

Kvartersmark för trafikändamål regleras över till befintliga järnvägsfastigheter. Jakobsberg 11:6 (Jakobsbergs gamla stationshus) drabbas av intrång vilket leder till att huset måste flyttas. Huset placeras på del av Jakobsberg 11:5. Den tomtplats som huset kräver inklusive uteservering, avfallshantering m m ("Q" i plankartan) regleras över till Jakobsberg 11:6. Resterande del regleras från Jakobsberg 11:6 till 11:5 samt till järnvägsfastigheten.

En ny fastighet kan bildas genom avstyckning från Jakobsberg 22:15 (Katolska kyrkan). Om avstyckningen genomförs behöver en gemensamhetsanläggning inrättas för gemensam infart och parkering.

Detaljplanen medger också att odlingslotterna i Kallhäll inom Slammertorp 1:14 kan avstyckas till en egen fastighet ("L" i plankartan).

Servitut, ledningsrätt och andra fastighetsrättsliga avtal

Ett stort antal allmänna ledningar korsar järnvägsområdet. Befintliga ledningar är säkrade genom att det finns ledningsrätter, servitut eller avtal att använda berörda delar av järnvägsområdet och annan kvartersmark. Där allmänna ledningar finns eller är tänkta att läggas om säkras de genom att mark reserveras i detaljplanen för underjordiska ledningar (markerade med "u" i plankartan).

Servitut för väg behövs för åtkomst av järnvägsområdet i service- och underhållssyfte. Även dräneringsledningar för avvattning av banvallen kan behöva servitut där de går utanför järnvägsområdet.

I Jakobsbergs södra industriområde leder det utökade järnvägsområdet till att fastigheten Jakobsberg 2:2139 blir av med sin väganslutning och tekniska försörjning (vatten, avlopp, el och tele). En planprocess för omvandling av området har inletts. Om det behövs under en övergångsperiod löses behoven för fastigheten genom att avtal tecknas för utfart och teknisk försörjning över annan fastig-



het i området, lämpligtvis över Jakobsberg 2:920.

Järnvägsplanen möjliggör för Trafikverket att nyttja kommunala och enskilda fastigheter under utbyggnadstiden.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planeekonomi

Kostnaden för att bygga ut de allmänna anläggningar inom planområdet som föranleds av spårutbyggnaden ska bekostas i sin helhet av Trafikverket. Kommunens förbättringar av egna anläggningar, som görs i samband med spårutbyggnaden, bekostas av kommunen. Förhandlingar om kostnadsfördelning pågår (se avtal). Flera detaljfrågor återstår också för att kunna bedöma den sammanlagda kostnaden för utbyggnad av de allmänna anläggningarna i detaljplanen.

Inlösen, ersättning

Mark som tas i anspråk av järnvägsutbyggnaden ska ersättas enligt principerna i expropriationslagen. Det innebär i korthet att skadan av intrånget ska ersättas enligt den minskning i marknadsvärde som intrånget medför. Hela marknadsvärdet ska ersättas om hela fastigheten löses in. I de fall frivilliga överenskommelser inte kan uppnås överlämnas ärenden av tvångsinlösen till Lantmäteriet.

Enskilda fastighetsägare som berörs av intrång är ägare till Barsbro 1:192, Veddesta 1:13 och 2:33, Jakobsberg 2:2283, 2:2140, 2:2139, 2:2731, 11:6, 13:1, 22:15, 22:14, 22:13, 22:11, 22:10, 22:17, 22:16, 22:3 och 22:1, Dikartorp 3:6, 3:4 och 3:7 och Slammertorp 4:1.

Fastigheterna Jakobsberg 2:303 och 305-313 erbjuds inlösen p g a inskränkning i markanvändningen då möjligheten till bostäder tas bort.

Ett stort antal fastigheter utsätts för bullernivåer över riktvärdet för ombyggnad av järnväg. Trafikverket utför och bekostar åtgärder för att åstadkomma acceptabla bullerförhållanden i bostäder och andra bullerkänsliga verksamheter.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader

Kostnader för drift och underhåll av nya och ersatta anläggningar kommer att regleras av genomförandeaftalet. För att kunna ange hur kostnaderna påverkas jämfört med befintliga anläggningar behöver en fördjupad redovisning göras av anläggningarnas utförande.

Detaljplan

Trafikverket ersätter kommunen för kostnader för detaljplanens framtagande enligt det samarbetsavtal som tecknats mellan parterna. I samband med bygglovgivning tas därför ingen plankostnadsavgift ut.



TEKNISKA FRÅGOR

Utredningar

Fristående utredningar:

- Arkeologisk förundersökning av Lädersättra gård samt särskild arkeologisk utredning av fornlämningar inom Dikartorp 3:7, Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2010:9
- Arkeologisk förundersökning av stensättningar, skålgropar och terrasseringsringar längs Slammertorpsvägen i Kallhäll, Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2009:21, samt slutundersökning
- Arkeologisk förundersökning av Äggelunda bytomt med gravar, Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2009:26
- Förstudie – rening av Bällstaån, WSP, 2010-04-11

Frågor som utreds i samband med upprättande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning:

- Geoteknik, WSP
- Förorenad mark, WSP
- Buller och vibrationer, WSP
- Naturmiljö och rekreation/friluftsliv, WSP
- Kulturmiljö, WSP
- Mark och vatten, WSP
- Grundvatten, WSP
- Stadsbildsanalys, WSP
- Riskbedömning, WSP
- Parkeringsplatser för cykel och bil, WSP
- Elektromagnetiska fält, WSP
- Masshantering, WSP
- Hälsa/miljömedicin, WSP

ÖVRIGT

Plankonsult

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

Medverkande tjänstemän

Kjell Wikström, exploateringsingenjör

Övrig medverkande

Christer Leuf, exploateringskonsult

Madeleine Lundbäck
Planchef

