

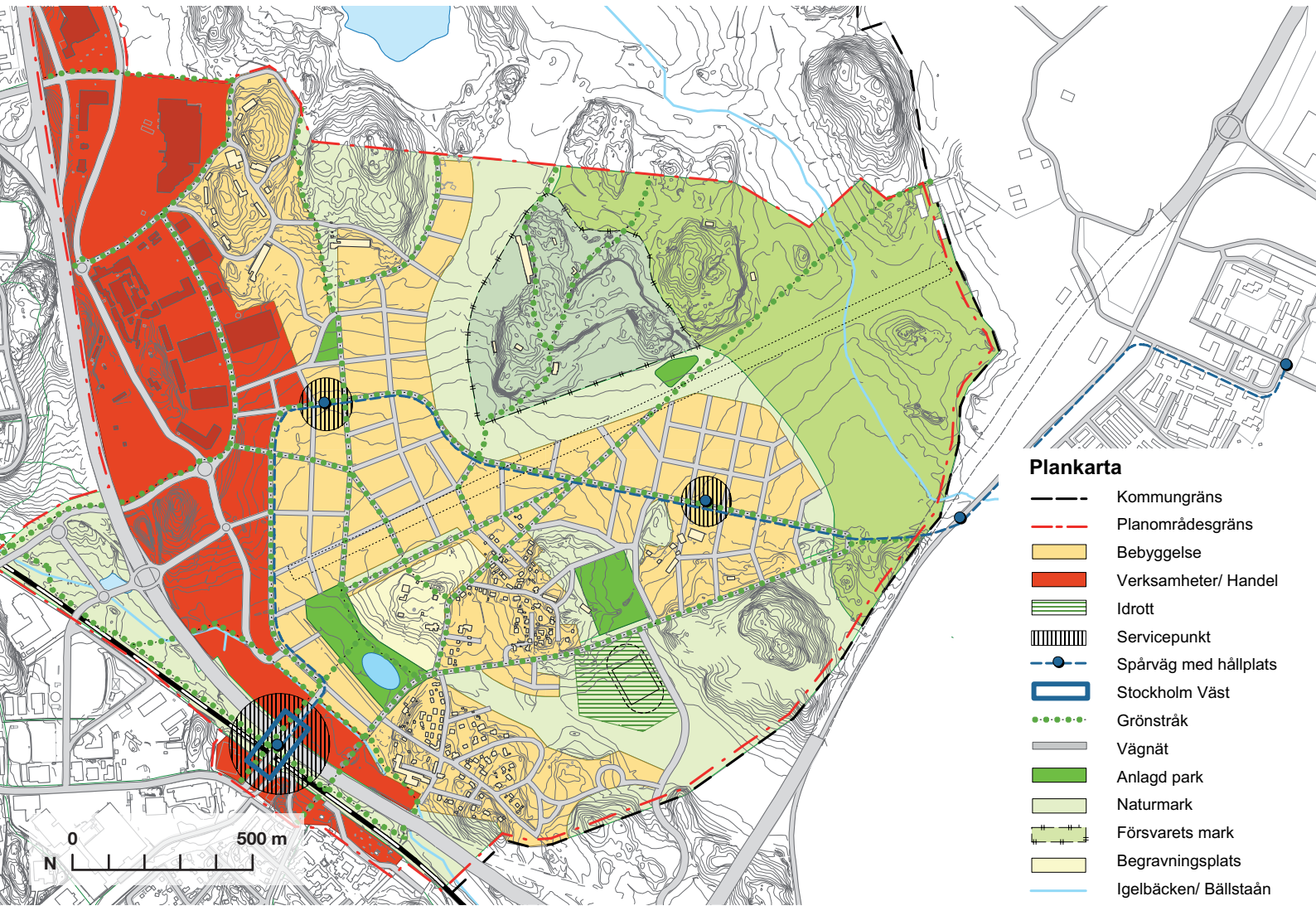


Barkarbystaden

Genomförandestrategi

Godkänd av Kommunstyrelsen 2007-09-10

PLANKARTA BARKARBYFÄLTET



INNEHÅLL

<u>Inledning</u>	4
<u>Sammanfattande genomförandesynpunkter</u>	5
<u>Etappanalys</u>	7
<u>Ekonomiska bedömningar</u>	8
<u>Markanvisningsmodeller</u>	10
<u>Kyrkbyn och Tingsbyn</u>	14
<u>Etableringspolicy för handel och verksamheter</u>	14
<u>Dagligvaruhandel i Barkarbystaden</u>	15
<u>Naturresevat</u>	15
<u>Energipolicy för Barkarbystaden</u>	16
<u>Avveckling av flygverksamheten</u>	16
<u>Åtgärdsprogram mot buller</u>	16
<u>Dagvattenprogram</u>	17
<u>Miljö- och gestaltningsprogram</u>	17
<u>Användning av befintlig bebyggelse</u>	17
<u>Inverkan av större Infrastrukturprojekt</u>	18

INLEDNING

Kommunfullmäktige beslutade i augusti 2006 att anta en fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet. Den fördjupade översiktsplanen visar en fysisk struktur för den framtida Barkarbystaden med en hög ambition. Barkarbystaden ska bli en spännande stadsbygd där boende, handel och utbildning samsas och där närheten till naturen och de kulturhistoriska miljöerna tas tillvara.

I samband med beslutet fick kommunledningskontoret i uppdrag att utarbeta en genomförandestrategi för Barkarbystaden. Med en strategi för genomförandet tas ytterligare steg för att få en väl genomtänkt utbyggnad av denna nya stadsdel.

Utbyggnaden är tänkt att ske i etapper under relativt lång tid. Det är inte möjligt att exakt ange hur och när detta skall ske. I denna strategi tas ett antal genomförandefrågor upp och handlingsvägar pekas ut. En genomlysning av de kommunalekonomiska förutsättningarna ingår som en viktig del.

Arbetet går nu vidare med att identifiera lämpliga etapper för planläggning under de närmaste kommande åren.

