

## PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR

### Planeringen i regionen

För Järfälla blir omvärlden allt viktigare. Stockholmsområdet och Mälardalen expanderar snabbt, nya regionala stadskärnor växer fram och kommunerna i regionen flätas alltmer samman. Utvecklingen mot en vidgad funktionell region pågår. Det är de allt bättre kommunikationerna som gör det möjligt att arbetspendla och ha handelsutbyte över större avstånd.

Järfälla kommun samverkar med kommunerna i Mälardalen genom medlemskap i Mälardalsrådet och samarbetar med kommunerna längs E 18 och Mälärbanan i ett särskilt forum kallat ABCU. Kommunerna i detta pendlingsstråk är ömsesidigt beroende av varandras planering och har förutsättningar att stärka utvecklingen i stråket genom gemensamma satsningar. Barkarbyns utveckling till en kommunikationsknutpunkt är av intresse för många invånare i detta stråk.

### RUFS

Den regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholmsregionen (RUFS) beskriver hur regionen bör växa och utvecklas för att kunna möta den förväntade tillväxten under de kommande 30 åren. Regionplanens grundläggande mål är att skapa internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor och en långsiktigt hållbar livsmiljö.

För att uppnå dessa mål har fem strategier utarbetats

- öka regionens kapacitet
- skapa attraktiva kärnor och stärka innovationsmiljön
- vidga och hålla ihop regionen
- utveckla effektiva system och strukturer
- internationalisera regionen

Stockholmsregionen är i huvudsak enkärnig idag, med majoriteten av arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner samlade i Stockholms stad.

Genom att utveckla yttre kärnor med avsikt att avlasta Stockholm förutspås enligt RUFS en hållbar och konkurrenskraftig region växa fram.

En av de tre föreslagna regionala kärnorna är Barkarby-Jakobsberg. De övriga är Kista-Sollentuna-Häggvik och Flemingsberg. Dessutom föreslås fyra delregionala kärnor.

### Grannkommunernas planering

Förutsättningarna för att bygga ett stort bostads- och arbetsområde i Barkarby påverkas förstås av den utbyggnad som planeras i Järfällas nära omland. Grannkommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna har ambitiösa utbyggnadsplaner.

### Stockholms stad

I översiktsplanen från 1999 anger Stockholm att staden ska byggas inåt. Strategin innebär att:

- återanvända redan exploaterad mark
- bevara och utveckla Stockholms karaktär och grönstruktur

- bygga ny stad i gamla hamn- och industriområden runt innerstaden
- utveckla attraktiva knutpunkter i ytterstaden
- bygga i goda kollektivtrafiklägen,
- komplettera ytterstadsdelar för lokala behov.

I anslutning till kommungränsen anges att den närmare planeringen ska samordnas med angränsande kommuner.

Översiktsplanen visar tolv stadsutvecklingsområden där minst 50 000 nya bostäder och 100 000 arbetsplatser kan tillkomma till år 2030.

Stockholms stad har som mål att 20 000 nya bostäder ska påbörjas under perioden 2003 till 2006.

### Kista

Stockholms stad har långtgående planer på att utveckla Kista i syfte att stärka Stockholms position inom telekom- och IT-klustret. Utbyggnaden av Kista pågår kontinuerligt. KTH och Stockholms Universitet har startat ett IT-universitet i området som fullt utbyggt beräknas kunna ta emot 10 000 studenter. I utbyggnadsplanerna för Kista finns också plats för fler kontor, forskningslaboratorier, studentbostäder, skolor etc.

Planering pågår för att bygga ytterligare en skyskrapa efter Kista Science Tower. Kista Residence Tower ska bli ungefär lika högt, 37 våningar. I skyskrapan planeras bland annat 250

små företagslägenheter till de anställda i Kista samt serviceinrättningar för de boende. Inom organisationen Kista Science City samverkar Stockholm med angränsande kommuner.

I Spånga–Tensta planerar Stockholm att bygga över 900 lägenheter och i Tensta kommer en boutställning att hållas under 2006. Utställningen ska visa nybyggnad, påbyggnad och ombyggnad.

#### ***Sundbybergs Stad***

Sundbyberg ska, enligt sin översiktsplan från 2001, växa och förtätas på i huvudsak redan exploaterad mark.

Centrala Sundbyberg ska förtätas och rustas upp för att behålla och stärka centrumfunktionen och stadsmässigheten.

I Stora Ursvik planeras för en blandad stadsdel med ca 3 000 - 4 000 bostäder och ungefär lika många arbetsplatser. Byggstart 2005.

Stadsdelarna Rissne-Hallonbergen-Ör planeras att kopplas närmare samman samt förtätas med både bostäder och verksamheter. En fördjupad översiktsplan ställdes ut våren 2005 och man avser att påbörja detaljplanarbetet så fort den fördjupade översiktsplanen vunnit laga kraft.

#### ***Sollentuna***

Sollentuna planerar att bygga 3500 lgh på 10 år. De största utbyggnadsområdena ligger i Tureberg i centrala Sollentuna och i Edsberg och Helenelund. I Helenelund pågår utbyggnaden av Silverdalsområdet, en ny stadsdel med ca 50 000 kvm kontor och lokaler och ca 700 bostäder.

#### ***Solna***

I ett förslag till översiktsplan som varit på samråd våren 2005 pekas fem områden ut som utvecklingsområden. Kommunens huvudsakliga stadsutveckling och utbyggnad skall äga rum i dessa områden. De fem områdena är Huvudsta, Solna city, Karolinska sjukhus- och institutsområde, Västerjärva och Ulriksdalsfältet samt Råstablick.

En antagen fördjupad översiktsplan för *Västerjärva-Ulriksdal* föreslår att ca 1 500 lägenheter och ca 130 000 kvm kommersiella lokaler skall kunna byggas på Ulriksdalsfältet och ca 4 000 lägenheter och ca 50 000 kvm kommersiella lokaler i Västerjärva. En del av utbyggnaden ligger inom Sundbybergs kommun.

#### ***Upplands-Bro Kommun***

Norr om Järfälla ligger Upplands-Bro kommun. Kommunens översiktsplan visar ett möjligt tillskott av ca 6 500 bostäder, 2 200 i Bro och 4 200 i Kungsängen, varav endast delar förväntas genomföras fram till 2020. Målsättning med bostadsbyggandet i Upplands-Bro är att öka befolkningsunderlaget för Kungsängens centrum samt binda samman de olika stadsdelarna bättre.



## Barkarbyfältet - befintliga förhållanden





## Flyget

### Historik

Flygverksamheten påbörjades 1913 på Hägerstals flygfält/Barkarby flygstation. Under första världskriget anlades ett militärt flygfält här. Fram till dess Bromma flygfält var färdigt 1936 användes Barkarby för både civila och militära flygningar. Jaktflottiljens - F8:s - verksamhet påbörjades 1938 och pågick till 1960-talet då verksamheten förändrades mot transportflyg.

F8:s tillkomst innebar att flottiljbyggnaderna uppfördes. F8 upphörde som flygbas i fredstid 1974 och som krigsbas 1994. 1975 bildades Barkarby flygklubb och idag används flygfältet för sportflyg. Flygplatsen är Sveriges äldsta, fortfarande aktiva flygplats.

### Flygverksamheten idag

Barkarby flygplats är en flygplats för allmänflyg. Barkarby drivs som enskild flygplats enligt bestämmelser som finns utfärdade av Luftfartsverket och efter riktlinjer för miljön utfärdade av Järfälla kommun. Flygplatsen utnyttjas till sportflyg, skol- och övningsflyg, modellflyg och skärmflyg.

Verksamheten alstrar knappt 15 000 flygrörelser per år med stor variation över året. Ca 10 000 genereras av flygskolorna från Bromma och ca 5 000 av Barkarby FK:s medlemmar och gäster.

Flygplatsen är normalt öppen för enstaka startar och landningar. Grinden till fältet är öppen

vardagar 8-20 och helger 10-18. Flygträning pågår dagtid vardagar 8-18 och innebär upprepade startar och landningar. Start-/landningsbanan är asfalterad ovanpå betong och 990 m lång.



Sportplan på Barkarby flygfält.

### Barkarby flygklubb

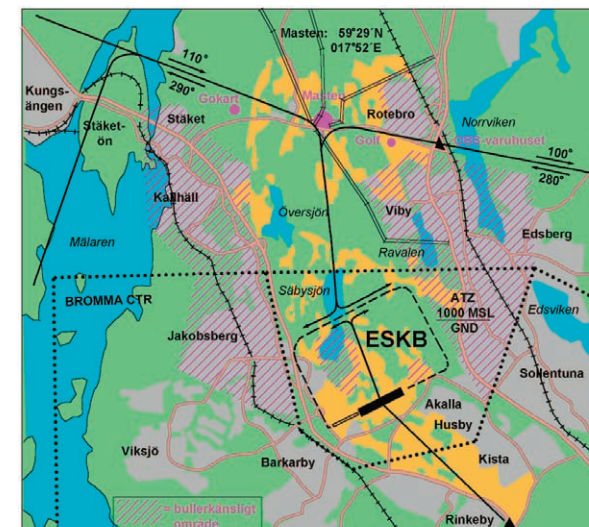
Barkarby FK som arrenderar marken av kommunen ansvarar för drift och underhåll. Klubben har ca 300 medlemmar, klubbhus med servering och 78 hangarer. 133 flygmaskiner är baserade på fältet (feb 2005). I flygplansflottan ingår också hembyggda flygplan samt en del veteranflygplan.

Klubben bedriver i egen regi skolning med ultralätta flygplan (bullerclass 0). Dessa flygplans-typer ger normalt inte bullernivåer över 70 dB(A) utanför själva flygplatsområdet. Almar driver

flygutbildning på fältet i samarbete med Barkarby flygklubb.

### Flygvägar/flygstråk

In- och utflygningsvägar för Barkarby flygfält redovisas på kartan nedan. De är framtagna av Barkarby flygklubb tillsammans med Järfälla och Sollentuna kommuner.



Karta över flygplatsen med beskrivning av flygvägar.

### Buller

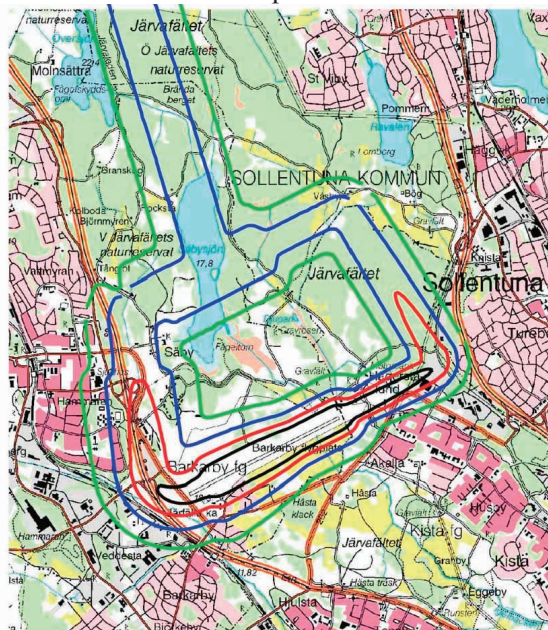
Barkarby trafikeras av flera olika flygplanstyper med olika bullerclasser.

### Flygstatistik 2004

Antal besökande plan motsvarar Barkarby FK:s plan procentuellt i bullerclasser enligt uppgift från flygklubben. Procenttalet visar alltså fördelningen på bullerclasser för samtliga plan.

Bullerklass	L <sub>Amax</sub> dB(A)	Barkarby FK	Totalt (%)
0	< 65	20	15
I	66-70	56	42
II	71-75	8	36
III	76-80	9	7
IV	81-85	0	-
V	>85	0	-
		133	

Det totala antalet rörelser är under 15 000 per år. 1 flygrörelse betyder 1 landning. Drygt 6000 flygrörelser alstras av Barkarby FK, knappt 9 000 av besökande. Bullernivån L<sub>Amax</sub> dB(A) för olika bullerklasser redovisas på karta nedan.



L<sub>Amax</sub> för olika bullerklasser vid Barkarby flygplats  
 Grön linje 70 dB(A) bullerklass IV  
 Blå linje 70 dB(A) bullerklass III  
 Röd linje 70 dB(A) bullerklass II  
 Svart linje 70 dB(A) bullerklass I

### **Avtal mellan kommunen och flygklubben**

Det finns ett arrendeavtal mellan Järfälla kommun och Barkarby flygklubb. Avtalet innebär att flygklubben får driva arrenderad del av landningsbanan som enskild flygplats men inte som näringsverksamhet. Upplåtelsen gäller från 1998-01-01 tills vidare. Arrendatorn har inte rätt till avträdesersättning då arrendet upphör.

### **Enskilda och allmänna flygplatser**

Enligt avtalet får Barkarby flygklubb bedriva flygfältet som **enskild flygplats**. En enskild flygplats är anmäld till Luftfartsstyrelsen, som fastställt villkor för inrättande, underhåll och drift. Styrelsen kan förbjuda en flygplats om det krävs med hänsyn till flygplatsens inverkan på omgivningen. Om en enskild flygplats uppfyller kraven för en allmän flygplats kan Luftfartsstyrelsen godkänna flygplatsen (godkänd enskild flygplats). Luftfartsstyrelsen prövar frågor om tillstånd att inrätta och driva **allmänna flygplatser**. Om tillstånd har meddelats av regeringen får Luftfartsstyrelsen fastställa villkor för tillståndet.

### **Risker**

2004 gjordes en riskbedömning avseende flyget i detaljplanearbetet för Flottiljområdet. De riskfaktorer som berördes var **transporter av flygdrivmedel** som idag transporteras till flygplatsen via den östra infarten vid Akallavägen. Drivmedelsanläggningen finns bland hangarerna i den nordöstra delen av planområdet. Risker för **flyghaverier** är totalt sett mycket små. I närområdet till flygplatser är det främst i förlängningen av start- och landningsbanan som haveririsker finns. Utsläpp av flygavgaser

förekommer och olägenheter av **avgaslukt** kan inte helt uteslutas.

### **Stockholmsberedningen**

Stockholmsberedningens utredning 2003 om flygplatskapacitet i regionen behandlade bl a allmänflyget. De tre största allmänflygfälten i regionen var då utredningen gjordes Bromma, Tullinge och Barkarby. Tullinge är nedlagt sen september 2004. Enligt beredningen kan tillräcklig flygplatskapacitet i länet upprätthållas om flygverksamheten på Bromma får fortsätta eller att en ny citynära flygplats byggs. På Bromma har från 2003 antalet landningar (allmänflyg) begränsats från omkring 23 000 landningar per år till 15 000 per år. För Bromma betonas affärsflygets betydelse och för att säkra nödvändig expansion kommer skolflyget att flyttas. Totala antalet landningar är 80 000 per år. En viktig faktor för flygplatser för allmänflyget är behovet av tillgång till hårdgjorda asfaltbanor som tillåter flygtrafik året om samt möjligheter till allvädersflygning. Inom länet finns Bromma och Barkarby med denna typ av beläggning.

I Stockholmsberedningen anges att Barkarby planeras för framtida bostadsbebyggelse och att flygplatsens existens är osäker. Förutsättningarna för allmänflyget i Mälardalen totalt är enligt beredningen goda. De flesta kommuner värnar om flygfälten. Ca 30 flygplatser finns i Mälardalen.



### Vad säger RUFs om flygplatsen?

Regionens långsiktiga flygplatsbehov måste tillgodoses inom länet. Befintliga flygplatser i Mälardalen utgör inte fullgoda alternativ för regionens behov. Regionens långsiktiga behov av flygplatskapacitet måste tillgodoses på de befintliga trafikflygplatserna Arlanda och Bromma. Bromma som ett komplement till Arlanda bland annat för det kvalificerade allmänflyget. Internationella bedömningar pekar på en stark ökning av allmänflyget i framtiden. I Stockholmsregionen kommer flygplatskapaciteten för allmänflyget och skol- och privatflyget att minska kraftigt då Tullinge och Barkarby flygplatser stängs för allmänflyget och en betydande del av skol- och privatflyget på sikt avvisas från Bromma. Mot denna bakgrund finns skäl att bibehålla befintliga mindre allmänflygplatser som resurs för allmänflyget.



Flygplatser i Mälardalen. (ur RUFs)

### Konsekvenser om flyget behålls

I planarbetet har en studie gjorts av om det är möjligt att behålla någon del av flyget på fältet och samtidigt planera för en större utbyggnad av bostäder. Med utgångspunkt från föreslagen bebyggelsestruktur med 4 000-5 000 lägenheter har därför översiktligt studerats hur stor del av fältet som skulle kunna bebyggas jämfört med planförslaget om flygverksamhet är kvar utan att gränsen för 70 dB maxnivå överskrids.

### Bebyggelsen

Även om enbart de minst bullriga planen tillåts innebär det en begränsning och bebyggelsen skulle bli uppdelad i två delområden.  
(se kartbilder)

### Naturresevat Igelbäcken

Naturresevatet kommer även i framtiden att genomkorsas av en start-/landningsbana om flyget blir kvar. Buller kommer att störa resevatet. Bränsleförvaring och -transporter kommer att ske som tidigare.