Sköld Partners AB, genom Karl Johans Sköld, har anlåtats som stöd för att utarbeta strategin

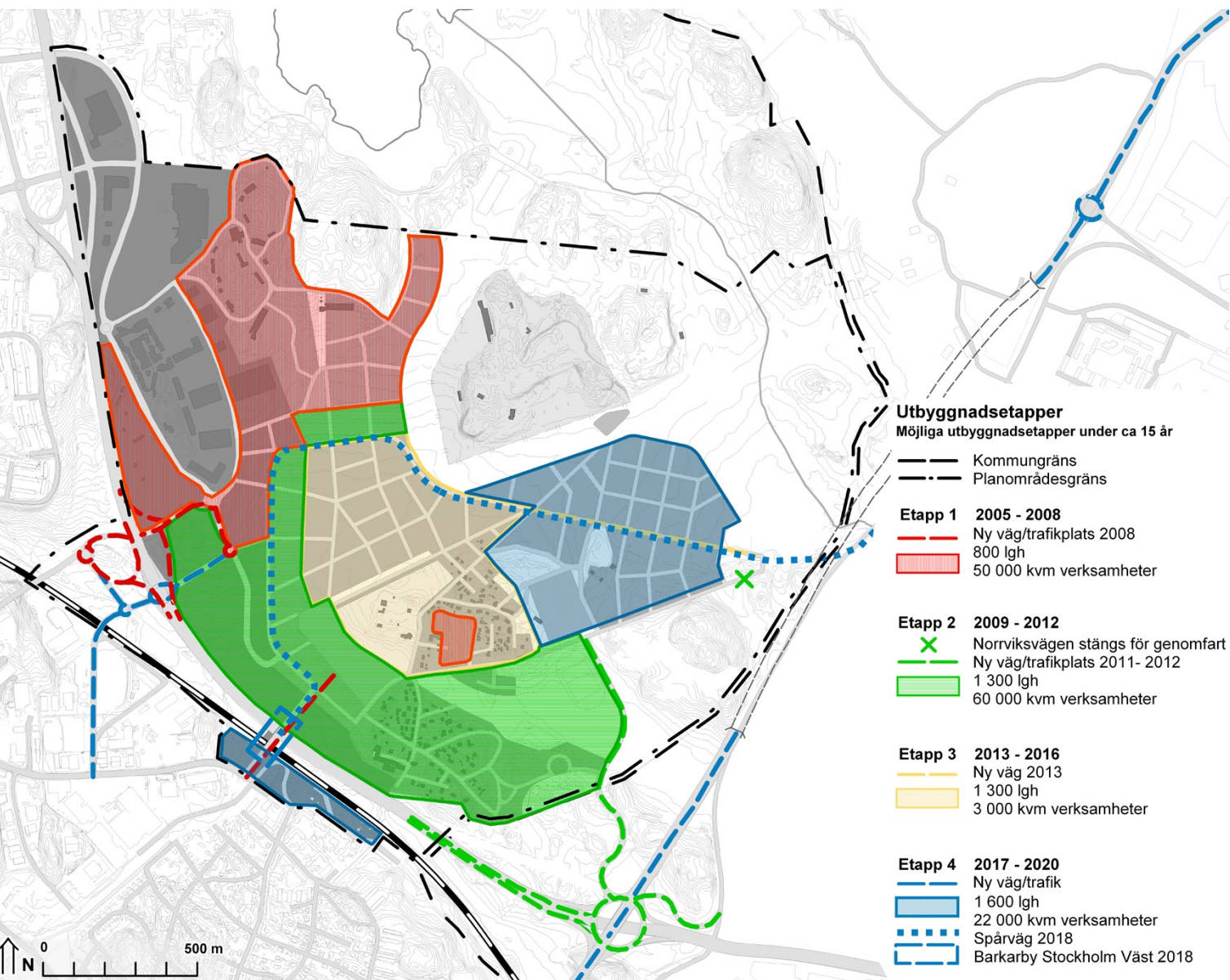
SAMMANFATTANDE GENOMFÖRANDESYNPUNKTER

Generellt för Barkarbystaden

- En god framförhållning i detaljplanearbetet ger kommunen möjlighet att sälja bostads- och verksamhetsområden när efterfrågan är stor, i högkonjunktur. Kommunen kan då få bra betalt för marken/byggrätterna och kan ställa höga krav på utformning och gestaltning.
- Kommunen bör ta upp överläggningar med staten/försvaret om omlokalisering av containerhanteringen och annan verksamhet som ger störningar och tung trafik och därmed påverkar miljön och bostadsutbyggnaden.
- En stor satsning på kommunala verksamheter i denna nya stadsdel, framför allt skola, idrott och annan ungdomsverksamhet, är väsentlig för att Barkarbystaden ska få gott rykte och bli en attraktiv bostads- och arbetsplats.

Särskilda genomförandesynpunkter för bostadsdelarna

- Markanvisa bostadskvarter med måttlig omfattning, 200 – 400 lgh per anvisning, när det är god konjunktur för markanvisning och i takt med kommunens verksamhetsplanering. Gör uppehåll mellan utbyggnadsetapperna där varje avslutad utbyggnadsetapp är välfungerande ihop med tidigare etapper. Var observant på att problem med outhyrda bostäder kan uppstå plötsligt vid snabb utbyggnad om konjunkturen viker. Det drabbar inte bara exploatörerna ekonomiskt utan hela områdets attraktivitet.
- Kommunens markanvisning av bostäder kan ske i konkurrens om utformning och pris varierat med förhandling om speciell utformning för vissa delområden.
- Endast markanvisning till kommunen bostadsbolag eller till kooperativ hyresrätt kan säkra långsiktig hyresrätt.
- De som får markanvisning ska följa en i förväg bestämd utbyggnadstakt och utbyggnadsordning, så att redan inflyttade inte under lång tid "bor på byggplats". Upprätta etapputbyggnadsplaner som visar förhållandena, anslutningar till regionala vägnätet och provisorier, (t ex buss innan spårvägen) etc för olika utbyggnadsskeden.
- Beakta de olika kostnadseffekterna för boende i olika bostadsformer av olika parkeringsnormer och sätt att ordna parkering i detaljplaneringen.
- Klara ut saneringsbehov och statens röjningsansvar innan bindande (icke villkorade) försäljningsavtal tecknas vid markanvisningar.



Utdrag ur Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet sid 35

ETAPPANALYS

I den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet redovisas en illustration över möjlig utbyggnad av föreslagen planstruktur och exempel på etapputbyggnad med fyra utbyggnadsetapper.

Exemplet till etapputbyggnadsordning har stämts av med berörda kommunala förvaltningar. Att ha utbyggnadsordningen Etapp 1-4 enligt FÖP-exemplet som inriktning inom själva fältet bedöms fungera bra både från verksamhetsplanerings- och kommunaltekniska synpunkter. För dagvattenavledning från södra delen av Etapp 1 kan det dock komma att erfordras att en dagvattenledning byggs ut till planerad damm i Etapp 2. Det kan vara så att de provisoriska magasinerna i södra delen av Etapp 1 inte har tillräcklig kapacitet. Vidare kan det bli aktuellt att bygga en ny spillvattenledning genom Etapp 2 till påslag vid Barkarby Station från södra delen av Etapp 1. Detta kan motivera att de delar av Etapp 2, som ledningarna ska gå igenom, genomförs samtidigt som södra delen av Etapp 1.

För delar av bostadsbebyggelsen i Etapp 2 förutsätts bulleravskärmande kontors- eller annan verksamhetsbebyggelse utmed E18. När dessa bostäder kan utföras beror då på etableringsviljan i stråket utmed E18, vilket i sin tur kommer att beror på om och när Barkarby Station kan uppgraderas till en huvudomstigningsplats mellan regionaltåg och pendeltåg, det vill säga ett Stockholm Väst.

Gränsdragningar mellan de olika etapperna ska detaljstuderas i den fortsatta planeringen. Vidare kan utvecklingen av verksamheter inom Försvarets mark (Barkarby 4:1) och som kommunen inte råder över påverka tidpunkterna för utbyggnaden av de intilliggande områdena inom Etapp 1, 2, 3 och 4.

Barkarby Station ingår i FÖP:s etapp 4. Den föreslås utgöra en egen etapp som är tidsmässigt frikopplad från etappindelningen för själva Barkarbyfältet eftersom det är många parter och frågor som ska samordnas på regional nivå innan den kan genomföras. Det är dock angeläget att en ny tvärförbindelse för biltrafik över E18 och järnvägen, som ersättning för nuvarande bro, genomförs i samband med Etapp 2.

De utbyggda delarna av Barkarby handelsplats (IKEA etc som i FÖP sid 34 är markerade med grå färg) kallas för "Etapp 0" i denna genomförandestrategi.

Det i planen illustrerade sportfältet söder om Norrviksvägen ingår i FÖP-exemplet i Etapp 2. Utbyggnaden av sportfältet kommer dock troligen att ske successivt och utan direkt tidkoppling till de olika utbyggnadsetapperna.

För närvarande pågår utbyggnad inom den fördjupade översiktsplanens Etapp 1 med ca 240 bostäder och ytterligare 6000 kvm för handel.

Inom Etapp 1 har en arkitekttävling för äldreboende mm genomförts under 2006. Utbyggnad av vinnande förslag förutsätter viss ändring och utvidgning av detaljplanen för Flottiljområdet. Detaljplanearbetet har påbörjats och samrådsförslag beräknas vara framme till hösten 2007.

I denna strategi används den etappindelningsskarta som finns med i den antagna översiktsplanen. Inför kommande beslut om planuppdrag ska en uppdaterad karta över etappindelningen finnas som underlag.

EKONOMISKA BEDÖMNINGAR

Exploateringsekonomi

Vad ingår i exploateringsekonomi för Barkarbystaden:

Kommunens exploateringsekonomi för Barkarbystaden består av

Inkomster: Försäljning av kvartersmark för handel, kontor och bostäder,

Försäljning av befintliga före detta militära byggnader.

Hysesnettot vid uthyrning av befintliga fd militära byggnader fram till försäljning alternativt rivning.

Exploateringsbidrag vid ändringar av detaljplan för tidigare såld kvartersmark.

Utgifter: Genomförda förvärv av mark från staten och Stockholms Stad och eventuellt tillkommande förvärv för Barkarby Station.

Utbyggnad av trafikanläggningar, parker, naturområden mm.

Marksanering före försäljning, omläggning av befintliga ledningar, bullerskydd, rivning av del av landningsbanan m.m.

Administration av utbyggnaden, utredningar, markundersökningar, arkeologiska utgrävningar, försäljningsomkostnader m.m.

I exploateringsekonomi räknas här inte in anläggningsavgifter för VA eller kommunens kostnader för VA-utbyggnaden utan den hanteras inom VA-kollektivet med självkostnadsprincip på kommunnivå. Tillkommande investeringar inom Barkarbystaden i VA-ledningar bedöms till ca 130-150 mnkr exkl moms.

I exploateringsekonomi ingår inte heller investeringar för kommunala verksamheter som skola, förskola, idrottsplatser etc annat än att tillhandahålla erforderlig tomtmark för dessa.

Exploateringsekonomisk historik för Barkarbystaden

Järfälla kommun har förvärvat mark inom Barkarbystaden från staten 1987 och 1996 samt från Stockholms stad 1990 för sammanlagt ca 150 mnkr inklusive förvärvskostnader. Till och med maj 2007 har kommunen sålt mark för ca 340 mnkr i löpande priser samt haft ett hyresnetto och vissa exploateringsbidrag om ca 80 mnkr. Utgifter för trafikanläggningar etc har i löpande priser varit ca 150 mnkr. Det nominella exploateringsekonomiska överskottet har hittills per maj 2007 exklusive VA-verksamheten blir således ca 120 mnkr inom FÖP-området. Överskottet beror framför allt på IKEA-etableringen och det stora intresse för att etablera handel i området som har följt med den.

Resterande utbyggnadsetapper exklusive Barkarby Station

Kommunens tillkommande exploateringsutgifter för resterande del av Barkarby-staden (exklusive det som hör ihop med Barkarby Station – Stockholms väst) för att få fram säljbar kvartersmark har grovt

beräknats till ca 700 mnkr exkl moms i prisnivå våren 2007. Den därmed tillskapade kvartersmarken för handel, kontor, bostäder etc bedöms vara värd ca 1 200 mnkr (real penningvärdet 2007) vid försäljning under en 15-årig utbyggnadstid i växlande ekonomisk konjunktur, dvs något lägre i genomsnitt än prisnivån på byggklar kvartersmark i dagens högkonjunktur. Det indikerar ett möjligt överskott om ca 500 mnkr (exkl Barkarby Station) vilket kan bli betydligt större om kommunen väljer att endast sälja kvartersmark när konjunkturen och efterfrågan är hög.