### Den regionala kärnan

Barkarby blir inte en regional kärna med flygverksamhet kvar eftersom området inte kommer att kunna utvecklas i den skala och omfattning som kännetecknar en regional kärna.

### Kulturmiljö

Flygverksamhet har funnits på fältet i ca 90 år. En kulturhistorisk t värdefull verksamhet skulle behållas.

### Barriär

Flyget fortsätter att vara en barriär i den gröna kilen mot Stockholm.

### Vägar

Anslutning till Hjulsta trafikplats samt en komplett Barkarby trafikplats blir svåra att motivera med flygverksamhet kvar. Möjligheterna att bygga ut verksamheter närmast E 18 kan begränsas än mer än vad som redovisats på kartorna.

### Kollektivtrafik

Tvårförbindelsen så som den är tänkt i planförslaget är inte möjlig eftersom den inte får tillräckligt trafikunderlag. Flyg kvar innebär busstrafikförsörjning av området.

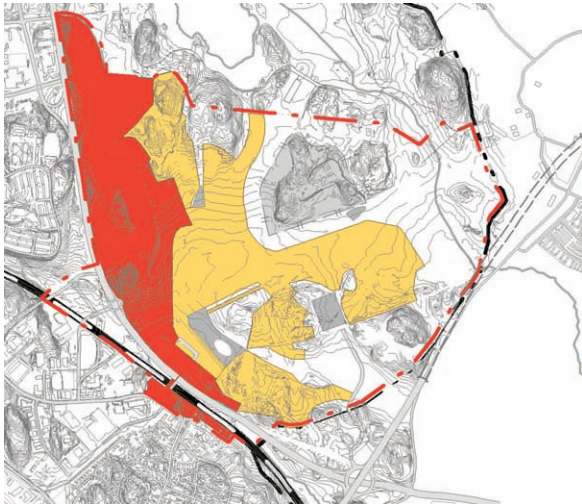
### Flygverksamhet

Om dagens flygverksamhet behålls kan fältet bebyggas ytterst marginellt men det finns möjlighet att bedriva flyg. I vilken utsträckning den verksamheten kan utvecklas har inte utretts.

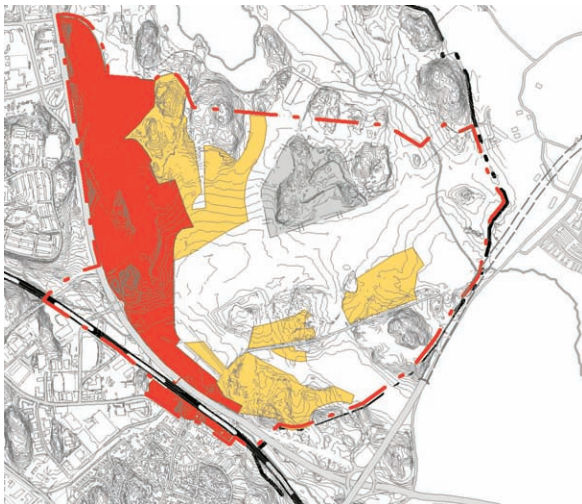
### Övriga konsekvenser

Sportflyg är ytkrävande och innebär att stora marktytor tas i anspråk för en verksamhet som gagnar relativt få personer. Detta ska vägas mot platsens värde för bebyggelse i kommunen och regionen.

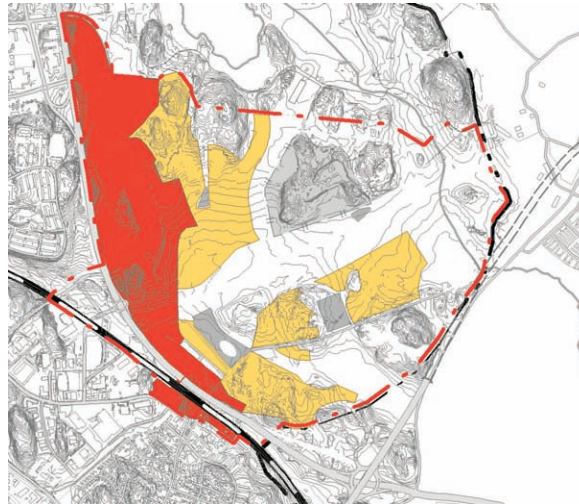
Slutsatsen av studien är att flyget bör avvecklas inom ca 5 år för att en utbyggnad i lämpliga lägen och logisk ordning ska kunna ske.



a) Full utbyggnad av Barkarbystaden.



c) Ca ½ av den byggbara ytan för bostäder, drygt ½ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass I+II är kvar.



b) Ca ¼ av den byggbara ytan för bostäder, ca ¼ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass 0+I är kvar.



d) Ca ¼ av den byggbara ytan för bostäder och minst ¾ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass I+II+III är kvar.

#### Redovisning av konsekvensstudien

a) Full utbyggnad av Barkarbystaden enligt planförslaget innebär att flygverksamheten inte kan vara kvar.

b) Ca ¼ av den byggbara ytan för bostäder och ca ¼ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass 0+I är kvar.

c) Ca ½ av den byggbara ytan för bostäder och drygt ½ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass I+II är kvar.

d) Ca ¼ av den byggbara ytan för bostäder och minst ¾ av antalet lägenheter försvinner om flyg med bullerclass I+II+III är kvar.

#### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Kommunens översiktsplan, antagen 2001-09-03, anger att flyget ska avvecklas före en samlad större utbyggnad på grund av störningar och säkerhetsrisker.



## Barkarby station

Järnvägen och pendeltågstrafiken är viktig för resandet ut och in från Stockholms centrala delar. Från Barkarby station når man med pendeltåget Stockholms central på 15 min. Tågen går i kvartstrafik mellan Kungsängen och Stockholms central.

Barkarby ligger utmed Mäljarbanan som går från Stockholm, via Enköping och Västerås på den norra sidan av Mälaren mot Örebro i väster. Banverket har våren 2005 gjort en förstudie där möjligheterna att förbättra tågtrafiken på Mäljarbanan har studerats. Trafikantanalyser har visat att det behövs fyra spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll för att klara den framtida trafikeringen. Av studerade alternativ är en korridor längs befintlig bana och en Kistakorridor intressanta och kommer att studeras vidare.

Förstudien anger att regionalstågstation Stockholm Väst kan placeras i Barkarby eller Jakobsberg. Olika förslag till ombyggnad av Barkarby station har studerats. I förstudien redovisas en regionalstågsstation med två plattformar väster om befintlig station. En möjlig placering av stationen är mitt på en ny vägbro.

## Spårförbindelser

### Sträckningsstudie

En sträckningsstudie av en spårförbindelse Barkarby - Kista/Akalla har nyligen utretts av Regionplane- och trafikkontoret, SL, Stockholms stad och Järfälla kommun tillsammans.

Alternativ med en **förlängning av tunnelbanan** från Akalla till Barkarby/Stockholm Väst respektive **spårväg med två alternativa sträckningar** från Kista via Akalla till Barkarby/Stockholm Väst har studerats.

Spårvägsalternativen kan vara anknutna till Tvärbana Norr med koppling till Sollentuna, Häggvik eller Helenelund, men kan också fungera separat.

Sträckningsstudiens syfte var att klargöra investeringskostnader och genomförande-

möjligheter för att förbinda sträckan Barkarby-Akalla med spårväg alternativt tunnelbana.

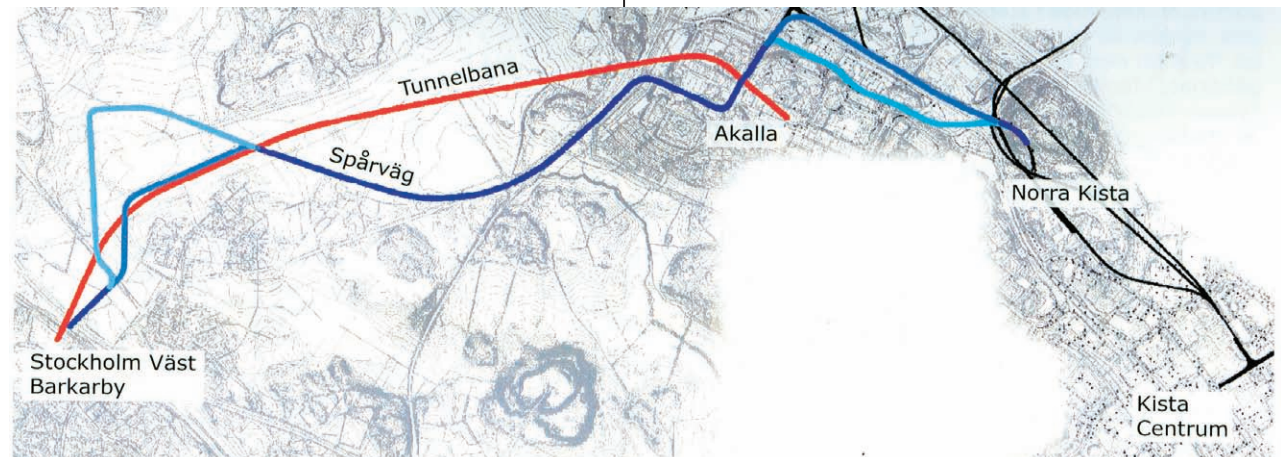
Kostnaderna för spåralternativen bedömdes bli:

Spårväg	820 - 1 150 MKr
Tunnelbana	1 300 - 1 500 MKr

Spårvägsalternativen innebär 3 hållplatser mellan Barkarby och Akalla, varav 2 hållplatser inom Barkarbystaden. Tunnelbanealternativet innebär 1 station mellan Barkarby station och Akalla.

### Trafikantstudie

Sträckningsstudien har föregåtts av en trafikantstudie där resandeunderlaget har jämförts mellan spårväg och tunnelbana på sträckan Barkarby - Akalla. Studien visar att spårväg innebär lagom kapacitet för sträckan.





## Veddesta

Veddesta gränsar till planområdet och planlades på 1950-talet då flygfältet kommit till. Höjdstrektioner på flyget samt det perifera läget medförde ett extensivt utnyttjande med industri och lagerhantering.

Nya detaljplaner har utarbetats under senare år med högre exploateringsgrad men de flesta detaljplanerna är från 1980-talet. Med sin låga exploateringsgrad och idag gynnsamma läge nära Barkarby station och E18 finns en stor utvecklingspotential i Veddesta. Idag finns här industrier, lager, kontor och ett externt centrum med lågprisbutiker för bl a dagligvaror. Kunskapsintensiva verksamheter har också tillkommit.

Veddesta idrottsplats ägs av kommunen. I övrigt är marken privatägd och uppdelad på ett 50-tal olika fastighetsägare.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Veddesta ska fortsätta att utvecklas för kunskapsintensiv verksamhet, utbildning och service, eventuellt med inslag av boende. En utveckling mot tätare bebyggelse bör ske, speciellt nära stationen.



*Flygbild över Veddesta*

## Landskap och kulturmiljö

Området söder om Säbysjön med Igelbäckens dalgång och Bällstaån var tidigt viktiga kommunikationsleder och vattenvägar norrut. Hela Igelbäckens dalgång har lämningar av bosättningar från förhistorisk tid.

Barkarbyfältet med omgivningar är kommunens viktigaste och fyndtätaste förhistoriska bygd med fynd från sten-, brons- och järnåldern. De höglänta delarna har lämningar från bronsåldern nära den dåvarande vattenvägen mellan Mälaren och Östersjön. Från stenåldern finns enstaka fynd av yxor men någon boplatz är inte registrerad. Från bronsåldern finns en boplatz vid Kalvshälla.

På Barkarbyfältet har flera gravfält grävts ut och tagits bort i samband med anläggandet av flygplatsen. Gårdarna inom flygfältsområdet, Sten, Ålsta, Herrestad, Kalvshälla, Barkarby och Kyrkbyn är av förhistoriskt ursprung. En arkeologisk utredning som gjordes 1991 för delar av Barkarbyfältet indikerade att det finns fler fornlämningar än de dittills kända.

Bytomten vid Ålsta är av stort kulturhistoriskt värde med bl a kommunens enda skålgropar (hällristningsfigur) från bronsåldern. Sedan dess har platsen varit kontinuerligt bebyggd och Ålsta har även en av kommunens kända gravplatser från äldre järnåldern. Namnet Ålsta är känt sedan 1347 och under lång tid har det funnits en by med fyra gårdar här. Ålsta ingår i området kring Säbysjön vars rikt sammansatta kulturhistoriskt

värdefulla miljö med anor från förhistorisk tid är av regionalt intresse.

Arkeologiska förundersökningar har nyligen gjorts av gravar och boplatzlämningar vid Herresta i samband med detaljplanen för Flottiljområdet. Platserna ska slutundersökas under 2006.



Ålsta hage

### Järfälla kyrka och Kyrkbyn

Den kulturhistoriskt värdefulla miljön vid Järfälla kyrka utgörs i första hand av Kyrkvägen med kyrkan, prästgården, det gamla ålderdomshemmet och de kringliggande äldre villorna. Kyrkbyn tillhör den centrala delen av Järfällas förhistoriska bygd. Inom Kyrkbyn finns lämningar efter flera gravfält och här ligger också Järfälla kyrka, uppförd på slutet av 1100-talet vid den forna vattenleden Bällstaån. Kyrkan har byggts om och till i flera etapper. En mindre utbyggnad med villor i Kyrkbyn hann ske i början av 1900-talet innan staten började

köpa upp mark för det militära övningsområdet. Kyrkvägens södra del är den mest välbevarade med trävillor från 1900-talets första årtionden samt det gamla, numera om- och tillbyggda ålderdomshemmet. Tillsammans med allén bildar de en värdefull inramning till Järfälla kyrka.

Den kulturhistoriska miljön vid kyrkan och Kyrkbyn karaktäriseras bl a av tomternas utformning med häckar och uppvuxna trädgårdar, av byggnadernas placering med relativt små hus mitt på tomten och av material och färgsättning med fasader i ljus eller röd träpanel eller ljus puts och med tegel eller plåttak.

För området närmast kyrkan har tidigare funnits ett landskapsbildsskydd enligt 19 § naturvårdslagen. Detta skydd upphävdes av länsstyrelsen år 2004 vid planläggning för bostäder i Kyrkbyn.

### Barkarby torg och Tingsbyn

Barkarby torg med gästgiveriet och tingshuset har under flera sekler varit en av Järfällas mest betydelsefulla knutpunkter vid landsvägen från Stockholm mot Enköping-Bergslagen och den gamla häradsvägen som från torget ledde mot Lövsta och Svartsjölandet. Kyrkvägen är en rest av den gamla häradsvägen mot Hägerstalund.

Det har funnits krog och gästgiverirörelse vid Barkarby torg sedan 1670-talet. De äldsta byggnaderna är gästgiveriet och tingshuset, troligen uppförda under 1700-talets första hälft. Ursprungligen omgärdades torget av flera byggnader som stall, ladugård, brygghus och smedja.