Ett steg Barkarby station

Exploateringsökningen för Barkarby Station är betydligt svårare att bedöma idag. Även med antagande om att det blir en omstigningsstation Stockholm Väst så kvarstår att utreda hur broförbindelse för bil- och gc-trafik över järnvägen ska ordnas, hur Bällstaån ska utformas m.m. Vidare är huvudmannaskapet för stationsanläggningen och den i FÖP upptagna infartsparkeringen i garage eller P-däck m.m. inte klarlagt.

Värdet på tillskapad kvartersmark med byggrätter för bostäder och kontor vid nya Barkarby station kan komma att ligga i spannet 100 – 200 mnkr eller något mer om omstigningsplatsen bedöms som ett mycket attraktivt läge. För att få säkrare uppfattning om de ekonomiska konsekvenserna för kommunen av utbyggnaden av Barkarby Station krävs dels en förstudie om innehåll och utformning när beslut om Stockholms Väst är klart, dels en överenskommelse mellan berörda parter (Banverket, SJ, SL, Vägverket och kommunen) om huvudmannaskap och finansiering.

Verksamhetsekonomi

Erfarenheterna från större stadsdelsutbyggnader i Stockholm är att det initialt blir stor andel barn 0-12 år i förhållande till det totala invånarantalet. Skillnader i olika sätt att hantera uppbyggnaden av barnomsorg och grundskola vid inledningsvis stor andel barn och sedan vikande barnantal har normalt större betydelse för stadsdelens inverkan på kommunens ekonomi än de rent exploateringsökningsekonomiska övervägandena. Det är också avgörande för att lyckas integrera inflyttande från olika håll och för att stadsdelen ska bli ett attraktivt boendalternativ.

Nya permanenta byggnader och provisoriska lösningar för att klara barnbarn i förskola och skola de första åren och eftersläpningen med kommunalskatteintäkter från nyinflyttade till kommunen gör också att verksamheterna kostar mer per barn än kommunens genomsnitt. Samtidigt är det erfarenhetsmässigt mycket viktigt för stadsdelens attraktivitet att kommunen satsar ordentligt på skola och ungdomsverksamhet från början för att slippa dyrbara särskilda åtgärder för att lösa problem senare.

Toppeffekterna av höga barnandelar kan minskas med långsam utbyggnadstakt eller med uppehåll mellan olika utbyggnadsetapper.

Kommunen planerar inte någon ytterligare gymnasieskola för Barkarbystaden utöver ett diskuterat ”naturvetenskapligt centrum”, med gymnasieutbildning för ungdomar och vuxna som skulle ha nära anknytning till företaget och högskola.

Driftökning utöver initialkostnader

Efter initialfasen, som varar till 5-10 år efter sista nyinflyttning, bedöms driftkostnaderna för kommunalteknik, med gator, gc-vägar och park, respektive verksamhetsplanering inte vara högre inom

Barkarbystaden är genomsnittligt i övrigt för kommunen. Till detta kommer skötselkostnader för det tillkommande naturreservatet för Igelbäcken intill Barkarbystaden.

MARKANVISNINGSMODELLER

Upplåtelseformer

I programförklaringen sid 18 i ”Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet” sägs:

”Den fördjupade översiktsplanen ger utrymme för en utbyggnad av Barkarbystaden med 4 000 – 5 000 bostäder under en period på kanske 15 år. Här ska finnas bostäder för olika behov och önskemål, det vill säga variation och bredd när det gäller storlek och upplåtelseformer. Olika bostadstyper ska finnas – villor, radhus och flerbostadshus med olika höjd och karaktär.”

Kommunen avser att sälja marken för bebyggelsen, ej att upplåta med tomträtt.

Upplåtelseform för villor är normalt äganderätt. För radhus är ägande-, bostads- eller hyresrätt möjliga men marknadsefterfrågan kommer nog att leda mot äganderätt om inte kommunen politiskt vill styra mot bostads- eller hyresrätt. Upplåtelseformer för flerbostadshus kan vara bostads- eller hyresrätt (inkl kooperativ hyresätt).

Under utbyggnadstiden på kanske 15 år kan den kontinentala formen med äganderätt av andelslägenheter i flerbostadshus tillkomma.

Vid markanvisning, dvs försäljning av kvartersmark med byggrätt till viss bygg-herre, kan kommunen avtala om upplåtelseform för bostäderna. Om byggherren inte skulle följa avtalet kan påföljden var tilläggsköpeskilling eller vite. Kommunen kan dock inte avtalsvägen garanteras att upplåtelseformen inte ändras i framtiden. Före försäljning av en hyresrättsfastighet med bostäder ska ägaren hembjuda fastigheten till en av hyresgästerna eventuellt bildad och registrerad bostadsrättsförening. De reglerna tar över eventuella föreskrifter i ett markanvisningsavtal om att det ska vara hyresrätt. Enda sätten för kommunen att kunna kontrollera frågan om hyresrätt långsiktigt är att upplåta marken till kommunalt bostadsbolag. Markanvisning till kooperativ hyresrätt ger också troligen långsiktig hyresrättsupplåtelse.

Bostadsrättsfastighet kan vid obeståndssituation övergå till hyresrätt, vilket innebär att bostadsrättshavarna förlorar vad de har betalat för bostadsrätten. Detta var tyvärr inte helt ovanligt efter förra fastighetskrisen i början på 1990-talet. Bostadsrätter i radhus etc, som kan fastighetsbildas till egna fastigheter, kan om föreningen så bestämmer omvandlas till äganderätt. Detta blir allt vanligare i attraktiva områden för att bostadsrättshavarna tror sig få mindre kostnader så länge de bor kvar och högre pris om de säljer.

Sammanfattningsvis så kan kommunen ange en färdriktning med att föreskriva viss upplåtelseform vid markanvisning men fastighetsägare och boende kan senare välja annan upplåtelseform oavsett vad som ursprungligen har avtalats. Hyresrätt styr kommunen långsiktigt endast vid markanvisning till av kommunen ägt och kontrollerat bostadsbolag.