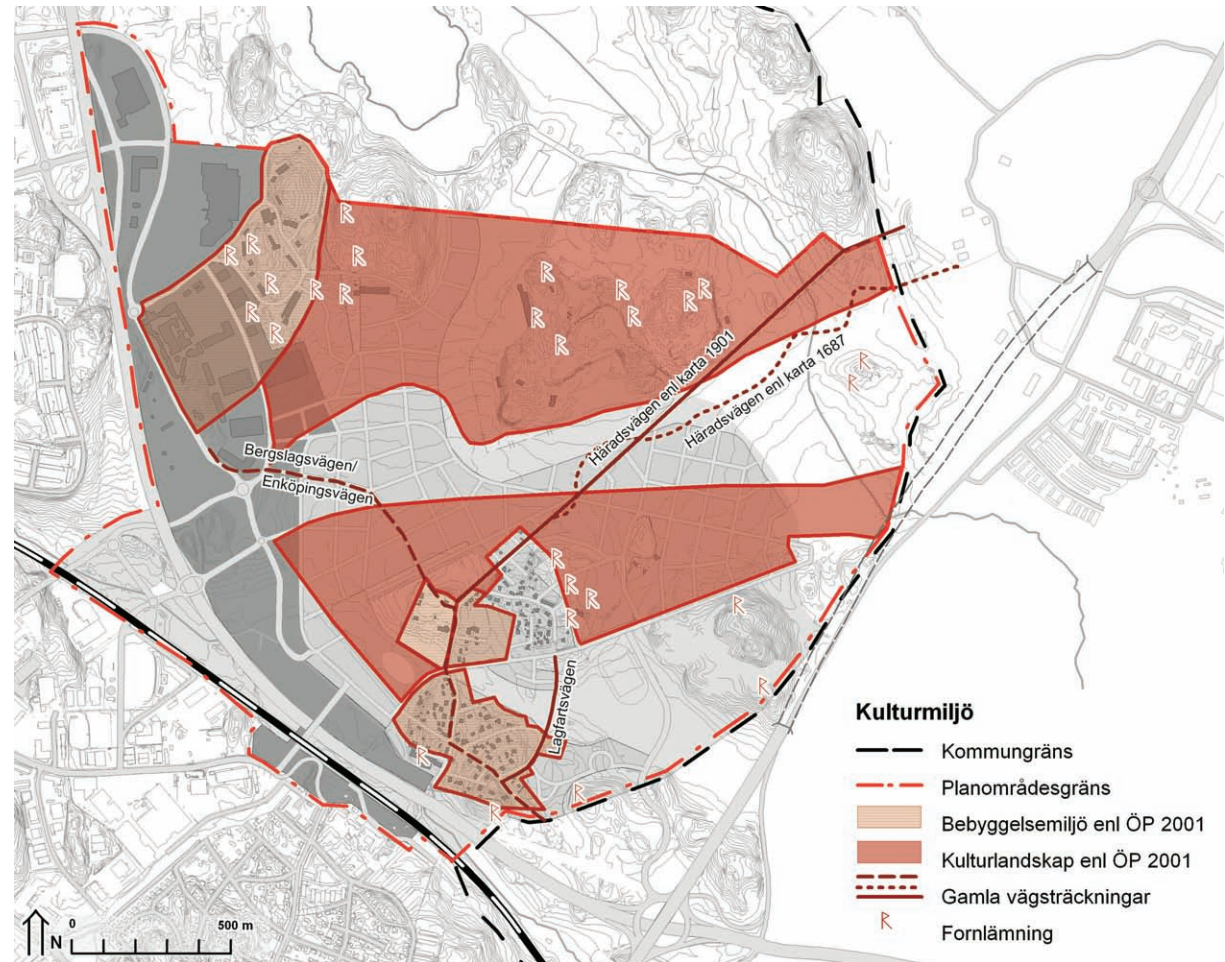
Den kulturhistoriska miljön vid Barkarby torg och tingshuset karaktäriseras bl a av utemiljön med den öppna torgplatsen och byggnaderna lågt placerade vid torget. Vid Tingsbyn är tomternas utformning med stora, uppvuxna trädgårdar och med individuellt utformade envåningshus med inredd vind placerade mitt på tomten karaktäristiska. En för området speciell villatyp från början av 1900-talet förekommer med en variant av ”fyrfallstak”. Fasaderna är målade i ljusa kulörer eller i rött på träpanel och i några fall på puts.



På vykortet från början av 1900-talet syns tingshuset till vänster och en tidigare stallbyggnad till höger. I mitten skymtar nuvarande värdshuset "Lasse-Maja".

#### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Värdefulla kulturmiljöer som speglar kommunens utveckling ska värnas. Vid förnyelse bör historiska samband och samhällets årsringar tydliggöras. Karaktär och kulturvärden ska tas tillvara. Nya byggnader ska samspela med omgivningen t ex när det gäller skala, färg och form. Dokumentation och vid behov komplettering av kulturhistoriskt material bör ske i samband med större exploateringsföretag.



## Markägare

Området för den fördjupade översiktsplanen omfattar ca 450 ha. Här innefattas även Barkarby handelsplats med IKEA, Barkarby station, Tingsbyn och Kyrkbyn, som till stora delar är privatägda.

Järfälla kommun äger huvuddelen av den obebyggda delen av Barkarbyfältet, som omfattar ca 300 ha. Kommunen har i tre omgångar från 1987 till 1996 förvärvat marken från staten.

Staten (Fortifikationsverket) äger ett 25 hektar stort område lokaliserat på Barkarbyfältets norra del. Området gränsar till det föreslagna reservatet för Igelbäckens dalgång, som också ingår i planområdet. Järfälla församling äger marken kring kyrkan.

## Befintlig bebyggelse

Planområdets befintliga bebyggelse består av bostäder och centrumbebyggelse vid Barkarby station, av stora handelsvolymen vid Barkarby handelsplats, av F8:s flottiljbyggnader och av småskalig villabebyggelse i Kyrkbyn och Tingsbyn.

### Barkarby station och centrum

Vid Barkarby station finns bostäder, bussterminal och ett litet centrum på den västra sidan. Bostäderna närmast stationen är byggda i 4-8 våningar i halvöppna kvarter. De är från slutet av 1980-talet. Två äldre villor från 1950-talet respektive 1930-talet finns kvar av den tidigare villabebyggelsen i området. På den östra sidan om järnvägen finns en infartsparkering samt Welcome hotell.



Bostäder och bussterminal vid Barkarby station.

## Barkarby handelsplats

I planområdets nordvästra del ligger Barkarby handelsplats med IKEA, byggt 1993. Utmed Herrestavägen finns Stockholm Quality Outlet, byggnader för sällanköpshandel, en hamburgerrestaurang och en bensinstation. Bebyggelsen vid Herrestavägen är uppförd mellan 1998-2002. En ny utbyggnadsetapp har påbörjats för området öster om Herrestavägen.



Utbyggnad vid Herrestavägen.

## Flygflottiljens byggnader

Flygflottiljen F8 inledde sin verksamhet i Barkarby 1938. Flottiljens ca 25 byggnader ligger inplacerade i tallskog på kullarna i norra delen av FÖP-området. Byggnaderna har ett funktionalistiskt formspråk. Huvuddelen av flottiljbebyggelsen kommer att bevaras.





*Divisionskasern byggd 1938.*



*Hangaren i flygfältsområdets södra del är byggd 1955.*

### **Befintliga bostäder**

I början av 1900-talet skedde avstyckningar till villatomter i Kyrkbyn och Tingsbyn. 200 tomter planerades. Endast 25 relativt stora och påkostade hus hann byggas innan kronan kring 1915 började köpa upp mark för det militära övningsområdet. En successiv utbyggnad av småhus har skett fram till idag. Det finns flera välbevarade villor från seklets början, främst i Tingsbyn. Tingsbyn är också kulturhistoriskt intressant genom att det här finns exempel på villabebyggelse från i stort sett hela 1900-talet. Ny, tätare bostadsbebyggelse tillkom omkring 1997 utmed Häradsvägen.



*Äldre villa i Tingsbyn*



*Bebyggelse från slutet av 1990-talet vid Häradsvägen*

### **Utdrag ur översiktsplan 2001:**

#### *Bostäder:*

- Bostadsutbudet i kommunen ska vara varierat med olika hustyper, upplåtelseformer, storlekar och kostnadsnivåer.
- Boendeinflytandet och miljötänkandet ska stärkas.
- Större bostadsområden ska byggas i etapper.
- Sambanden mellan nya utbyggnadsområden och Järfällas befintliga stadsbygd bör utvecklas.

#### *Bebyggelsemiljöer:*

- Utblickar mot öppna landskap, bebyggelse och landmärken skapas/bevaras.
- Nya byggnader ska samspela med omgivningen avseende placering, formspråk, volym, takvinklar, dimensioner, material och färgsättning.

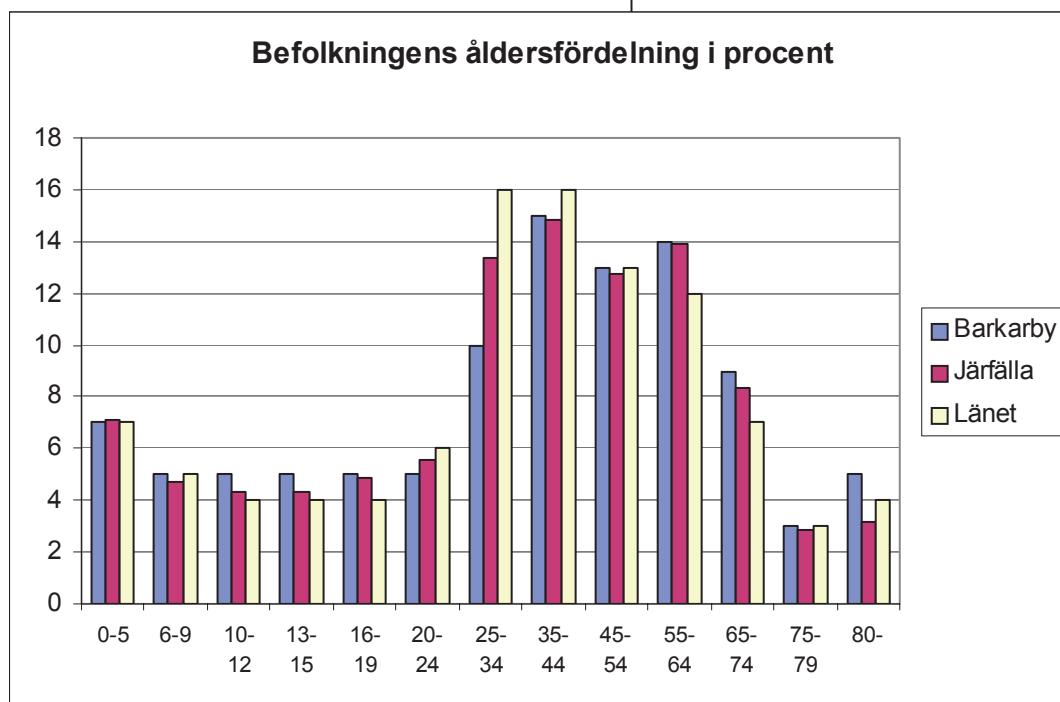
## Befolkning

Järfälla kommun hade vid årsskiftet 2004/2005 en befolkning på 61 564 personer, och kommundelen Barkarby hade 3 910 invånare. Inom planområdet för Barkarbystaden bor idag endast ca 340 personer. Åldersfördelningen i kommunen och kommundelen visas i nedanstående diagram i jämförelse med länet som helhet.

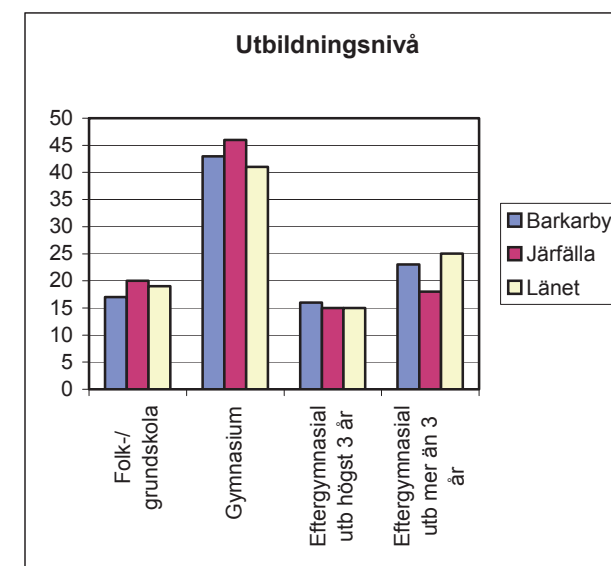
Befolkningsökningen i kommunen har de tre senaste åren legat på i snitt 140 personer per år. Utflyttningen har varit större än inflyttningen

men med ett positivt födelseöverskott har befolkningen ökat. Kommundelen Barkarby har haft små förändringar av befolkningen under de senaste åren, en ökning med 14 personer sedan 2000. Det hänger samman med ett lågt bostadsbyggande i kommundelen.

I Järfälla kommun finns idag drygt 27 000 lägenheter. Av dessa är 34 % i hyresrätt respektive bostadsrätt och 32 % i äganderätt. Det har byggts ca 1000 lägenheter i Järfälla sedan år 2000.



Befolkningen i kommundelen Barkarby har högre andel högutbildade än kommunen som helhet. Kommunen som helhet har lägre andel med eftergymnasial utbildning jämfört med länet.



### Utdrag ur översiktsplan 2001:

- Bostadsbyggandet ska öka för att möjliggöra fortsatt befolkningstillväxt.
- Järfällas befolkningstillväxt bör ligga i nivå med länets.
- Bostadsbyggandet bör inriktas på att erbjuda en balanserad befolkningssammansättning genom att erbjuda variation i bostadsutbudet.



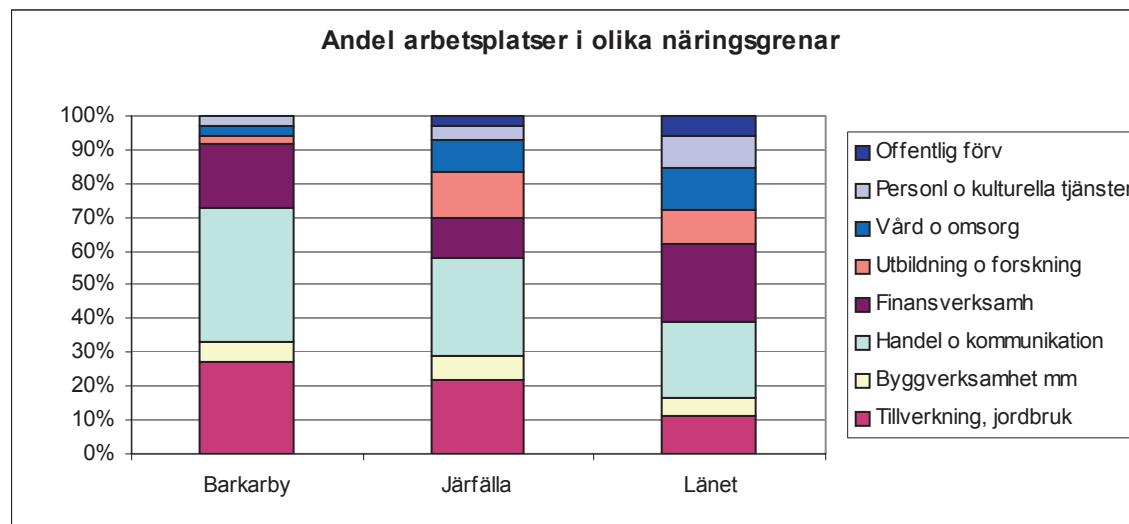
## Arbete, näringsliv och service

I Järfälla kommun finns totalt drygt 21 000 arbetsplatser och över 31 000 förvärvsarbetande bor i kommunen. 68 % pendlar ut från kommunen och 53 % pendlar in till arbetsplatser i Järfälla. I Järfälla finns cirka 3 000 företag. Här finns såväl stora internationella som små företag. 90 procent av företagen har färre än tio anställda. De största företagen är Saab Järfälla, Arla Foods, Ragn-Sells, St Jude Medical, ELFA, IKEA, Dahl Sverige, Zarlink Semi, ICA färskvaruterminall och Connex.

5 800 personer har sin arbetsplats i kommundelen Barkarby. Flertalet pendlar in till arbetet i området. Ca 2 000 förvärvsarbetande bor i Barkarby. Av dessa pendlar 1 500 till arbete utanför kommundelen.

I jämförelse med kommunen i övrigt och med länet har Barkarby större andel tillverkning och handel medan det finns väldigt få arbetsplatser inom utbildning och offentlig förvaltning.

Inom planområdet för Barkarbystaden finns Barkarby handelsplats som är Stockholmsområdets tredje största handelsplats efter Stockholms city och Kungens Kurva. Handelsplatsen öppnade 1994 och har byggts ut successivt. Idag finns här 20 butiker samt Stockholm Quality Outlet med försäljning av ca 200 varumärken.



Inom den gamla flottiljbebyggelsen finns olika typer av småskalig verksamhet.

I Barkarby centrum finns en livsmedelsbutik och andra butiker med närservice. Här finns också vårdcentral och bibliotek.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Järfällas lokala arbetsmarknad ska vara differentierad och utvecklingsorienterad.

Kommunen bör samverka med grannkommuner för att åstadkomma ett varierat och långsiktigt hållbart näringslivsutbud, angelägna utbildningssatsningar samt goda kommunikationer.

Personal- och besöksintensiva verksamheter ska prioriteras nära pendeltågsstationer och service. Mindre verksamheter bör blandas med bostäder där så är möjligt utan att störningar uppstår.

Service bör främst lokaliseras till kommundelscentra.

Dagligvaruhandel ska inte tillkomma på Barkarby handelsplats eller i andra externa lägen. Inför en större utbyggnad av bostäder på Barkarbyfältet kan lämpliga lägen för etablering av dagligvaruhandel behöva utpekas.

Extern lokalisering av detaljhandel utanför Barkarby handelsplats bör undvikas.

Konkurrens och nya aktörer bör uppmuntras, men lokalisering bör sökas i centrala lägen, alternativt utmed viktiga stråk och platser med god kollektivtrafikförsörjning.

Möjligheter till lokal service för boende och arbetande på Barkarbyfältet bör studeras.

## Sociala aspekter och folkhälsa

### Tillgänglighet

Järfälla Kommuns handikappolitiska program, från 2001, anger som övergripande vision att :  
*”Järfälla kommun ska vara ett föredöme i arbetet med att underlätta för människor med funktionsnedsättning att leva som andra.”*

*Den offentliga miljön ska vara tillgänglig för människor med funktionsnedsättning.*

### Äldre- och seniorperspektivet

En allt större andel av kommunens invånare kommer att vara äldre än 65 år inom de närmaste 10 åren. Det skapar behov av fler äldre- och seniorboenden av varierande slag i kommunen. Miljön i och runt bostaden bör vara tillgänglig med tanke på individer med nedsatt ork och rörelseförmåga. Behoven sammanfaller med den tillgänglighet som eftersträvas för att tillgodose funktionshindrades behov.

Ur Socialnämndens mål för 2006-2007 – äldreomsorgen:

*Äldre som bor i ordinärt boende ska ha tillgång till öppna mötesplatser i närområdet med ett brett utbud av aktiviteter*

### Trygghet

I folkhälsoplanen uttrycks att social trygghet och en trygg närmiljö uppnås genom att:  
*-förbättringar i den sociala och fysiska miljön minskar risken för att utsättas för våld och hot*

*-verka för stödjande miljöer, bl. a mötesplatser i utsatta områden.*

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Eftersträva livfulla och trygga miljöer där människor vill vistas.

Tillgodose god belysning på framför allt gångavsnitt mellan bostad, kommunikationer och centrum för att öka tryggheten.

### Integration

Kommunens Integrationspolitiska Program (2005) lyfter fram boendesegregeringen som ett av de viktigaste målområdena. Vid planering av nya bostäder ska man sträva efter att motverka segregation i boendet, ha ett integrationsperspektiv i hela samhällsplaneringsprocessen och i översiktsplanen samt verka för att kommuninvånare med utländsk bakgrund blir delaktig i denna process.

Det integrationspolitiska programmet visar på vikten av väl fungerande mötesplatser som skapar tillfällen och möjlighet för delaktighet i samhället.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Bostadsplaneringen och bostadsförvaltningen ska utformas så att segregation motverkas samt så att boendeinflytande och miljötänkande stärks.

Motverka segregation och stöd socialt utsatta miljöer.

Mötesplatser ska skapas både inom- och utomhus för kultur, samarbete och aktiviteter.

## Rekreationsområden och fysisk aktivitet

Regeringen har ställt upp 11 nationella mål för folkhälsan. Bland annat att samhället ska utformas så att det skapar förutsättningar för ökad fysisk aktivitet. Forskning har visat att närmiljön har en avgörande betydelse för om man är fysiskt aktiv.

Regeringen har satt som mål att skapa tillgång till  
*- tillgängliga grönområden för rekreation*  
*- bullerfria och säkra grönområden i närheten av bostadsområden*  
*- bra utemiljöer vid särskilda boendeformer för äldre och funktionshindrade.*

I Barkarbyfältets närhet finns generösa naturområden. I dag utgör dock järnvägen, E18, Norrviksvägen och flygfältet barriärer mellan befintlig bebyggelse i Barkarby och Järvafältet.

Det finns få parker, i området idag och Barkarby och Skälby har brist på allmänna parkytor, lekparkar och grönstråk som kopplar till naturområden. ÖP 2001 lyfter fram en eventuell anläggning av idrott och fritidsanläggning på Barkarbyfältet som en viktig fråga. I dag ligger närmaste idrottsplats i Veddesta industriområde, Veddestavallen. I Jakobsberg finns Tallbohovs IP, Graningevallen samt Vattmyravallen.



## Trafik

### Vägtrafik

De regionala vägarna binder samman länets kommuner och regioncentra. Vägarna i huvudvägnätet ska leda trafiken mellan kommundelarna och till det regionala vägnätet.

E18 och Akallavägen - Bergslagsvägen ingår i det **regionala vägnätet**. Norrviksvägen och Enköpingsvägen ingår i Järfälla kommuns **huvudvägnät** och når det regionala vägnätet i Jakobsbergs trafikplats, Barkarby trafikplats (med idag enbart söderriktade ramper) och korsningen Norrviksvägen-Akallavägen.

Det regionala nätet och huvudvägnätet har dålig kapacitet och är hårt belastade under vissa tider av dygnet. Enköpingsvägen norr om Norrviksvägen har genomfartstrafik på grund av dålig kapacitet på det regionala vägnätet. Skälbyvägen – Barkarbybron - Norrviksvägen får också stora trafikmängder. Bron över järnvägen byggdes 1932 och är i dåligt skick. För att Barkarbyfältet ska kunna byggas ut och dagens trafikproblem lösas i den södra kommundelen måste det övergripande vägnätet byggas ut.

### *Pågående planering och utbyggnader*

En utbyggnad/breddning pågår av Herrestavägen. Ett samrådsförslag till detaljplan har utarbetats för en förlängning av Växthusvägen fram till Järfällavägen. Vägen ska vara en genförbindelse mellan Västerort och Veddesta / Jakobsberg /

Barkarby handelsplats. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbacka. En ny detaljplan finns också för en utbyggnad av Barkarby trafikplats med nordriktade ramper.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

#### *Regionalt vägnät*

Biltrafik med start och mål utanför kommunen ska styras till det regionala vägnätet för att avlasta lokala vägar.

Förbättring av E 18 mot Stockholm och ny trafikplats i Hjulsta med anslutning till sydöstra Barkarby. Beredskap för sex körfält ska finnas på E 18 mellan Jakobsberg och Hjulsta trafikplatser.

Ny fullständig trafikplats i Barkarby söder om nuvarande.

Utbyggnad av förbifart Stockholm för tillräcklig kapacitet. Reservat för fullständig trafikplats i Hästa ska finnas i avvaktan på att behovet klarlagts.

#### *Huvudvägnät*

Biltrafik mellan kommundelarna ska styras till några få huvudvägar.

Förlängningen av Växthusvägen byggs. Den nya vägen sammanbinder Växthusvägen i Stockholm med Järfällavägen.

Norrviksvägen stängs för biltrafik mot Akallavägen/Förbifart Stockholm. Vägen utgår då ur huvudvägnätet.

Sydöstra Barkarbyfältet ansluts till en ny trafikplats i Hjulsta.

Barkarbybron stängs för biltrafik och ersätts av en ny bro vid den nya stationen Stockholm Väst.

Skälbyvägen utgår som huvudväg.

### Kollektivtrafik

Barkarby station trafikeras med pendeltåg mellan Bålsta-Stockholm-Nynäshamn. Mellan Kallhäll och Stockholm går tågen i kvartstrafik. Vid Barkarby station finns också en bussterminal med ett 10-tal busslinjer mot Sollentuna, Kista, Mörby, Karolinska och Vällingby. Från Barkarby går flera busslinjer mot Viksjö, Jakobsberg och Kallhäll.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

#### *Kollektivtrafiknät*

Tvårförbindelser på snabba stråk reserverade för kollektivtrafik.

Kollektivtrafikknutpunkt i Barkarby, Stockholm Väst.

Åstadkomma ett kollektivtrafiknät med god turtäthet, framkomlighet och bekväma omstigningspunkter.

### Gång- och cykeltrafik

Idag finns separata gång- och cykelvägar längs med Viksjöleden, Enköpingsvägen, Folkungavägen och Norrviksvägen. Gång- och cykelvägar leder också in i naturreservatet från Folkungavägen samt in mot Stockholm i Enköpingsvägens förlängning genom Tingsbyn.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Gång- och cykelförbindelserna mot grannkommunerna ska förbättras.

Utbyggnad av de regionala gång- och cykelstråken.

Åstadkomma ett sammanhängande gång- och cykelvägnät av god standard för att minska det kortväga bilåkandet.

## Teknisk försörjning

### Vatten

Görvälnverket, ägt av Norrvatten, förser Järfälla och ytterligare 12 norrortskommuner med dricksvatten från Mälaren. Norrvattens huvudvattenledning löper tvärs över Barkarbyfältet, parallellt med landningsbanans södra sida.

### Dagvatten

Det finns ett dagvattennät med mindre dimensioner som avvattnar det befintliga bebyggelseområdet samt ett större system för lokalt omhändertagande av dagvatten vid IKEA.

Hantering av dagvatten behöver utvecklas för att minska näringstillförsel och föroreningar som når vattendrag. En dagvattenutredning har gjorts 2004 för Flottiljområdet och västra delen av Barkarbyfältet. I utredningen föreslås att en reningsdamm anläggs nedanför Järfälla kyrka. Till dammen kan dagvatten från Barkarbystaden och Flottiljområdet avledas. Nya ledningar tillkommer i samband med utbyggnaden av Flottiljområdet.

### Spillvatten

Kommunens huvudavloppsledning löper mellan järnvägen och E18 och leds till Bromma reningsverk. I nuläget kan ytterligare ca 8 000 invånare anslutas dit enligt befintligt avtal.

## Utdrag ur översiktsplan 2001:

### Vatten

Mälaren ska ha säkerställd kvalitet som dricksvattentäkt.

### Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten ska öka.

Dagvatten ska hanteras så att sjöar och vattendrag utsätts för minsta möjliga negativa miljöpåverkan.

Vid nybebyggelse ska dagvattnet så långt möjligt infiltreras och i andra hand fördröjas innan det når vattendrag.

Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp i vattendrag.

Vid nyexploatering i Igelbäckens tillrinningsområde bör dagvattnet hanteras så att det kan tillföras bäcken utan att vattenkvaliteten försämras.

### Spillvatten

Utveckling mot mer resurssnåla och kretsloppsanpassade lösningar ska stimuleras.

Utsläppen av näring och främmande ämnen ska minska för att skydda Östersjön och övriga recipienter.

### EI

Längs Norrviksvägen ligger en 70 kV kabel för elförsörjning.

### Värme

En fjärrvärmekulvert löper längs med Akallavägens östra sida. Vid Säby ligger Graninge Järfälla Värme AB:s fjärrvärmeverk. Härifrån löper en ledning längs med Enköpingsvägen och landningsbanan och vidare söderut. Inom Barkarbyfältet finns i översiktsplanen ett reserverat för ett framtida naturgasnät. Ett regionalt nät är skissat från Sollentuna över Barkarbyfältet och vidare mot Säbyverket i Jakobsberg och mot Hässelby.

## Utdrag ur översiktsplan 2001:

Energisystemets hälso- och miljöpåverkan ska minska genom god hushållning och ökad användning av förnyelsebara energikällor.

Kommunen ska verka för att minska användningen av el som uppvärmningsform och medverka till att alternativa energiformer utnyttjas.

Reservat för naturgasledningar behålls.



### **Avfall**

Kommunen har ingen egen behandlingsanläggning för avfall utan är beroende av anläggningar i andra kommuner.

Avfallshanteringen i Järfälla kommun består av insamling, tillfälliga mellanlager och transporter.

Tillsammans med nio andra kommuner är Järfälla delägare i avfallsbolaget Sörab. Järfällas hushållsavfall och jämförligt avfall från verksamheter förs huvudsakligen till Uppsala för förbränning med energiutvinning.

I kommunens avfallsplan 2000-2005 finns det beskrivet hur avfallet hanteras idag och hur kommunen vill att det ska hanteras i framtiden.

För vissa produkter finns ett producentansvar. Producenterna ska se till att det finns ett insamlingsystem för uttjänta produkter så att de återvinns. I kommunen finns ett antal återvinningsstationer för några av dessa produkter.

Avfallsrådet har fastslagit att det ska finnas återvinningsstationer för förpackningar inom 400 meter från varje bostad.

### **Utdrag ur översiktsplan 2001:**

All hantering av avfall ska ske med minsta möjliga påverkan på miljön.

Vid nybyggnad av flerbostadshus ska sorteringsplats ordnas på kvartersmark.

Vid nyplanering av småhusgrupper bör gemensam plats ordnas för såväl hushållsavfall som, beroende på gruppens storlek, andra typer av restprodukter.

Bygg- och rivningsmaterial ska så långt möjligt återanvändas.

### **Masshantering**

För att Stockholmsregionen ska utvecklas krävs tillgång på grus- och bergmassor eller likvärdigt material. Regionen har en genomsnittlig förbrukning på ungefär fem ton per person och år. De utvinningsbara tillgångarna av grus är en bristvara och användningen av naturgrus måste minska. Masshanteringen är ett regionalt ansvar. Länsstyrelsen har utarbetat riktlinjer för hushållningen med grus och bergtillgång. Länsstyrelsen, landstinget och kommunförbundet har i ett gemensamt projekt utarbetat en rapport som belyser masshanteringen i länet.

Det finns nationella och regionala mål för nyttjande av naturgrus. Med utgångspunkt från dessa mål har riktlinjer för hushållningen utarbetats. Regionen har delats in i fem försörjningsområden. Inom varje försörjningsområde ska platser för mellanlagring finnas. I ett scenario för 2015 redovisas tänkbara platser för framtida masshantering. Inget av de utpekade områdena ligger i Järfälla.

I översiktsplan 2001 sägs att lämpliga platser bör övervägas i samband med fortsatt planering av Barkarbyfältet.

### **Utdrag ur översiktsplan 2001:**

Hushållning med grus- och bergtillgångar ska eftersträvas, berg- och schaktmassor bör i största möjliga utsträckning återanvändas och återvinnas.

## Natur

### Regionala förutsättningar

I norr gränsar området till västra Järvafältets naturreservat, som är ett av länets största. Syftet med reservatet är att bevara ett stort tätortsnära naturområde med skogar och sjöar omväxlande med ett levande kulturlandskap.

Igelbäcken i områdets östra del ingår i Järvakilen, som sträcker sig från Djurgården och Nationalstadsparken över Järvafältet och bl a Barkarbyfältet till Erikssund norr om Sigtuna. Igelbäckens dalgång är den enda spridningskorridoren för växter och djur som är bundna till vattennära biotoper in mot Nationalstadsparken. Ett arbete pågår med reservatsbildning för Igelbäckens dalgång. Från Nationalstadsparken i centrala Stockholm löper ett grönt band ut mot Järvafältetsreservatet. Detta är en av Stockholms gröna kilar.

### Lokala förutsättningar

Inom Barkarbyfältet finns naturvärden av betydelse för den biologiska mångfalden i Barkarbyområdet och naturvärden av regional betydelse. Större sammanhängande områden med höga naturvärden finns vid Ålsta, i Igelbäckens dalgång, på Hästa klack samt i våtmarken sydväst därom. Därutöver finns moränholmar med torrängsvegetation och ädellövskog, vilka är särskilt värdefulla ur naturvårdssynpunkt. Dessa biotoper är kopplade till kulturlandskapet längs Igelbäcken och Hästa gård söder om Akallavägen. Även strax nordväst om våtmarken vid Hästa

klack finns åkerholmar av intresse. Brynzonerna och ädellövskogsbestånden hyser generellt sett stor biologisk mångfald. Floran på fältet är trivial.

Grönlingen, den lilla 10-15 cm långa fisken som finns i Igelbäcken (dock inte i Järfälla), har tidigare varit upptagen som ”missgynnad” i Artdatabankens rödlista men bedöms nu (2005) som ”livskraftig” och är alltså inte längre rödlistad.



På Hästa klack växer en likåldrig och förhållandevis gammal granskog med stort inslag av död ved p g a att granarna självdött. Denna vegetation är mycket känslig för förändringar genom t ex att brynazonen i söder gallras eller tas bort. Granskogen kommer att på en förhållandevis kort tid att förändras av sig själv genom att luckor uppstår i beståndet. Lövträd kommer därefter att vandra in. På sikt kommer sannolikt en mer renodlad granskog att vandra in igen på grund av markens goda näringsbetingelser och ett rörligt grundvatten. Granskogens biologiska värde är knutet till inslaget av gamla träd och död ved och kommer således på sikt att minska påtagligt.

Barkarby flygplats hyser stora öppna gräsytor med högvuxet gräs vilket gynnar vissa fågelarter. Rödlistade arter som finns här är bl a kornknarr, göktyta, mindre hackspett, vaktel och storspov. Tornfalk häckar troligen årligen och brun kärrhök söker sin föda här. Här finns också andra regionalt skyddsvärda arter och arter av flyttfåglar som rastar på Barkarbyfältet.

Områdena intill Igelbäcken och Bällstaån är redovisade som ekologiskt särskilt känsliga områden i kommunens översiktsplan.

### Barriärer / samband

Stora delar av fältet är inte tillgängliga för vistelse idag. Flygverksamheten utgör en barriär. Försvarsanläggningen är delvis instänglad och kan där inte passeras. Hästa klacks skogsområde är tillgängligt för vistelse men stört av buller från Norrviksvägen och Akallavägen.

### Lokalklimat

Det stora öppna landskapsrummet medför att det blåser mer här än i den omgivande småskaliga terrängen. Eftersom sydvästvinden dominerar i området är områdets västra del särskilt utsatt för vind. De kallaste vindarna kommer dock från norr och nordost. Vid våtmarken nedanför Hästa klack uppstår kallluftssjöar och dimma på grund av dålig utventilering och kalla jordar. Kall luft sjunker ner i sänkan och samlas där utan att kunna rinna bort.



Barkarby flygfält från söder.



I vindskyddade lägen i syd/sydvästsluttningar är lokalklimatet som mest gynnsamt för vistelse. Norrsluttningar som inte nås av solljuset håller högre luftfuktighet och lägre temperatur vilket gör dem sämre lämpade för bostadsbebyggelse.

#### **Utdrag ur översiktsplan 2001:**

I Järfälla ska finnas god tillgång till attraktiva parker och naturområden med ett rikt växt- och djurliv.

Järvafältet ska bevaras och förbättras som rekreationsområde och som del i den regionala grönstrukturen.