Kommunens påverkan på kostnader för boende och parkering

Tidigare statligt stöd till nyproduktion av bostäder i form av räntebidrag och investeringsstöd har upphört. Det finns inte heller någon statlig produktions-kostnadskontroll för nyproduktion av äganderätts- och bostadsrättshus. För hyresrätter begränsas hyressättning, i viss mån även förstagångshyran, av bruksvärdesystemet.

Från byggproducenthåll hävdas att lägre kommunala anslutningsavgifter och markpriser skulle ge lägre boendekostnader. Det är normalt sett inte sant eftersom bostadsproducenterna prissätter efter vad de anser marknaden tål, även om missbedömningar görs.

Däremot kan planläggningen påverka en del av kostnaderna för bebyggelsen inom kvartersmark och därmed om byggherrar anser sig få kostnadstäckning. Det påverkar också kommunens möjligheter att få bra betalt för markförsäljning, täckning för exploateringskostnader och inte minst att upprätthålla krav på bra fysisk miljö och kvaliteter i bebyggelseutformning.

En viktig kostnadsfaktor är parkeringsnormen och formen för uppställning av bilar. För smålägenheter i tät flerbostadshusbebyggelse med krav på parkering i underliggande garage (kanske av stadsmiljöskäl) blir det mycket höga investerings- och driftkostnader per m² bostadsarea jämfört med kedjehus eller villa med biluppställning vid huset.

Ambitionen i Barkarbystaden är att de boende ska kunna välja mellan att ha bil eller utnyttja den förväntade höga kollektivtrafikstandarden. Det är angeläget att kommunen i planeringen verkar för att boende utan bil eller endast en bil inte ska behöva subventionera dyra garageplatser eller P-däck som de inte nyttjar via hyra eller månadsavgifter. Metoden kan vara differentierade typer av parkeringar inom parkeringsnormen, självkostnadsbaserad prissättning av parkeringsplatser, inslag av bilpooler mm. Det viktiga är att ha en medvetenhet om pris- och kostnadsmekanismerna under planeringen och genomförandet.

Former och villkor för markanvisning

Genom att kommunen äger marken för nyexploatering kan kommunen bestämma hur och när den ska byggas inte bara genom sitt planmonopol utan även genom civilrättsliga avtal, vanligen kallade markanvisningsavtal eller exploaterings-/köpeavtal.

Olika kommuner i Storstockholm tillämpar olika sätt för markanvisning av kommunägd mark. Även inom en och samma kommun kan olika sätt förekomma beroende på områdets förutsättningar, om det är förhandlad eller konkurrensutsatt markanvisning och vad syftet med konkurrensen/tävlingen i så fall är etc.

En del kommuner väljer att ha en antagen lagakraftvunnen detaljplan klar före markanvisning, andra tycker att det räcker med att ha haft t ex detaljplanesamråd för att kunna lägga fast vad som ska gälla för markanvisningen.

Solna Stad har för t ex Ulriksdalsfältet valt att sälja hela området i ett tidigt skede till ett byggnadsföretag baserat på en planskiss (detaljeringsnivå något mer än en fördjupad översiktsplan).

Stockholms kommun har en markanvisningspolicy där företag i en slags turordning får markanvisning. Inledande avtal är snarast en icke bindande avsiktsförklaring i tidigt skede varefter företaget deltar i och bekostar utredningar under planläggningen. Inte sällan har Stockholms Stad krav på att företaget

ska anlita flera arkitektkontor för parallella uppdrag om bebyggelseutformning inom stadens planidé varefter staden och företaget gemensamt väljer ut bästa förslag. Definitivt avtal om markanvisning (försäljning eller tomträttsupplåtelse) tecknas i senare skede och godkänns i samband med antagande av detaljplan eller senare.

Järfälla kommun visar i förslaget till fördjupad översiktsplan en långsiktig och tydlig väg för planeringen av resten av Barkarbyfältet. En god planberedskap är en förutsättning för att kunna göra markanvisningar när det är som lämpligast med hänsyn till bostadsefterfrågan, exploatörernas betalningsvilja, verksamhetsplaneringen, utbyggnaderna av de regionala trafiklederna och kollektivtrafiken etc. Möjlighet kan då finnas till markanvisningar av enstaka eller flera ”kvarter” i tidigt eller senare planskede.

Hur detaljerat bebyggelseutformningen ska regleras i detaljplan och vilka utformningsfrågor, som ska avtalas om får bedömas i fall till fall och beroende av när i detaljplaneprocessen markanvisning ska göras.

Eftersom kommunen äger marken kan detaljplanerna göras flexibla och kommunen kan vid försäljningen (markanvisningen) avtala med köparen om att marken ska byggas på visst sätt. En förutsättning är att det finns ett tävlingsförslag, gestaltungsprogram eller idé framtagen på annat sätt, för att garantera en god stadsmiljö.

Föreslagen kvartersstruktur i illustrationen till FÖP genomförs i huvudsak så att kommunen bygger ut gatorna medan marken inne i kvarteren genomförs och sköts av fastighetsägarna. I några delar kan det eventuellt bli aktuellt att låta en mindre väg eller gränd mellan två kvarter ligga på kvartersmark. Från kommunala drift- och skötselsynpunkt kan detta vara att föredra, där den allmänna karaktären inte är så stark.

Etappvis färdiga boendemiljöer villkor för markanvisning

För att Barkarbystaden ska få en god start som attraktiv stadsdel är det viktigt att markanvisningarna samordnas och villkoras av att bebyggelsen genomförs så att inflyttade delar har färdig boendemiljö omkring sig. Inflyttade ska inte behöva bo på byggplats med leriga entrévägar och bullrande maskiner. Det kan ibland vara svårt att genomföra trots vällovliga ambitioner, jämför t ex Hammarby Sjöstad där vikande efterfrågan under pågående hög utbyggnadstakt gjorde att några exploatörer, som listats för markanvisning, tackade nej i sent skede, vilket ledde till några obyggda tomter bland inflyttade hus.

Utbyggnad av gator, annan allmän plats och VA

I Järfälla kommun är det vanligtvis kommunen som bygger ut gator, allmänna VA-ledningar och annan allmän plats medan exploatören bygger inom kvartersmark. Så har också skett i Flottiljområdet. Fördelarna med detta traditionella upplägg är att kommunen har direkt kontroll över projektering, LOU-upphandling och utförandet. Ett bostadsprojekt belastas heller inte med moms på utbyggnaden av gata och allmän plats om utbyggnaden görs av entreprenör anlitad av kommunen.