En sammanhängande grön struktur där parker och naturområden förbinds med gröna stråk ska eftersträvas.

Särskild hänsyn ska tas till värdefulla natur- och kulturmiljöer, ekologiskt särskilt känsliga områden och till den biologiska mångfalden.

Bullerstörningar i natur- och friluftsområdena bör begränsas.

Dalstråk, stränder och vattendrag bör utvecklas till värdefulla inslag i stadsbilden.

Större fritidsanläggningar som försvårar framkomligheten för allmänheten eller negativt påverkar landskapsbilden bör undvikas i områden och stråk som är viktiga för friluftslivet.

Järfälla ska delta i det mellankommunala arbetet kring vård och skydd av Igelbäcken och dess närområde. Järfällas inriktning är att området ska vara naturreservat.

## **Geologi**

### **Markförhållanden**

Barkarbyfältet domineras av lera av varierande mäktighet. Framförallt området kring Bällstaån, mellan E18 och Enköpingsvägen, har dåliga grundförhållanden med djupa lerlager, i vissa delar mer än 10 meter. Området har även lös organisk jord vars djup mäter över en meter samt högt grundvatten. Videkärret öster om Tingsbyn karakteriseras också av ett lerdjup på över 10 meter med lös organisk jord. Det centrala öppna området har lera med en mäktighet av 2,5-10 m. Höjdpartierna består av berg med ett tunt lager morän eller berg i dagen. Kullarna övergår sedan i ett tunnare lerlager mot det flackare området.

### **Radon**

De geologiska förhållandena i kommunen som helhet innebär låga till normala radonrisker. Risker för höga värden är störst vid genomsläpplig mark som grus, moränskikt närmast berg och sprickor i berg. På Barkarbyfältet finns t ex risk för högradonmark inom områdena öster om Kyrkbyn respektive Tingsbyn.

#### **Utdrag ur översiktsplan 2001:**

I samband med detaljplanering och bygglovprövning ska erforderliga geotekniska undersökningar utföras. Eventuella risker och förutsättningar för grundläggning och byggande ska klargöras.

Vid nyproduktion av bostäder, barnstugor och skolor ska täthet mot mark alltid beaktas. Mätning av radonhalt i inomhusluften ska alltid utföras.

## **Risker**

### **Farligt gods**

E 18 och Enköpingsvägen är transportleder för farligt gods. Folkungavägen norr om IKEA betecknas som "annan väg som används för farligt gods". Även på järnvägen transporteras farligt gods.

### **Flygverksamheten**

Se avsnitt om flyget.

### **Skredrisker**

I delar av Bällstaåns dalgång är stabiliteten mindre god och små skred har inträffat vid ån. Även marken nordväst om Kyrkbyn har djupa lerlager med dålig stabilitet.

### **Djurhållning**

Inom planområdet (Ålsta hage) betar highland cattle boskap.

### **Markföroreningar**

Markföroreningar finns inom planområdet, bland annat flygbränsle vid hangarerna, men även andra föroreningar. Utredningar och undersökningar ska göras och föroreningar saneras innan området kan bebyggas.

Försvarsmaktens tidigare verksamhet inom området kan innebära att kvarlämnad ammunition, kemikalier, petroleumprodukter och metallskrot kan finnas kvar i marken. Även minor kan finnas kvar varför markerna bör röjas innan annan markberedning eller fornlämningsundersökning utförs.

Utredningar och grundläggande undersökningar har gjorts och pågår för närvarande i Flottiljområdet.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

*Farligt gods:* Inom 100 meter från transportled för farligt gods eller från järnväg ska risksituationen beskrivas och bedömas vid exploatering.

*Bensinstationer:* Inom 100 meter från medelstor bensinstation ska risksituationen och olägenheterna för människor och miljö beskrivas och bedömas vid lokalisering av bebyggelse och verksamheter.

*Magnetfält:* Nya kraftledningar och elektriska anläggningar bör utformas och förläggas så att exponeringen för magnetfält begränsas. Vid nybyggnad av bostäder, daghem och skolor bör magnetfältsvärdet 0,2µT (årsmedelvärde) från kraftledningar, transformatorstationer mm inte överskridas.

*Djurhållning:* Vid planläggning och tillståndsprövning bör avståndet mellan bostadshus, daghem, skola eller liknande och häststall / beteshagar vara minst 200 m.

#### *Markföroreningar:*

Vid nedläggning av miljöfarlig verksamhet ska markområdet lämnas i ett för samhället godtagbart skick. Miljöteknisk markutredning ska utföras. Vid nylokalisering ska misstänkta och kända markföroreningar undersökas och erforderlig sanering utföras.

## Buller

### Vägtrafik

Huvudkällorna till buller i området är biltrafiken på E 18, Enköpingsvägen, Norrviksvägen, Akallavägen och Herrestavägen. Nivåerna överskrider för vissa delområden de av riksdagen antagna riktvärdena.

### Flygtrafik

Flygtrafikbuller från sportflyget påverkar Barkarbyfältet. De av riksdagen antagna riktvärdena för flygbuller överskrider för stora delar av fältet. Se avsnitt om flyget.

### Järnvägstrafik

Området närmast Mälarbanan är bullerstört med ca 240 tågpassager/dygn. En studie pågår om en utökning av antalet spår från 2 till 4.

### Försvarsverksamheten

Försvarsmakten har planer på en utökning av sin förrådsverksamhet på Barkarbyfältet. Detta riskerar att medföra betydligt ökade bullerstörningar än vad som tidigare påtalats. En bullerutredning har visat att om inga åtgärder vidtas så beräknas gällande riktvärden för externt industribuller att överskridas för föreslagna bostadsbebyggelse. Det är tekniskt möjligt att reducera störningarna till acceptabla nivåer.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Bullret i Järfälla ska minskas så att en från miljö- och hälsosynpunkt godtagbar ljudmiljö säkerställs i hela kommunen. Kommunen ska verka för att bullerstörningar i befintliga bostads- och friluftsområden begränsas så långt möjligt. Vid nybyggnad av bostäder eller ny- eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur ska nationellt beslutade riktvärden för buller normalt inte överskridas.

#### Riktvärden för vägtrafikbuller:

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

#### Riktvärden för spårtrafik:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus  
45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid  
55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats  
60 dB(A) för området i övrigt  
70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

#### Riktvärden för rekreation:

40 dB(A) ekvivalentnivå för friluftsområden  
55 dB(A) ekvivalentnivå för rekreativområden i tätbebyggelse

#### Riktvärden för flygtrafik:

55 dB(A) FBN ekvivalent flygbullernivå  
70 dB (A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

#### Riktvärden för nyetablering av industri vid bostadsområden

50 (dBA) ekvivalentnivå dagtid  
45 (dBA) ekvivalentnivå kvällar och helgdagar  
40 (dBA) ekvivalentnivå natt  
55 (dBA) maxnivå natt



## Luft

### Luftföroreningar

Luftsituationen i Järfälla är god. Miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalken riskerar inte att överskridas enligt översiktsplanen 2001. Miljökvalitetsnormer har införts för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, partiklar och bly i luften.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

*Luftföroreningar:* I Järfälla ska alla människor kunna vistas i tätortsmiljön utan att drabbas av negativa hälsoeffekter på grund av luftföroreningar.

## Vatten

### Säbysjön

Norr om Barkarbyfältet inom Järvafältets naturreservat ligger Säbysjön, en av länets främsta fågelsjöar. Säbysjön är viktig för naturvärden och landskapsbildningen samt utgör ett attraktivt område för friluftsliv och rekreation i kommunen.

### Igelbäcken

Från Säbysjön flyter Igelbäcken österut (sydöst) längs Barkarbyfältets nordöstra gräns vidare mot Edsviken. Över flygfältet är den utträdad och delvis kulverterad. Igelbäcken är ekologiskt känslig varför det är viktigt att inte öka näringsbelastning och föroreningar. Ett förslag till *Igelbäckens*

*naturreservat* har utarbetats för den del av Igelbäcken som i dag inte är skyddad genom reservat. Solna, Sundbyberg och Stockholm har inrättat reservat längs Igelbäckens sträckning i respektive kommun.

### Bällstaån

Bällstaån sträcker sig från Järfälla, genom Sundbyberg och Stockholm till Bällstaviken. Ån är lång och flack och har till stor del rätats ut och kulverterats. Okontrollerade dagvattenutsläpp har lett till att Bällstaån är kraftigt förorenad och ekologiskt känslig för ytterligare föroreningar. Meandrar och våtmarker saknas längst ån vilket minskar förutsättningar för biologisk mångfald. Som spridningskorridor är ån svag och genom kulverteringen och de djupa diken är även upplevelsevärde av vattnet försämrade.

”Bällstaågruppen” är en arbetsgrupp, där berörda kommuner – Järfälla, Solna, Sundbyberg och Stockholm samt Länsstyrelsen, Solna Vatten och Stockholm Vatten gemensamt arbetar för att minska tillförseln av föroreningar i Bällstaån.

### Avrinningsområden

Barkarbyfältet delas av en vattendelare som går genom den norra och östra delen av planområdet. Regnvatten och dagvatten från den största delen av Barkarbyfältet rinner mot Bällstaån. De östra och norra delarna av planområdet rinner av mot Säbysjön och Igelbäcken.

### Utdrag ur översiktsplan 2001:

Järfälla ska ha rent grundvatten, friska sjöar och vattendrag med rik flora och fauna.

Natur- och landskapsvärden hos sjöar och vattendrag ska bevaras och utvecklas.

Säbysjöns nuvarande näringsituation ska inte försämrats och statusen som en av länets främsta fågelsjöar ska återställas.

Igelbäcken och dess närområde ska bevaras och skötas så att ekologiska och hydrologiska värden bibehålls och i möjligaste mån stärks.

Stråket längst Igelbäcken bör utveckla sina potentiella natur- och vistelsevärden och dess funktioner som spridningskorridor bör beaktas.

Järfälla ska delta i det mellankommunala samarbetet kring vård och skydd av Igelbäcken och dess närområde. Järfällas inriktning är att området ska vara naturreservat.

Bällstaåns värde för rekreation bör höjas. Ån bör utvecklas till ett tilltalande inslag i landskapet.

Förutsättningar för växt- och djurlivet i och runt Bällstaån ska förbättras.

Tillförseln av föroreningar och näring till Bällstaån ska minska

Järfälla ska delta i det mellankommunala samarbetet kring att förbättra Bällstaåns kvaliteter.

## Riksintressen och förordnanden

De riksintressen som ligger inom planområdet för fördjupningen av översiktsplanen gäller kommunikationer och totalförsvaret.

Med riksintresse menas allmänna intressen som har betydelse utanför kommunen och där staten har inflytande över kommunens beslut enligt plan- och bygglagen. Hur respektive riksintresse beaktas framgår av planförslaget.

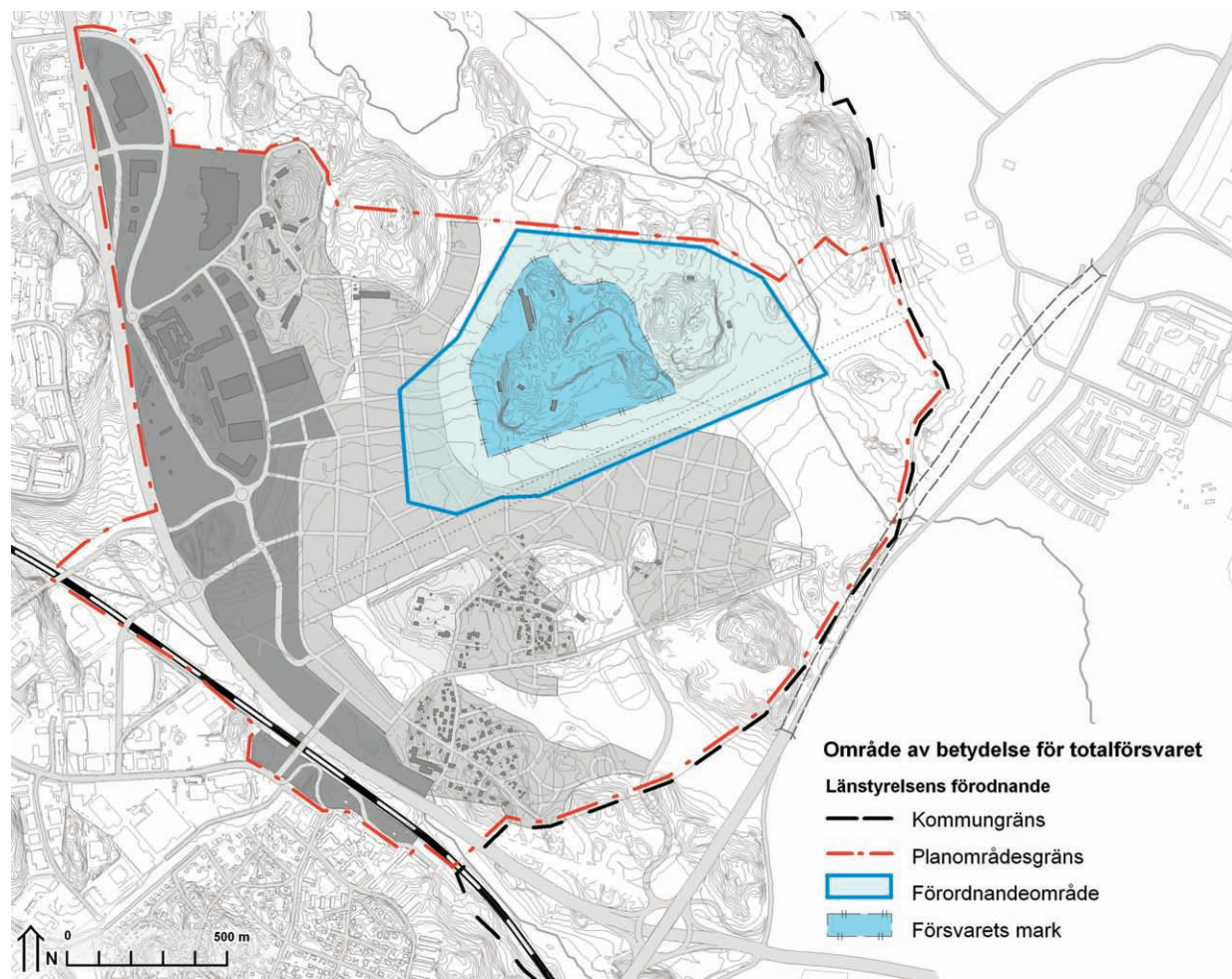
### Kommunikationer

Det nationella vägnätet, E 18 med trafikplatser och Förbifart Stockholm, är av riksintresse för kommunikationer liksom järnvägen, Mäljarbanan. Vägverket ser möjliga framtida behov av breddning till sex körfält förbi Barkarbyfältet. Byggnadsfritt avstånd från vägen bör vara 50 m men avsteg kan diskuteras vid detaljplanering.

### Totalförsvaret

Länsstyrelsen beslutade 2003 om nya förordnanden enligt plan- och bygglagen för områden som bedöms vara av betydelse och av riksintresse för totalförsvaret. Förordnandet innebär att området har blivit större än tidigare för att kunna redovisas öppet på karta.

Åtgärder inom område som är av betydelse för totalförsvaret ska prövas av länsstyrelsen.





## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

### Bakgrund

Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n, har gjorts utifrån direktiven EG 2001/42 och Miljöbalkens 6:e kapitel då översiktsplanen riskerar att medföra betydande miljöpåverkan. MKB:n har gjorts på en översiktlig nivå och relaterar till nationella miljömål och miljö kvalitetsnormer i den mån dessa har ansetts vara relevanta för detta projekt. MKB:n innehåller även andra bedömningar och förslag till åtgärder. I FÖP:s avsnitt *planeringsförutsättningar*, sidorna 39-62, finns också beskrivningar av området som är av betydelse för att bedöma planens konsekvenser. Underlaget till MKB:n har utarbetats av Ekologi-gruppen AB.

### Nuläge

#### Biologisk mångfald

Flygfältet med dess landningsbana ligger i en dalgång som var åkermark innan flygfältet etablerades. Området närmast landningsbanan består av artfattiga gräsmarker, men kring Igelbäcken finns en högrötsäng med förekomst av intressanta fågelarter. Väster och öster om landningsbanan domineras terrängen av bergbundna moränkullar. I väster är inslaget av lövträd, främst triviallöv, påtagligt. Ålsta hage är en trädklädd hagmark som betas årligen. Öster om landningsbanan dominerar barrträd i skogsområdena. Här har skogen en förhållandevis rik förekomst av de vanligare fåglarna och däggdjuren. Mellan de trädklädda kullarna finns inslag av öppna marker

som tidigare varit åkermarker. Här finns också inslag av öppna marker som tidigare varit betade och som bevarat åtminstone något av den ursprungliga floran.

#### Naturvärden inom området

Järvafältet utgör sammantaget ett av länets större naturvårdsobjekt med ett stort antal värdefulla miljöer och ovanliga arter. Den östra delen av planområdet, mellan Norrviksvägen och Akallavägen, liksom området nordost om flygfältet tillhör naturvårdsobjektet Järvafältet. Detta objekt har givits klass II i Länsstyrelsens naturkatalog (Länsstyrelsen i Stockholms län). Inom de delar som berörs av den fördjupade översiktsplanen finns flera partier med värdefull hagmarksflora och förekomster av rödlistade arter. (Att en art är rödlistad innebär att den finns på Artdatabankens lista över hotade arter.) Små partier med gammal skog förekommer också i området, även i dessa skogspartier finns rödlistade arter.

Igelbäcken är en mycket värdefull bäckmiljö, såväl som livsmiljö för vanliga och ovanliga arter, som för spridning av arter längs med stränderna. Igelbäcken hyser Stockholms läns enda förekomst av den tidigare rödlistade fiskarten grönlång. Där bäcken rinner genom flygfältsområdet omges den av fuktiga gräsmarker som är värdefulla för fågellivet, däribland den rödlistade kornknarren.

Igelbäckens dalgång rymmer också ett stort antal välformade de Geer-moräner, en form av moränrygg som är typiska för denna del av länet. Moränryggarna är i allmänhet inte att betrakta

som värden av regionalt intresse, utan som kommunalt värde.

Väster om flygfältet ligger Ålsta hage som hyser ett flertal hagmarksväxter och som hävdas genom fårbyte. Nya berget, österut, ligger inom militärområdet och hyser trivial lövskog, men också inslag av äldre barrskog. Såväl Ålsta hage som Nya berget bedöms ha naturvärden motsvarande klass III, kommunalt naturvärde.

Järvafältet ingår i den regionala grönstrukturen (Järvakilen) och utgör en del av dess spridnings samband för djur och växter.

#### Områdets betydelse för grönstrukturen och spridning av biologisk mångfald

Storstockholms grönstruktur beskrivs i rapporten Grönstrukturen i Stockholms län (Regionplane- och trafikkontoret 1996). Följande beskrivning grundar sig på denna rapport.

Järvafältet har stor betydelse för spridning av biologisk mångfald in mot centrala Stockholm och Djurgården. Järvafältet utgör en värdekärna inom Järvakilen som sträcker sig från södra Djurgården och ut till Sigtuna. Järvakilens spets in mot Stockholm kan räknas från Barkarby flygfält och är en relativt svag del med många barriärer. Vid Hägerstalund övergår Järvafältets värdekärna söderut i Igelbäckens kilområde. Området kring Hägerstalund och söderut utgör en smal del av Järvakilen och har i rapporten angetts som ett svagt avsnitt.

Barkarby flygfält har inte tagits med som en del av Järvakilen. Ett öppet område utan träd och

buskar har mindre betydelse för spridning av skogsfåglar och däggdjur jämfört med skogsklädd mark. För vissa fåglar och djur som mer är knutna till öppna marker har dock öppen mark stor betydelse. Flygfältet är visserligen stort av de flygaktiviteter som pågår, men dessa är inte mer frekventa än att flygplatsen ändå fungerar som spridningsväg. Barkarby flygfält har av allt att döma stor betydelse för spridning av arter som är knutna till öppna marker. Öppna marker finns såväl norrut på Järvafältet som söderut, i kilområdets fortsättning in mot Stockholm. För skogsanknuten biologisk mångfald fungerar dock flygfältet som en barriär för spridning.

Norrviksvägen och Akallavägen bildar i dag en barriär i Järvakilen.

### **Landskap**

Flygfältet används fortfarande vilket dominerar landskapsbilden. Detta innebär att få byggnader finns och att landskapet är relativt öppet. Landskapet präglas av två olika landskapstyper; de skogsbeklädda höjderna och det öppna fältet.

### **Rumsliga bildningar**

Flygfältet upplevs som att det ligger i en dalgång. Kontrasterna mellan höjderna och fältet möjliggör olika rumsbildningar med både stora och mindre rum. De bästa rumsliga kvaliteterna finns i de perifera områdena där landskapsrummen är överblickbara och med tydliga ”väggar” som mestadels utgörs av höjderna. Flygfältet kan upplevas som stort och svårt att avgränsa.

### **Landmärken**

Landmärken är platser eller ting som sticker ut i landskapet och som vi använder oss av för att orientera oss. Höjderna, t ex Hästaklack är ett sådant landmärke. Likaså är kyrkan ett landmärke då den har en placering som gör att den syns på långt håll.

### **Riktning**

Barkarbyfältets riktning är till stor del beroende av flygfältets existens. Det öppna landskapsrummet sträcker sig från väst till öst och påverkar hur vi rör oss i landskapet. E18 och andra huvudleder är dock så dominerande i den här miljön att de utgör starka motpoler till flygfältet.

### **Noder**

Platser där man ändrar riktning eller som utgör viktiga hållpunkter i landskapet kallas för noder. De huvudsakliga noderna på Barkarbyfältet är knutna till trafiken t ex trafikplatser och cirkulationsplatser.

### **Stråk**

Stråk visar hur folk rör sig i landskapet, vilken riktning de färdas och var. Stråk i det här området utgörs av praktiskt taget endast vägar även om ett fåtal stigar finns.

### **Särskilt intressanta kvaliteter**

Igelbäcken rinner från Säbysjön över Järvafältet och vidare mot Edsviken. Över flygfältet är den utträdad och delvis kulverterad. Bäckan utgör en kvalitet i området med sitt strömmande vatten och intressanta djurliv. Den gamla kyrkbyn sätter sin prägel på platsen och har med tiden utökats

med bostadsbebyggelse. Följande platser har särskilda estetiska kvaliteter: Höjdtopparna med sin fina utblick över landskapet, Igelbäckens dalgång, Kyrkbyn, Tingsplatsen, Barkarby torg samt den glesa lövskogen vid Ålsta. Dessa är alla tilltalande miljöer som bör beaktas i den fortsatta planeringen av området.

### **Kulturmiljöer**

Barkarbyfältet med omgivningarna innehåller värdefulla kulturmiljöer som speglar kommunens utveckling. Detta område är kommunens viktigaste och fyndtätaste förhistoriska bygd med fynd från sten-, brons- och järnåldern. Det är troligt att det finns fler fornlämningar än de hittills kända. Området kring Säbysjön med sin rikt sammansatta kulturhistoriskt värdefulla miljö är av regionalt intresse.

Den kulturhistoriskt värdefulla miljön vid Järfälla kyrka utgörs i första hand av Kyrkvägen med kyrkan, prästgården, det gamla ålderdomshemmet och de kringliggande äldre villorna. Järfälla kyrka som är från 1100-talet har byggts om och till i flera etapper.

Barkarby torg med gästgiveriet och tingshuset har under flera sekler varit en av Järfällas mest betydelsefulla knutpunkter. Kyrkvägen är en rest av den gamla häradsvägen mot Hägerstalund. De äldsta byggnaderna här är gästgiveriet och tingshuset, troligen uppförda under 1700-talets första hälft.

Kulturmiljön finns närmare beskriven i avsnittet planeringsförutsättningar sid 48-49.



### **Mark och vatten**

Området präglas av sprickdalslandskapets karaktär vilket är en vanlig landskapstyp i regionen. Här finns även en del tydliga kvartärgeologiska lämningar som ändmoräner och ett antal välbildade DeGeer-moräner. Markförhållandena är varierade med många olika naturtyper vilka beskrivs närmare under avsnittet om biologisk mångfald. Ur landskapsekologisk synvinkel har äldre och pågående markanvändning starkt präglat området på olika sätt.

Två vattenområden avgränsar Barkarbyfältet – Bällstaån i sydväst och Igelbäcken i nordost. De båda vattendragen utgör viktiga kvaliteter som måste beaktas i den fortsatta planeringen av området. Det gäller både hur vattnet kan integreras (Bällstaån) i bebyggelsen och hur bebyggelseområdet kan avgränsas på ett rimligt sätt gentemot vattendraget (Igelbäcken).

### **Grönstruktur**

Naturområden och grönområden dominerar fältet. Höjderna kring det öppna fältet bidrar till att i praktiken bredda Järvakilen och utöka Järvafältets naturreservat. Inte i laglig mening, men eftersom naturen hänger ihop fungerar det i praktiken som ett enda stort friluft- och rekreationsområde.

Järfälla kommun har en välutvecklad gröstruktur med parker, naturområden och gröna stråk. Men en svag länk i de gröna stråken finns över Barkarbyfältet. Den största orsaken till den svaga gröna länken är svårigheterna att passera

över E18 som ligger söder och väster om Barkarbyfältet.

### **Skyddade platser**

Delar av området är av riksintresse såsom flottiljområdet, E18 och järnvägen. Andra delar såsom Kyrkbyn med omnejd är värdefullt för området och har tidigare haft ett landskapsbildskydd. Reservat för naturgas och vattenledningar korsar fältet likaså reservat för spårbunden kollektivtrafik.

### **Materiella tillgångar/Naturresurser**

Befintlig bebyggelse och infrastruktur finns delvis inom planområdet. Särskilt bör nämnas byggnader och anläggningar tillhörande den nedlagda flygflottiljen. Extensivt jordbruk bedrivs på mindre delar. Inget skogsbruk förekommer. Den främsta naturresursen utgörs av den mark som idag mest utnyttjas för privatflyget och annan motorsport och som nu planeras att tas i anspråk för den nya stadsdelen. Områdets naturvärden och de två vattenområdena Bällstaån och Igelbäcken är andra viktiga naturresurser.

### **Klimatfaktorer**

Barkarbyfältet kan betraktas som ett område med ett relativt gott lokalklimat med goda förutsättningar att finna gynnsamma bebyggelselägen. Stora öppna ytor och omgivande topografi gör dock området vindutsatt, särskilt vid sydvästliga vindar. Vid den sydvästliga, låglänta delen, mot Bällstaåns dalgång, finns ett kalluftsstråk. Lokalklimatets betydelse för energibalansen är dokumenterad varför kvartersutformning och gatusträckningar bör ta hänsyn till detta.

### **Hälsa**

Följande faktorer är särskilt viktiga att beakta på Barkarbyfältet: luftföroreningar, buller och markföroreningar. Den största orsaken till både föroreningar och buller i Järfälla kommun är trafiken. Markföroreningar finns med all sannolikhet på Barkarbyfältet på grund av den tidigare och till viss del pågående markanvändningen, flyg- och militär verksamhet.

### **Luftföroreningar**

Regeringen har infört miljö kvalitetsnormer (MKN) för vissa luftföroreningar som inte får överskridas vare sig idag eller i framtiden. Det innebär att man i planeringen inte får planera för att överskrida de MKN som finns.

Översiktsplanen från 2001 anger att luftsituationen i Järfälla är relativt god och att MKN inte riskerar att överskridas. Lokalt kan vissa halter överskrida MKN beroende på topografi och placering av verksamheter.

Källor till luftföroreningar är i fallande ordning: vägtrafiken, vedeldning och panncentraler. Andra begränsade och mindre källor är industrier, uppvärmning och fordon drivna med tvåtaktsmotorer (Ekologigruppen 1997).

### **Markföroreningar**

Föroreningar i marken på Barkarbyfältet beror på tidigare verksamhet. Under 1900-talet har militären varit aktiv i området och sannolikt orsakat att många kemikalier och annat farligt avfall finns i marken. En översiktlig miljöteknisk undersökning utfördes 1996 av företaget Jacobson &

Widmark AB på uppdrag av kommunen. Undersökningen visade dock att markområdet kring Barkarby flygfält endast i ringa utsträckning är påverkat av markföroreningar från tidigare verksamhet. Undantag är parkeringsytor för fordon och flygplan samt ett fatförråd på den mark försvaret fortfarande äger. Viss sanering av marken har genomförts i samband med kommunens markköp 1996.

### **Buller**

Biltrafiken är den huvudsakliga källan till buller i kommunen. Uppskattningsvis är 500 bostäder i Järfälla utsatta för buller över 55dB(A) från gator och vägar. Andra källor är flyget, militären, verksamheter och vissa temporära källor såsom byggnadsplatser. På Barkarbyfältet är det främst E18, Enköpingsvägen, Norrviksvägen och flygtrafiken som orsakar bullret. Försvarets planer på att utöka förrådshållningen med bland annat containrar på marken inom sitt område skulle riskera att orsaka ytterligare bullerstörningar över angivna riktvärden för bostäder och friluftsområden. Även järnvägen orsakar viss bullerstörning. De mest utsatta områdena, de med över 70 dB(A), ligger bland annat på Barkarbyfältet längs E18 och Norrviksvägen.

Eftersom Barkarbyfältet till stor del är ett naturområde störs besökare redan av låga bullernivåer. Enligt översiktplanen ska man inte planera ett naturområde med över 40 dB(A) eller rekreativområde i tätort med över 55 dB(A) (riktvärden tagna från Naturvårdsverket).

### **Befintliga miljöproblem**

#### ***Bällstaån***

Den starkt förorenade Bällstaån rinner genom planområdets sydvästra del. En mellankommunal arbetsgrupp arbetar med program för förbättring av vattenmiljön. Då ån är tänkt att ingå som en kvalitet i den blivande stadsmiljön blir frågan om vattendragets framtida miljö kvalitet viktig.

#### ***Handelsområdet***

Största delen av områdets besökare är bilburna. Handelsområdet kommer i framtiden att vara omgivet av bostadsbebyggelse vilket kan skapa problem med försämrade luftkvalitet och ökat buller. Utbyggnaden av Barkarbyfältet kommer dock att innebära att trafikförsörjningen generellt sett blir bättre och därmed även tillgängligheten till handelsområdet med andra färdmedel än bil.

#### ***Flyget***

Flygverksamheten som idag skapar störningar för kringboende kommer att utvecklas i samband med att fältet bebyggs.

#### ***Trafik***

I dagens trafiksituation är det främst trafiken på Norrviksvägen och anslutande lokala vägnät som är problematisk. En av de viktigaste förutsättningarna för planeringen är att det nationella och regionala vägnätet har nödvändig kapacitet för att försörja även den nya stadsdelen. Det kommer också att krävas omfattande utbyggnader av trafikplatser där det lokala vägnätet kan ansluta. Ett omfattande scenario för hur områdets kommuni-

kationer ska utvecklas har tagits fram i anslutning till planeringsprocessen.

#### ***Bebyggelse***

Den stadsstruktur som översiktplanen ger uttryck för ger en varierad och dynamisk stadsdel. Man bör vara uppmärksam på att man inte skapar skilda områden inom fältet utan att alla olika upplåtelseformer integreras med varandra. Gränsen mellan bebyggelse och det militära området bör utformas på ett estetiskt tilltalande sätt där övergången fungerar från båda sidor.

En halvoffentlig yta intill bostäder vid en bred gata med stor skala kan kännas otrygg att vistas på. Hur gatorna utformas är avgörande för hur området kommer att upplevas. Alléer och andra detaljer som planeras skapar trygghet och tar ned gatans storlek. Det är bättre att planera för en mindre gatuskala än att bygga farddämpande åtgärder i form av gupp och annorlunda vägbeläggning. Sådana åtgärder kan i sig skapa bullerproblem. Intill störande verksamheter och trafikleder bör bebyggelse undvikas. Här kan man med fördel använda sig av väl genomtänkta bullervallar som tillför natur till området. Attraktiva lokaliseringar för handel bör utnyttjas men inte utan att kopplas ihop med kollektivtrafikstrukturen.

För att koppla ihop grönområdena på södra och västra sidan E18 till de gröna områden norr om och öster om Barkarbyfältet bör gröna stråk tillkomma. Stråken länkas samman med gröna passager för både djur och människor över eller under de stora barriärer som finns idag.

Den gröna strukturen kommer att minska till sin yta med förslaget. Placeras parker och naturområden i ett sammanhängande nät kan effekten av översiktsplanen bli positiv. Enligt ÖP 2001 ska alla bostäder ha tillgång till gröna områden.

Tabellen nedan visar hur detta ska se ut:

Typ av grönområde	Storlek	Maxavstånd från bostad
Närpark	≥ 1 ha	150-300 m
Stadsdelspark	≥ 3 ha	500-800 m
Närnatur		150-300 m
Natur och fri-luftområde	> 3 km <sup>2</sup>	1,5-2 km
Gröna stråk	≥ 20 m bredd	

## Mål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljömål.

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker

12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Utöver dessa 16 miljökvalitetsmål finns ett knappt sjuttio delmål fastställda av riksdagen. Miljökvalitetsmålen har konkretiserats och kompletterats med olika regionala miljömål i Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län.

Till detta kommer de 11 nationella folkhälsomålen och ett antal lokala miljömål.

## Planen i förhållande till miljömålen

*En beskrivning av hur relevanta nationella och regionala miljömål har beaktats i översiktsplanen. En kort konsekvensbeskrivning för vart och ett av de relevanta målen.*

### Frisk luft

Kravet är att miljökvalitetsnormerna ska klaras. Lokalt förhöjda halter av luftföroreningar kan förväntas jämfört med dagsläget men sett över hela planområdet är förutsättningarna att klara målet goda om alla planerade insatser för trafikmiljön kan genomföras.