Alternativt och ofta förekommande upplägg är att exploatören, dvs den som fått markanvisning, också bygger ut angränsande gata och VA-ledningar. Fördelarna är att utbyggnaden tekniskt, tids- och arbetsmässigt kan samordnas med arbetena/anläggningarna inom kvartersmark (detaljhöjdsättning, massbalans, mellanupplag, maskinutnyttjande etc), att exploatören ansvarar för alla skador från byggtrafik om anläggningarna överlämnas vid inflyttad kvartersmark etc. Nackdelar kan vara att

kommunen kan tycka sig ha mindre kontroll över arbetena än vid anlåtande av egen entreprenör och att mervärdeskatt på gatuarbeten blir kostnad för bostadsprojektet. Om markanvisning görs i utformningstävling kan även utbyggnaden av de allmänna anläggningarna ingå i den konkurrensutsatta delen.

Även om Järfälla kommun väljer sin huvuduppläggning att självt ombesörja utbyggnad av gator, vatten och avlopp, som ju har särskilda fördelar för anläggningar som ska betjäna flera markanvisningsetapper, så kan alternativet att exploatören även utför gator och ledningar vara värt att överväga där anläggningarna endast betjänar kvartersmark som kommunen avser att markanvisa genom tävlingsförfarande.

Marksanering

Det är viktigt att kommunen inte tar på sig marksanering inom anvisad/såld kvartersmark efter köparens/exploatörens tillträde och fullgånget köp. Frågan om marksanering bör lösas senast innan kvartersmarken tillträds, helst genom att den som ska få markanvisningar ges möjlighet att undersöka område och sedan friskriva kommunen. Om saneringsbehov konstateras kan tidigare ägare och verksamhetsansvariga, även en arrendator, ha skuld i detta och skyldighet att ersätta saneringskostnaderna om det inte är friskrivet i tidigare avtal.

Staten har i markförsäljningarna av Barkarbyfältet till kommunen friskrivit sig från saneringsansvaret enligt jordabalksreglerna med undantag för ansvaret för sex bränslecisterner. Dessutom torde staten/försvaret ha kvar visst saneringsansvar enligt miljöbalken som tidigare verksamhetsutövare.

Sanering kan även gälla kvarlämnad militär materiel, ammunition etc. Staten har, genom försvaret, kvarstående ansvar för röjning av blindgångare i den överlåtna marken. Det är därför lämpligt att staten tillfrågas om riskbedömning och sanerings-/ röjningsbehov.

Förberedande grundförstärkning

Inom delar av flygfältet kan marken utgöras av lera av typ och med mäktighet, som kan motivera att marken förbelastas med massuppfyllnad under några år innan den ska byggas ut. Kommande geotekniska utredningar i samband med detaljplaneläggning kan ge svar på detta. Om det sedan blir aktuellt om kommunen eller blivande exploatör ska svara för förbelastning kan bero på tillgången till överskottsmassor inom Barkarbyfältet eller från de planerade större infrastrukturarbetena i närområdet.

Fornminnen

Inom och intill Barkarbyfältet finns kända och även troligen okända forn- och kulturminnen, som kan kräva anpassning av utbyggnadsplanerna eller kostsamma, tidsödande undersökningar och utgrävningar.

Även om visst fornminnesområde får bebyggas efter undersökning kan kostnaden för detta bli hög i förhållande till markens värde för bebyggelse. I några sådana fall kan det vara möjligt att integrera fornminnesområdet, eventuellt med förstärkt markbehandling för att tåla slitage, och i stället bygga där undersökningar/ utgrävningar inte erfordras. Det finns olika ”skolor” kring värdet av fornminnen nära bebyggelse, hur det ska skyddas mot nötning m.m. men det kan vara värt att pröva. Om det skulle visas sig vara misslyckat kan ju alltid fornminnet undersökas/utgrävas och sedan användas för bebyggelse eller som park- eller naturmark.

KYRKBYN OCH TINGSBYN

Kyrkbyn

I Kyrkbyn pågår utbyggnad av 39 bostäder (Folkhem) som i FÖP redovisas som ingående i Etapp 1.

Den övriga bebyggda och obebyggda delen av Kyrkbyn redovisas som tillhörande Etapp 3. Kommunstyrelsen beslöt dock 2006-10-23 att på förslag från miljö- och hälsoskydds nämnden tidigarelägga detaljplaneläggning av den del av den befintliga bebyggelsen i Kyrkbyn som ännu inte är ansluten till kommunalt VA. Detaljplanen kan även komma att innefatta ett mindre antal nya byggrätter/tomter på kommunägd mark. Det berörda området avses genomföras på kommunens normala sätt för omvandlingsområden, dvs med kommunalt huvudmannaskap och uttag av anläggningavgift för VA och gatukostnadsersättning för berörda fastigheter.

Tingsbyn

Tingsbyn ingår i Etapp 2. Huvuddelen av nuvarande bebyggelse är ansluten till kommunalt VA. FÖP innehåller inga planer på förtätning av den befintliga bebyggelsen utan endast kompletterande småskalig bebyggelse på kommunens intilliggande mark, att genomföras enligt föregående avsnitt ”Markanvisning för nya bostadsområdena”. Kompletteringsbebyggelsen medför nybyggnad av förhållandevis lång sträcka VA-ledning.

ETABLERINGSPOLICY FÖR HANDEL OCH VERKSAMHETER

Etapp 0 är i huvudsak utbyggd. Några fastighetsägare inom handelsplatsen har anmält intresse av att få göra utbyggnader inom sina respektive tomter. I det sammanhanget får också prövas om en gångförbindelse kan tillskapas över E 18.

Inom gällande detaljplan för Barkarby trafikplats finns ett nytt handelsområde för 20 000 m² BTA handel och 10 000 m² BTA kontor/hotell. En planändring har gjorts för en utökad byggrätt för handel inom den så kallade krosstomten och med en norrgående ramp i Barkarby trafikplats. Området ingår i Etapp 1.

Inom Etapp 2 redovisas i FÖP ca 60 000 m² BTA för verksamheter utmed E18. Det är angeläget att huvuddelen av dessa byggs ut i ett tidigt skede eftersom bebyggelsen även ska tjäna som bullerskydd för innanförliggande tillkommande bostadsbebyggelse på Barkarbyfältet. Det innebär att mark inom verksamhetsområdena kan komma att säljas separat på sätt som gällt för Barkarby handelsplats eller ingå i markanvisning för innanförliggande bostadsbebyggelse.

Intresset för och innehållet i etableringar utmed E18 kommer också att påverkas av om och när Barkarby station upphöjs till huvudknutpunkten Stockholm Väst .

I bostadsområdena på Barkarbyfältet kommer det också att finnas ett inslag av lokaler, framförallt i bullerutsatta lägen och bottenvåningar, och som då ingår i markanvisningarna för bostadsområdena.

DAGLIGVARUHANDEL I BARKARBYSTADEN

Trots stort intresse från olika intressenter har kommunen hittills inte sålt mark inom Barkarby handelsplats för etablering av dagligvaruhandel. Detta för att inte försvaga underlaget för Jakobsbergs Centrum och annan lokal dagligvaruhandel i kommunen. I och med att FÖP för Barkarbyfältet med stort inslag av bostäder har antagits av fullmäktige kommer etablering av dagligvaruhandel i Barkarby i ett annat läge.

Kommunen har låtit Handels UtredningsInstitut (HUI) göra en handelsstudie avseende hur en sådan större dagligvaruetablering inom Barkarby handelsplats

skulle påverka dagligvaruhandeln inom närliggande kommundelar och möjligheten till lokala dagligvarubutiker inom nya Barkarbystaden. Utredningen tyder på att en sådan etablering i Barkarby inte får avgörande betydelse för utvecklingen av Jakobsbergs Centrum etc och går att förena med åtminstone en dagligvarubutik i bostadsområdena, troligen vid någon spårvägs-/busshållplats.

På uppdrag av kommunen har Nordplan gjort en analys av förutsättningarna för att etablera dagligvaruhandel på Barkarby handelsplats. Slutrapport har inte lämnats.

Ett tänkbart läge för en större dagligvarubutik i området är sydost om cirkulationsplatsen Herrestavägen-Enköpingsvägen (Kalvshälla) inom Etapp 1.

Vid nya Barkarby station (Stockholm Väst) kommer det troligen att bli viss utökad dagligvaruhandel jämfört med idag.

Eftersom kommunen äger marken och styr exploateringen kan kommunen teckna bindande avtal med den dagligvaruhandlare som bäst uppfyller kommunens etableringsönskemål.

NATURRESERVAT

Den nordöstra delen av FÖP-området är markerad som blivande naturreservat för Igelbäcken. Ett förslag till bildande av reservat och skötselplan för området remissbehandlades under 2004. Syftet med naturreservatsbildningen är enligt förslaget att bevara och vårda ett natur- och kulturmiljöområde av stort värde för allmänhetens friluftsliv, naturvården och vetenskapen, samt att bevara, vårda och restaurera Igelbäcken. Vid beslut om inrättande av reservat ska också skötselplan fastställas. Beslut om investeringsmedel bör också ingå i beslutet.

I kommunens köp 1996 från staten av det område som är utarrenderat till Barkarby Flygklubb ingår fastigheten Akalla 5:2 vid Hägerstalund inom Stockholms Stad. Fastigheten ingår inte i FÖP-området.

När flyget har avvecklats bör ställning tas till om/hur Järfälla kommun ska överlåta fastigheten till Stockholm stad genom försäljning, markbyte eller gåva. Det är rimligt att området också läggs ut som naturreservat.

ENERGIPOLICY FÖR BARKARBYSTADEN

Enligt FÖP ska energifrågorna uppmärksammas i planeringen av de olika etapperna för att åstadkomma en energisnål bebyggelse.

Miljö- och resurseffektiva uppvärmningssystem ska användas. I första hand ska vattenburna uppvärmningssystem väljas så att olika energislag kan användas utan omfattande ändringar. Fjärrvärme eller lokala miljöanpassade uppvärmningsanläggningar är möjliga.

En huvudledning för fjärrvärme mellan Jakobsberg och Akalla som passerar genom Barkarbystaden och har kapacitet för möjlig fjärrvärmeförsörjning av större delen av Barkarbystaden.

Direktverkande el kan endast komma i fråga om en byggnad har mycket låg energiförbrukning t ex genom så kallad passiv-hus-teknik.

Initiativ att bygga energisnålt och hållbart kan uppmuntras genom att markanvisning används som ett verktyg för att gynna ett byggande inriktat på en minskad klimatpåverkan.

AVVECKLING AV FLYGVERKSAMHETEN

Länsstyrelsen var vid detaljplaneläggningen för bostadsbebyggelsen inom Flottiljområdet tveksam till bebyggelsens närhet till flygfältet vid nuvarande flygverksamhet. Inför kommande detaljplaneetapper behöver därför flygverksamheten upphöra.

Kommunens arrendeavtal från 1998 med Barkarby Flygklubb gäller med kalenderårsvis varsel för uppsägning. För att kunna fortsätta med detaljplaneläggning och bostadsutbyggnad i området har kommunen därför sagt upp avtalet för upphörande 2008-12-31.

ÅTGÄRDSPROGRAM MOT BULLER

Trafikbuller från omgivande trafikleder

Begränsning av trafikbuller från omgivande huvudtrafiknät, E 18 m fl, kan ske vid källan (bullerplank, tunnel, nedskärningar etc) eller med avskärmande kantbebyggelse. Detsamma gäller buller från järnvägen. Hur detta i detalj ska ske får utredas i väg- och järnvägsprojekten och i detaljplanerna för Barkarbystaden. Inom Etapp2 kan det innebära att bostadsbebyggelsen sydväst om den centrala parken kan uppföras först när avskärmande bebyggelse längs E18 är uppförd. Det kan därvid också bli aktuellt att kommunen, Vägverket och Banverket (och ev även Stockholms Stad) kommer överens om bulleråtgärdsprogram i avtal. Ett sådant avtal skulle klargöra förutsättningarna för detaljplanearbetet och länsstyrelsens prövning av miljö- och hälsofrågorna.