### Grundvatten

Grundvattnets kvalitet bedöms inte påverkas negativt av kommande exploatering. Viss risk kan finnas för spridning av markföroreningar från tidigare verksamheter även om tidigare

översiktliga undersökning indikerar att markområdet kring flygfältet endast i ringa utsträckning är påverkat av föroreningar.

### Levande sjöar och vattendrag

Utbyggnaden av Barkarbystaden innebär att resurser frigörs för att höja vattenkvaliteten i områdets båda vattendrag. Planen förutsätter att dagvattnet från området ska ledas till vattendragen. Förorenat dagvatten ska renas för utsläpp i recipienten. Åtgärder som diskuterats för vattendragen innebär även på sikt en höjning av den ekologiska statusen och förutsättningarna för utveckling av den biologiska mångfalden vilket bör leda till att målet uppfylls.

### Ingen övergödning

Det extensiva jordbruk som idag förekommer inom området upphör i och med utbyggnaden. Flygets bidrag till föroreningarna upphör i och med avvecklingen. Utbyggnaden av stadsdelen innebär i sig att utläckaget av tex kväve och fosfor kommer att öka lokalt. Effektiv dagvattenrening motverkar belastning på recipienten. Även ett ökat trafikarbete inom stadsdelen kan bidra till ökad belastning av kväve. Utbyggnad av kollektivtrafiknätet och spårbunden trafik motverkar detta om bilburna trafikanter övergår till dessa trafikmedel. Målet bör således klaras.

### God bebyggd miljö

De övergripande målen för stadsbyggande som presenteras i planen utgör en plattform för att uppfylla målet "God bebyggd miljö". Målet innefattar att begreppen ekologisk, social och ekonomisk uthållighet ska uppfyllas. Planen beskriver



dock endast delvis hur denna måluppfyllelse ska åstadkommas. En rekommendation blir därför att planen kompletteras med en utvecklingsstrategi som mer ingående ger anvisningar om hur de tre uthålligheterna ska förverkligas och hur de ska samverka för att optimera utfallet.

EG-kommissionen har under våren 2005 tagit fram sitt sjätte miljöhandlingsprogram: "Miljö 2010 Vår framtid – vårt val" (EGT L242, 10.9 2002). Programmet utgörs av temainriktade strategier för stadsmiljö. Sammanfattningen av strategin lyder som följer: *att förbättra städernas och tätorternas miljö och miljöprestanda, skapa en sund livsmiljö för Europas stadsbor och stärka miljökompetensen i den hållbara utvecklingen i städerna, samtidigt som man även beaktar ekonomiska och sociala aspekter.*

I Miljö 2010 finns fyra prioriterade teman – hållbar stadsförvaltning, hållbara transportsystem, hållbart byggande och hållbar ekonomi - som alla kan sägas ha betydelse eller vara vägledande för vårt sätt att planera. Miljö 2010 rekommenderas som utgångspunkt för arbetet med att ta fram en utvecklingsstrategi för Barkarbystaden.

### **Konsekvenser för miljön**

*Konsekvenser för miljön. Kännetecknande miljöförhållanden som kan komma att påverkas betydligt.*

#### **Biologisk mångfald**

En exploatering av området i enlighet med den fördjupade översiktsplanen innebär generellt att utbredningen av naturliga miljöer inom planom-

rådet minskar påtagligt till förmån för bebyggda miljöer. Antalet arter av ett antal olika organismgrupper kommer därmed att minska. Förutsättningarna för att utveckla de idag befintliga naturmiljöerna till artrikare och mer värdefulla miljöer minskar också självklart i och med att naturmiljöerna försvinner eller omvandlas.

Sett i ett regionalt perspektiv bedöms påverkan inte bli betydande.

#### **Konsekvenser för naturvärden**

Inom planområdet finns ett antal värdefulla naturmiljöer som har beskrivits ovan. Värdeområdena väster om flygplatsen, Ålsta hage och Nya berget, berörs inte direkt av bebyggelse. Bebyggelsen kommer dock att omgärda Ålsta hage och det finns risk för att fortsatt bete kommer i konflikt med en sund boendemiljö. Eftersom betet idag bedrivs med får och kor, är risken för konflikter inte lika stor som vid bete med hästar.

Påverkan bedöms inte komma att bli betydande.

#### **Dagvatten till Igelbäcken och Bällstaån**

Dagvatten som uppstår inom området ska omhändertas lokalt enligt planen. Det innebär att vattnet i huvudsak kommer att ledas till de två vattendragen. Möjligheten till infiltration av dagvatten bedöms som liten. Bällstaån, som rinner genom i huvudsak urbaniserade områden, är den mest föroreningsbelastade av vattendragen med avseende på näringsämnen, tungmetaller och organiska föreningar. Igelbäcken, med tillrinning från Säbysjön/Järvafältet, är främst präglad av

eutrofiering. Bägge vattendragen får betraktas som ekologiskt särskilt känsliga objekt. Det innebär att principerna för dagvattenhanteringen måste anpassas till detta.

Om inte särskilda åtgärder vidtas finns risk för betydande miljöpåverkan.

#### **Kulturlämningar**

Områdets rikedom på kulturlämningar ställer särskilda krav på planeringen. Många av områdets äldre fornlämningar är lokaliserade till platser som inte avses att bebyggas. Detsamma gäller för bytomterna. De rester av ett äldre vägnät som genomkorsar fältet är angelägna att bevara och hantera i den stadsstruktur som föreslås. Den stora påverkan som planen medför är emellertid att flygfältet och flygverksamheten, med sin nästan hundraåriga historia, försvinner i samband med exploateringen. Delar av landningsbanan kanske kan bevaras i nya vägar.

Påverkan på områdets kulturlämningar bedöms inte bli betydande.

#### **Landskap**

Landskapsbilden kommer att förändras radikalt om föreslaget översiktsplan blir verklighet. Dagens öppna landskap kommer att byggas med bostäder och kontor vilket skapar en stadsmässig karaktär.

Trots den genomgripande omvandling av landskapet som ett genomförande av planen kommer att medföra bedöms påverkan inte som betydande

i den meningen att ett nytt landskap med andra kvaliteter ersätter det befintliga.

### **Mark och vatten**

En ändrad markanvändning från flygfält till stadsmiljö, innebär en betydande förändring ur kulturhistorisk synpunkt. Ur resurshushållnings-synpunkt är det naturligtvis positivt att marken utnyttjas effektivt för bebyggelse sett ur de flesta aspekter på hållbar utveckling. Mot den bakgrunden bedöms inte påverkan bli betydande.

Resursen vatten, här med avseende på grund- och ytvatten, kan komma att påverkas främst genom tillförsel av förorenat dagvatten till recipienterna. Då området är olämpligt för infiltration av dagvatten finns knappast någon risk för förorening av grundvattnet av detta skäl.

I planen ingår att synliggöra Bällstaån där den idag är kulverterad och att integrera åns lopp med kommande bebyggelse. Förändringar i åns nuvarande lopp kommer i så fall att krävas vilket är tillståndspliktigt enligt miljöbalken.

Vattenverksamheten kan leda till betydande miljöpåverkan men graden kan inte bedömas i detta tidiga skede.

### **Luft**

Luftkvaliteten uppfyller idag gällande miljö-kvalitetsnormer. Utbyggnad av bostäder, verksamheter och trafiksystem i området kommer att påverka kvaliteten. I vilken utsträckning är idag svårt att sja om. Trafiken påverkar i högsta grad miljön och stadsdelsbornas hälsa och livskvalitet.

Biltrafiken är en av de viktigaste källorna till luftföroreningarna och trots att avgasreningen blivit mycket bättre ökar föroreningarna på grund av trafiktillväxten.

Även om det kan uppstå lokala försämringar i luftmiljön är det viktigt att se vad som kommer att hända regionalt. Enligt planen kommer genomförandet av Barkarbystaden också att innebära stora satsningar på kommunikationer i form av tvärförbindelser, utbyggd kollektivtrafik och en mängd förbättringar i det lokala trafiknätet både för motortrafik och för annan trafik. Detta ger helt andra förutsättningar för transporter och arbetsresande i framtiden och kan leda till förbättrad ljud- och luftmiljö, sett över ett större geografiskt område.

Det är svårt att bedöma graden av miljöpåverkan. Ett antagande (riskbedömning) är att det på kort sikt, innan all infrastruktur är utbyggd, finns risk för betydande miljöpåverkan avseende luftkvalitet i delar av området men att förhållandena kommer att förbättras i hög grad när området och infrastrukturen i framtiden blir utbyggd enligt planerna.

### **Buller**

Ett växande problem i stadsmiljön är buller av vilket 80 % kommer från vägtrafiken. Buller orsakar stora obehag, hälsorisker och inverkar på livskvaliteten. Men där många människor och verksamheter samlas uppstår ljud, därför måste man också acceptera ganska höga ljudnivåer i stadsmiljön. Ljud är en del av staden och kan till rimliga nivåer upplevas som positivt. Världshäl-

soorganisationen rekommenderar gränsvärdet 55 dB (A) för buller.

Det är också det riktvärde riksdagen fattat beslut om, men det kan vara svårt att nå i alla delar i en stadsdel som Barkarby. Sannolikt kommer det att krävas avsteg från de rekommenderade riktvärdena främst i områdets sydvästra del nära trafikleder och järnväg. Däremot bör det gå att klara riktvärdena i större delen av det planerade bostadsområdet.

Ingen betydande miljöpåverkan förväntas uppstå.

## **Konsekvensmildrande åtgärder**

### **Landskapsbild**

Omsorgsfull utformning av stadsdelens möte med gröna kilen och Igelbäckens dalgång krävs. Detsamma gäller den del av stadsdelen som gränsar mot försvarets anläggningar. Det är viktigt att bebyggelsen utformas så att landskapet förstärks, att höjder får vara kvar vilket skapar en dynamik och variation i landskapet som ger en viktig identitet för området. Stadsbilden kommer att dominera området. För landmärken på fältet innebär den planerade bebyggelsen att de med all sannolikhet kommer att ersättas av nya. Att kyrkan får en fortsatt framträdande roll i landskapet är viktigt för den historiska kontinuiteten. Nya noder kommer att skapas vilket gör hela området mera tillgängligt. Tillgängligheten är beroende av hur gator och bebyggelse utformas. Det är väsentligt att man tar hänsyn till att området ska vara lätt att orientera sig i. De barriärer som finns idag är

främst kopplade till trafiken, E18 och järnvägen samt huvudvägar i området. Barriärerna bör bli mindre påtagliga efter utbyggnad enligt planen. Väl utformade passager för både människor och djur behövs för att överbrygga barriärerna.

De historiskt värdefulla områden kring bland annat Kyrkbyn kräver en varsam och genomtänkt utformning av närliggande områden som tar tillvara Kyrkbyns läge och formspråk. De rumsliga bildningar som tydligast kommer att märkas är parkerna i bostadsområdena. Det omgivande landskapet kommer till stor del att fungera som en ram för bebyggelsen. En utmaning blir att skapa en bra övergång mellan bebyggelsen och den gröna kilen.

#### **Kvartersutformning och gatumiljö**

Kvarter och centrumområden bör utformas efter tydliga gestaltungsprinciper där distinktionen mellan vad som är offentligt och privat tydliggörs.

De kvarterstyper och den gatuhierarki som presenteras i planen är ett bra underlag om de fullföljs konsekvent. Det är bra att försöka integrera bostäder med icke-störande verksamheter så långt detta är möjligt med hänsyn till buller och andra störningsproblem. Kontor och butiker bör integreras i bostadsområdena och ges strategiska placeringar så att så många som möjligt kan ta del av den service som erbjuds.

I den fördjupade översiktsplanen uttrycks en vilja att ha områden med olika upplåtelseformer och olika storlekar på bostäder. Detta skapar underlag

för en social bärkraft där det finns förutsättningar för människor med olika livssituation att leva. Den fortsatta planeringen bör ta sikte på att dessa områden inte blir skilda från varandra utan att de integreras och byggs ihop.

#### **Dagvatten**

En dagvattenplan med åtgärdsförslag som beskriver principerna för källsortering, flödesutjämning, rening och teknik ska tas fram. Konkret bör det leda till att vatten från de mest trafikerade gatorna, större parkeringsplatser/-hus och den tätaste stadsstrukturen primärt renas och flödesutjämnas före utsläpp i recipient. Det blir således viktigt att skapa plats för vatten i stadsmiljön då öppen dagvattenhantering alltid är att föredra.

#### **Grönstruktur**

Konsekvensmildrande åtgärder beträffande grönstrukturen består framförallt av att i möjligaste mån ta hänsyn till de lokalt värdefulla partierna och inlemma dessa i framtida planering av området. Med tanke på att det ännu är tidigt i processen och vare sig exakt volym eller placering av verksamheter ännu är fastställd, borde detta vara möjligt.

#### **Buller**

Bullerstörningarna i den planerade bebyggelsen bedöms främst uppkomma på grund av trafiken. Bebyggelsen intill E18 måste skyddas genom skärmar eller vallar. Bebyggelsen utmed huvudgator utformas som slutna kvarter för att åstadkomma bullerskyddade miljöer. Bullerutredningar krävs i samband med detaljplanering.

### **Valt alternativ**

*Redogörelse för hur bedömningen gjorts och skälen till valda alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.*

De förslag som presenteras i planen bygger till stor del på tidigare planarbeten, t.ex några förslag till fördjupade översiktsplaner som togs fram i mitten och slutet av 90-talet. Bland annat gjorde Ekologigruppen/Arken förslag för utbyggnad av Barkarbyfältet med olika täthetsstudier och analys av förändringar i infrastrukturen. Vidare gjordes i detta sammanhang en del intressanta bedömningar om möjligheterna till bärkraft vad gäller ekonomi, ekologi, fysiska strukturer och sociala förhållanden. Ett flertal av de bärande idéerna från dessa studier har lyfts in i planen som förutsättningar för den nu planerade utbyggnaden av området.



## Nollalternativ

*Beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs.*

Om planen inte genomförs kan antas att dagens markanvändning, åtminstone på kort sikt, kommer att bestå. Det innebär upplåtelse av mark och byggnader för ett stort antal olika verksamheter som lager, distribution, försäljning, verkstäder, upplag m.m. Flygverksamheten förväntas fortsätta och öka på fältet med fortsatta störningar av buller och emissioner som följd vilket ger omkringliggande bebyggelse en klart sämre boendekvalitet. Tillgängligheten till fältet för allmänheten blir fortsatt dålig. Kopplingen mellan olika bebyggelsekoncentrationer och stadsdelar blir otydlig och skapar en stadsstruktur med brister i sammanhang och överblick. Nollalternativet innebär också att planerade miljöåtgärder i och omkring området två vattendrag inte genomförs. En utebliven satsning på Barkarbyfältet innebär även att planerade stora satsningar på infrastruktur med vägar, spårväg och annan trafik uteblir vilket kanske ger den största negativa miljöeffekten. De positiva effekterna av att utveckla en regional kärna här med stor betydelse för hela nordvästsektorn uteblir och blir hämmande för utveckling av boende, näringsliv och en god miljö.

I grunden är tanken på ett nollalternativ realistiskt, åtminstone på medellång sikt. Barkarbyområdet har en inneboende potential att utvecklas på flera olika sätt. Sker det inte nu, kopplat till pågående program- och planarbeten, så blir trycket på att ta fältet i anspråk för de behov som den

pågående samhällsutvecklingen påkallar snart så starka att de knappast går att motverka i ett normalt konjunkturläge.

Om kommunen skulle avstå från att genomföra planen (hypotetiskt), skulle följden sannolikt bli att fältet ändå kommer att exploateras. Detta kommer att ske i en långsammare takt och utan stöd av nödvändig strategisk, översiktlig planering vilket kan leda till oönskade förhandlingsuppgörelser utan förankring i kommunens långsiktiga ambitioner för hållbar samhällsutveckling. En sådan utveckling kommer knappast att gynna en positiv regional utveckling som stöder en integration av ekonomisk, social och ekologisk bärkraft och ger underlag för en utbyggnad av nödvändig infrastruktur och andra basfunktioner.

## Uppföljning

*Redogörelse för de åtgärder som planeras för övervakning och uppföljning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.*

### Indikatorer/uppföljning

Nedan följer ett antal exempel på effektmål och indikatorer som kan användas för uppföljning av området över tiden.

- Antalet byggnader som har både bostäder och kontor/service.
- Antalet boende som har mindre än 500 meter till kollektivtrafik.
- Antalet boende som har tillgång till park/grönområde inom gångavstånd.
- Antalet personer som får socialbidrag.

- Valdeltagande
- Ohälsotal
- Utbildningsnivåer
- Kriminalitet
- Föreningsliv
- Antalet byggnader med verksamheter och bostäder av olika upplåtelseform.
- Luftföroreningar – MKN halter av kvävedioxid, kväveoxider, svaveloxid, partiklar och bly i luften.
- Markföroreningar – Mäta halter av farligt avfall på särskilt utsatta platser.
- Buller – Mätning av buller invid bostadsfasader längs Norrviksvägen samt bostäder nära verksamhet, antal nybyggnationer med en tyst sida.
- Artutveckling
- Miljökontrollprogram i vattendragen

Uppföljning av hållbart byggande genom tillämpning av programmet ”Ecoeffekt” eller liknande för att värdera byggnaders miljöprestanda med avseende på både ekotoxicitet och human toxicitet. Indikatorer kan vara CO<sub>2</sub> ekv./brukare och olika ohälsotal.

En användbar metod är också att utveckla kommunens årliga miljöredovisningar för att följa upp energianvändning, avfall mm.

## Underlagsmaterial och tidigare utredningar:

### Planer, program:

- Barkarbyfältet – förutsättningar och mål, Ekologigruppen 1997-01-20
- Förslag till Fördjupning av översiktsplan för Barkarbyfältet, samrådshandling, VBB och Järfälla kommun april 1997
- Alternativa strukturer med ekologisk bärkraft, Ekologigruppen och Arken mars 1998
- RUFs, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, Regionplane- och trafikkontoret (RTK) 2001
- Sociotophandboken, Stockholm stads stadsbyggnads kontor 2003
- Översiktsplan 2001 Järfälla kommun, med underlagsdokument Vattenplan, Grönplan, Ekologiskt särskilt känsliga områden, Kulturmiljöplan mm

### Trafik, buller:

- Flygbullerredovisning för Barkarby flygplats . J&W 2002-03-01
- Flygbullerutredning Barkarby flygplats WSP 2004
- Bullerutredning för Flottiljområdet. SCC/Ramböll 2003/2004
- Trafikutredning, Trafik inom och till Barkarby handelsplats, Miljö och stadsbyggnadskontoret (MSK) 2003-08-05
- Parkeringsbehov inom Barkarby handelsplats, bedömning av behov av p-tytor för Östra Herrestavägen, MSK 2004-06-15
- Spårförbindelse mellan Barkarby och Akalla, Förlängd tunnelbana eller spårväg, RTK 2004
- Spårförbindelse Barkarby-Akalla, Sträckningsstudie, Ramböll, SL, RTK, Järfälla, Stockholm 2005
- Mälarbanan Tomtebodavägen-Kallhäll, Förstudie, Banverket maj 2005
- Nordsydliga förbindelser i stockholmsområdet - Sammanfattning av vägutredning, Vägverket juni 2005

- Ombyggnad av E18 mellan Hjulsta och Kista, förslag till arbetsplan Vägverket 2004-05 och förslag till detaljplan Stockholm 2005

### Kultur, arkeologi:

- Häradsvägen. Arkeologisk utredning. SLM 1996
- Arkeologisk utredning och förundersökning vid Herresta. Stockholms läns museum 1998
- Barkarby flygflottilj. Inventering av bebyggelsen 1998
- Östra Tingsbyn. Arkeologisk utredning. Raä 2001
- Flottiljområdet. Arkeologisk utredning av Flottiljområdet vid Barkarby flygfält. Sthlms läns museum. Rapport 2003:2
- Herresta bytomt. Arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte av Raä 239. Sthlms läns museum 2003:1
- Gravfält vid Dragonbacken. Slutundersökning 2001. (del 1+2)
- Förhistoriska och historiska bebyggelse lämningar i Barkarby
- Arkeologisk delundersökning av Raä 255:4 samt Raä 405:1. SLM 2004
- Arkeologisk förundersökning av Raä 114 och Raä 239. Stockholms läns museum 2005
- Gamla Enköpingsvägen. Förundersökning av del av fornlämning Raä 19 Stockholm läns museum 2005

### Mark, vatten, natur:

- Barkarby flygfält, delområde I ,Ostermans. Översiktlig miljöteknisk markundersökning. J&W 1997-02-07
- Miljöteknisk markundersökning. MIFO fas 1 för Flottiljområdet. WSP 2004
- Miljöteknisk markundersökning MIFO fas 2 för Flottiljområdet. Geosigma 2005.

- Tekniskt PM Dagvattenhantering. Barkarbyfältet. VBB Viak 1997-10-22.
- Flottiljområdet och Ålsta hage. Översiktlig naturinventering. Msk 2002
- Dagvattenutredning för Flottiljområdet och del av Barkarbyfältet, Sweco Viak 2004-12-31
- Igelbäckens naturreservat i Järfälla, remissförslag, MSK maj 2004

### Övrigt:

- Befolkningsprognos för Barkarbyfältets utbyggnad, Inregia april 1997
- Synpunkter på översiktsplanen av Barkarbyfältet, Handelns utredningsinstitut, maj 2005

### Fotografier

- Flygfoto på framsidan, baksidan samt sidan 45 av Bergslagsbild AB
- Vykort sid. 48 från Järfälla kommuns bildarkiv

### Kartor

- Beskrivning av flygvägar sid. 41 av Sven Bohlin, Orienteringskartor, i samarbete med Barkarby Flygklubb



**GRANSKNINGSYTTRANDE**

Datum  
2006-06-16

Beteckning  
401-06-27876

1 (4)

Järfälla kommun  
Kommunledningskontoret  
177 80 JÄRFÄLLA

**Barkarbystaden - Fördjupning av översiktsplanen för delen Barkarbyfältet, Järfälla kommun**

Järfälla kommun har överlämnat ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet i samband med utställning enligt 4 kap. 6 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har den 12 december 2005 lämnat ett yttrande över ett samrådsförslag av planförslaget.

Vid utställning av en översiktsplan begränsar Länsstyrelsen granskningen till om förslaget inte tillgodoser riksintressen, om förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm överträds, om frågor som angår två eller flera kommuner inte samordnats på ett lämpligt sätt samt om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser. Nedanstående frågor kan leda till att Länsstyrelsen enligt 12 kap.1 § PBL kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser.

**Granskningsyttrandet ska enligt 4 kap. 2 § PBL fogas till översiktsplanen.**

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Försvarmakten, Vägverket Region Stockholm, Banverket Östra Banregionen, Luftfartsstyrelsen, Vattenfall Energidistribution AB/ Sveanät och Svenska Kraftnät AB tillfälle att lämna synpunkter på förslaget.

**Barkarbystaden, regional kärna / mellankommunal samordning/ Totalförsvaret / riksintresse 3 kap. 9 § MB / hälsa och säkerhet**

Barkarbyfältet ingår i den regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg, en av de sju föreslagna regionala eller delregionala kärnorna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2001. Området har mycket goda förutsättningar att utvecklas som en regional kärna, inte minst med hänsyn till det goda kommunikationsläget. Detta förutsätter dock en kraftfull satsning på såväl bostäder som arbetsplatser och service. Redan vid samrådet 1997 om ett tidigare förslag till fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet och vid samråd om ny Översiktsplan för Järfälla kommun 1998 underströk Länsstyrelsen betydelsen av en hög exploatering i området. Länsstyrelsen anser att kommunen i det nu utställda förslaget till fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet på ett lämpligt sätt uttrycker sådana ambitioner.



Datum  
2006-06-16

Beteckning  
401-06-27876

2 (4)

I samrådsyttrandet den 12 december 2005 över planförslaget för Barkarbyfältet uppmärksammade Länsstyrelsen samtidigt kommunen på den konflikt som finns med försvarets förrådsverksamhet och där denna del av området är av riksintresse för totalförsvaret. Från kommunens utgångspunkt är det givetvis ett problem att nya förhållanden, aktualiserade av staten, avseende betydligt ökade störningar än tidigare har påtalats i sent skede av en planeringsprocess som pågått under åtskilliga år. Samtidigt väger riksintressen, och inte minst försvarets intressen, alltid tungt i avvägningen mellan olika intressen.

Länsstyrelsen, som har skyldigheten att bevaka att såväl riksintressen som en lämplig mellankommunal samordning tillgodoses, anser att det är viktigt att stora ansträngningar görs för att så långt möjligt kunna förena dessa två viktiga samhällsintressen. Av bestämmelserna i 3 kap 9 § miljöbalken framgår att område som är av riksintresse för totalförsvaret ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvara utnyttjandet av anläggningen. Om inga åtgärder vidtas kan störande buller från försvarets verksamhet enligt Länsstyrelsens uppskattning komma att beröra 550-800 av de planerade ca 5 000 bostäderna. Det är enligt Länsstyrelsens uppfattning mycket angeläget att exploateringen av Barkarbystaden kan komma till i planerad omfattning. Detta förutsätter att det går att få till stånd buller-skyddande åtgärder som kan ge godtagbara lösningar för såväl bostäder som Försvarmaktens verksamhet.

Försvarmaktens förrådsverksamhet ligger på nordöstra sidan av planområdet. För närvarande pågår en omställning från användning av pallar till containers, som ställs upp utomhus. Transporter, omlastning och containerhantering innebär störande buller även utanför Försvarmaktens verksamhetsområde och utanför den obebbyggda buffertzonen på ca 100 meter som redovisas i planförslaget.

Efter samrådet i december 2005 har Länsstyrelsen med Försvarmakten tagit upp frågan om möjligheter till annan lokalisering av verksamheten. Något reellt alternativ till anläggningen i Barkarby har dock inte gått att finna. Försvarmakten har under våren 2006 låtit göra en bullerutredning och även tittat på olika möjliga åtgärder för att begränsa bullerstörningarna från verksamheten. Utredning visar att om inga åtgärder vidtas så beräknas gällande riktvärden för externt industribuller överskridas för föreslagna bostadsbebyggelse inom ca 100 m utanför buffertzonen både väster och söder om Försvarmaktens verksamhetsområde. Dessa delar blir då inte lämpliga för bostäder. Utredningen visar emellertid också att det är tekniskt möjligt att reducera störningarna till acceptabla nivåer genom att anlägga ett 5 m högt och ca 400 meter långt bullerskydd så nära störningskällan som möjligt på västra sidan respektive ett lika högt och ca 350 m långt bullerskydd på södra sidan av Försvarmaktens verksamhetsområde. En kalibrerande bullermätning kommer enligt Försvarmakten att tas fram för att komplettera utredningen, och får visa om det är möjligt att klara aktuellt riktvärde med bullerskydd som är 3 eller 4 m högt.

/GIGATYPENSJUBB/ LEF S24298 BARKARBY ÖVERSIKTSPLAN I S DOKUMENTKUND DOK FÖR BARKARBY GRV -06DOC





Länsstyrelsen konstaterar med stöd av utredningen att det med olika byggnadstekniska åtgärder går att begränsa störningarna från Försvarsmaktens verksamhet, och att översiktsplanens bebyggelseförslag är möjliga att förena med fortsatt förrådsverksamhet, förutsatt att erforderliga bullerskyddsåtgärder kommer till stånd. Enligt Länsstyrelsens uppfattning fordras, för att bostäderna ska bli lämpliga med avseende på boendes och övrigas hälsa, att bullerskyddande åtgärder motsvarande ovan nämnd utredning anordnas för föreslagen bostadsutbyggnad i etapp 1, väster om Försvarsmaktens förrådsverksamhet. Samma sak gäller för utbyggnad söderut, del av etapp 3 och norra delen av etapp 4, när dessa blir aktuella. Etapp 4 ligger sannolikt längst bort i tiden, kanske 10-15 år, och förutsättningarna kan ha förändrats innan bebyggelse blir aktuell där. Den närmare omfattningen av störningar, av åtgärdsbehov och lämplig utformning av bullerskydd kommer dock att behöva undersökas närmare och regleras i de olika kommande detaljplanerna.

Länsstyrelsen anser vidare att översiktsplanen ska kompletteras med uppgifter om omfattningen av bullerpåverkan från Försvarsmaktens verksamhet i förhållande till gällande riktvärden för externt industribuller, såväl ekvivalent- som max-nivåer. Av översiktsplanen bör också framgå att ansvarfrågan för erforderliga åtgärder får klaras ut i samband med planens genomförande. Dessa kompletteringar krävs för att planen ska ge erforderligt underlag och stöd för kommande detaljplanering.

#### **Väg E 18 / riksintresse 3 kap. 8 § MB**

E18 är av riksintresse för kommunikationer. Översiktsplanen bör ange en 50 m byggnadsfri zon utmed E18 som utgångspunkt inför fortsatt planläggning. Vid kommande detaljplanearbete får studeras om avsteg som innebär kortare avstånd är lämpligt med hänsyn till blivande användning och utformning av bebyggelsen utmed vägen, och med beaktande av vägtrafikbuller, luftkvalitet, riskhänsyn pga transporter med farligt gods samt att vägen i framtiden kan behöva breddas till sex körfält.

#### **Regional infrastruktur, vägar och spår/ mellankommunal samordning**

Enligt planhandlingarna avses en genomförandestrategi tas fram som komplettering till översiktsplanen, inför kommande detaljplanering. Idag är särskilt det lokala men även det övergripande vägnätet vid Barkarby handelsområde tidvis hårt belastat. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att kapaciteten i internt och omgivande vägnät samt spår/stråk för kollektivtrafik blir belyst i denna genomförandestrategi och i kommande detaljplaner, samt att bebyggelsens etappindelning och utbyggnadstakt anpassas till utbyggnaden av nödvändig infrastruktur.



#### **Miljöbedömning**

En översiktsplan ska miljöbedömas enligt 6 kapitlet 11-18 §§ samt 22 § i miljöbalken.

Till planförslaget har bifogats en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på MKB och miljöbedömning i ett särskilt yttrande.

#### **Övrigt**

Synpunkter som är alltför detaljerade eller mer av redaktionell art har under hand överlämnats till kommunen.

Beslut i detta ärende har fattats av länsöverdirektör Bo Hansson. I den slutliga handläggningen deltog även förvaltningsdirektör Rutger Öijerholm, miljö- och planeringsdirektör Lars Nyberg och arkitekt Catarina Fogelberg, föredragande.

  
Bo Hansson

  
Catarina Fogelberg

Expedieras till  
Akten  
Länsstyrelsen  
Samtliga nämnder  
JHAB  
Plex

§ 140

Dnr Kst 2006/220

**Antagande av Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet****Kommunfullmäktiges beslut**

- 1 Förslag till fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet, utställningsversionen från april 2006, antas med följande justeringar:
  - a) Planen kompletteras med uppgifter om beräknade bullerstörningar från försvarets område, med Länsstyrelsens bedömning att bullerstörningen går att hantera samt att ansvarsfrågan för bullerskydd får klaras ut i genomförandet.
  - b) Planeringsförutsättningarna kompletteras med uppgiften att det i princip krävs 50 m byggnadsfritt avstånd från E18, men att avsteg kan diskuteras vid detaljplaneringen.
  - c) Texten i planeringsförutsättningarna kompletteras med Vägverkets bedömning att en breddning av E18 till sex körfält kan bli aktuell.
  - d) Rättelse angående bullerriktvärden för järnvägstrafik ska göras i planeringsförutsättningarna samt att Citybanan beräknas färdigställas år 2013.
  - e) Redaktionella ändringar ska göras av bland annat förord och inledning.

*Reservation*

Lars Bergstig (fp) och Lennart Nilsson (kd) anmäler en gemensam skriftlig reservation (bilaga 4).

*Särskilda yttranden*

Eva Lennström (m) anmäler ett särskilt yttrande (bilaga 5).  
Lars Rydlander (mp) anmäler ett särskilt yttrande (bilaga 6).  
Aphram Melki (c) anmäler ett särskilt yttrande (bilaga 7).

**Ärendet i korthet**

Kommunstyrelsen gav i november 2004 kommunledningskontoret i uppdrag att färdigställa den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet. Ett planförslag var utställt för granskning från den 12 april till den 13 juni 2006. Under utställningstiden har 39 skrivelser inkommit.

Kommunledningskontoret föreslår att den fördjupade översiktsplanen tas upp i kommunfullmäktige för antagande.

**Handlingar**

- 1 Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse 2006-07-03
- 2 Förslag till fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet, utställningsversionen, april 2006
- 3 Utlåtande efter utställning, en sammanfattande redovisning av inkomna skrivelser, Kommunledningskontoret 2006-06-30
- 4 Länsstyrelsens granskningsyttrande, 2006-06-16
- 5 Kommunstyrelsens beslut 2006-08-22

**Kommunfullmäktiges behandling***Lämnade förslag*

Lars Bergstig (fp) och Lennart Nilsson (kd) yrkar i första hand att ärendet ska återremitteras och i andra hand avslag till kommunstyrelsens förslag.

Lotta Håkansson Harju (s), Göran Hillman (v), Lars Rydlander (mp), Eva Lennström (m) och Aphram Melki (c) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

*Beslutsgång*

Ordföranden ställer först proposition på förslaget om återremiss och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde. Där-  
efter ställer ordföranden yrkandet om bifall till kommunstyrelsens förslag mot avslagsyrkandet och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar bifalla kommunstyrelsens förslag.

-----





Besöksadress: Kommunhuset, Vasaplatsen 11, Jakobsberg  
Postadress: 177 80 Järfälla Telefon växel: 08-580 285 00  
Hemsida: [www.jarfalla.se](http://www.jarfalla.se) E-post: [jarfalla.kommun@jarfalla.se](mailto:jarfalla.kommun@jarfalla.se)