Trafikbuller inne i Barkarbystaden

Föreslagen bebyggelseutformning enligt FÖP, med stadsmässiga kvarter, kan kräva speciell hänsyn och åtgärder för att inte få för höga bullernivåer i utsatta lägen. Det kan behandlas i detaljplanernas krav på gårdsformade kvarter, genom begränsning av genomfartstrafik, uppdelning av trafikmängder inne i området, bottenvåningar med lokaler i vissa lägen etc samt i detaljplanebestämmelser.

Försvarets verksamhet

Försvaret har aviserat en utökning av containerhanteringen inom sin fastighet. Det kan ge ökat buller både från lastning- och lossning och från transporter genom Barkarbystaden. Även om spridningen av bullret kan begränsas en del genom avskärmningar etc ger det inte någon bra grannmiljö för bostadsbebyggelse.

Kommunen bör ta upp överläggningar med staten/försvaret om verksamheten inom området och om kostnadsansvaret för eventuella bulleravskärmningar.

DAGVATTENPROGRAM

Miljö- och hälsoskyddsnämnden antog i oktober 2004 ”Riktlinjer för dagvattenhantering” i Järfälla kommun som är tillämpliga för utbyggnaden av Barkarbyfältet.

Recipenter för dagvatten från Barkarbyfältet är Säbysjön/Igelbäcken och Bällstaån. En dagvattenutredning gjordes 2004 för Flottiljområdet och västra delen av Barkarbyfältet. I utredningen föreslås att en reningsdamm för dagvatten anläggs nedanför Järfälla kyrka.

I FÖP föreslås att den kulverterade och utträtade delen av Igelbäcken under nuvarande landningsbana återställs till öppet dike, eventuellt i ursprunglig sträckning. Vidare föreslås strandskoning mm för Bällstaån vid nya Barkarby Station.

”Riktlinjer för dagvattenhantering” och förslagen i FÖP får bedömas vara tillräckliga som övergripande dagvattenprogram för Barkarbystaden. För varje detaljplaneetapp ska göras en för etappen anpassad dagvattenutredning.

Åtgärder för Bällstaån respektive Igelbäcken ska ske i samråd inom de kommunövergripande arbetsgrupperna för respektive vattendrag.

MILJÖ- OCH GESTALTNINGSPROGRAM

Till varje detaljplan kommer att utarbetas ett miljö- och gestaltningsprogram och som även behandlar frågorna om konstnärlig utsmyckning. Om/när exploatör är utsedd ska denna delta i programarbetet.

Miljö och gestaltningsprogrammet ska även ingå som avtalshandling vid markanvisning/försäljning av kvartersmark.

ANVÄNDNING AV BEFINTLIG BEBYGGELSE

En del befintliga byggnader kan bli aktuella för ny eller fortsatt kommunal användning. Inriktningen för övriga byggnader som ska bevaras är att de ska säljas till hyresgäster eller andra intressenter.

Huvuddelen av de befintliga byggnader som ska bevaras ligger inom detaljplanelagd del av Flottiljområdet i Etapp 1. De byggnader som har bedömts ha särskilt kulturvärde har

skyddsbestämmelse i detaljplanen. Det kan också bli aktuellt för den särpräglade hangaren vid Norrviksvägen i Etapp 4 och som eventuellt skulle kunna användas för kommunal verksamhet alternativt säljas med bevarandekrav.

Barkarby Flygklubb äger flera byggnader inom sitt arrendeområde. Dessa ska bortföras av Flygklubben när arrendet upphör.

INVERKAN AV STÖRRE INFRASTRUKTURPROJEKT

Barkarby station – Stockholm Väst

För närvarande pågår utredningar om Mälärbansans utbyggnads som pekar mot att Barkarby Station blir huvudknutpunkt för omstigning mellan regional- och pendeltåg. Det skulle också öka närområdets attraktivitet för etablering av kontorsverksamhet. En viktig ekonomisk och gestaltningsmässig fråga är omfattningen av infartsparkering, vem som ska vara huvudman för den och hur den ska utformas. Markparkering ger låga anläggningskostnader men är ytkrävande medan infartsparkering i P-däck eller garage ger höga investeringskostnader.

När stationens status är beslutad kommer det att krävas särskild utredning av utformningen och förhandlingar om huvudmannaskap och finansiering med berörda parter.

Vägutbyggnad Hjulsta-Ulriksdal

Viss osäkerhet råder om när Vägverket kan genomföra utbyggnaden/ omläggningen av E 18, sträckan Hjulsta – Ulriksdal. På kort sikt har en eventuell försening ingen inverkan på utbyggnaden av Barkarbystaden. Utbyggnaden av södra delen av Etapp 2 och avstängning av Norrviksvägen för utbyggnad av etapp 3 och 4 berörs om inte Hjulsta trafikplats byggs om.

Barkarby trafikplats

Pågående komplettering av Barkarby trafikplats med ramper och som bekostas av kommunen är en tillfällig lösning. Den bedöms dock ge tillräcklig kapacitet fram till sista utbyggandsetappen av Barkarbystaden. Vägverket har upprättat en förstudie för trafikplats Barkarby på E18. Den i den fördjupade översiktsplanen införda utformningen av trafikplatsen med en cirkulationsplats i plan ovanför E18 är vägverkets ansvar som väghållare att ombesörja och bekosta.

Förbifart Stockholm

Vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet väster om centrala Stockholm behöver förstärkas. Vägverket har i en vägutredningen beskrivit två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm respektive Diagonal Ulvsunda samt ett alternativ med tyngdpunkten på kollektivtrafik och vägavgifter det så kallade Kombinationsalternativet. Vägverket region Stockholm förordar liksom länets kommuner att Förbifarten byggs. Regeringens tillåtlighetsprövning av projektet förväntas under hösten 2007. I den fördjupade översiktsplanen har Förbifarten antagits vara klar tidigast 2016. Förbifarten är inte en förutsättning för utbyggnaden av Barkarbystaden, men ger området fördelar både för tillgänglighet och också för miljön.



Järfälla Kommun



Besöksadress: Kommunhuset, Vasaplatsen 11, Jakobsberg
Postadress: 177 80 Järfälla Telefon växel: 08-580 285 00
Hemsida: www.jarfalla.se E-post: jarfalla.kommun@jarfalla.se