

Förslag till detaljplan för **BARKARBY CENTRUM**

fastigheten Barsbro 7:2 m.fl



Planbeskrivning

Granskningshandling

Kst 2018/503

2025-10-06

Information om planprocessen och detaljplanen

Detaljplaneläggning sker genom en lagstyrd process där allmänheten, myndigheter samt organisationer ges möjlighet till insyn och påverkan. Planprocessen syftar till att väga allmänna och enskilda intressen mot varandra och pröva mark- och vattenområdets lämplighet för avsett ändamål. Framtagandet av en detaljplan följer en process med ett remissförfarande under samråd och granskning innan detaljplanen kan antas i kommunstyrelsen alternativt kommunfullmäktige och därefter vinna laga kraft.

Vad är en detaljplan?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument där kommunen reglerar hur mark- och vattenområden får användas och hur området får bebyggas. I detaljplanen redovisas gränser för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden.

Så här läser du detaljplanen

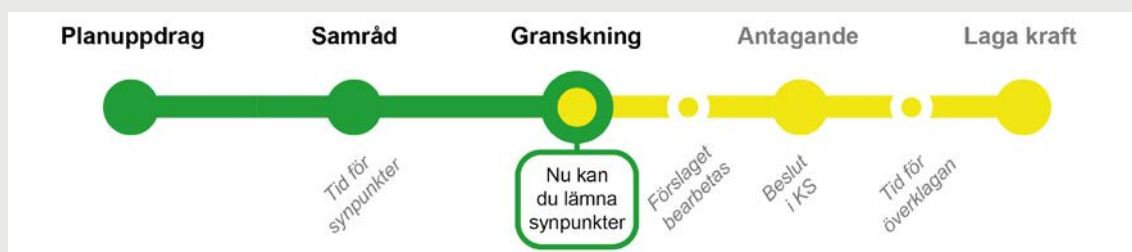
Detaljplanen består av en plankarta med olika planbestämmelser. Till plankartan hör även en planbeskrivning (det här dokumentet) som förklarar syftet med och innehållet i plankartan.

Planbeskrivningen har sju kapitel. I det första och andra kapitlet beskrivs kortfattat detaljplanens syfte och innehåll. I det tredje kapitlet beskrivs förutsättningarna för planarbetet och fördjupningar kring de tekniska lösningar som krävs för att detaljplanen ska kunna genomföras. I fjärde kapitlet beskrivs och motiveras de olika planbestämmelserna som finns på plankartan. Det femte kapitlet beskriver konsekvenserna av detaljplanens genomförande. I det sjätte kapitlet om genomförande beskrivs hur detaljplanen kan genomföras. Slutligen finns en lista över underlag och utredningar till detaljplanen.

Dessutom har en Miljökonsekvensbeskrivning tagits fram som beskriver planens miljökonsekvenser fördjupat, och ett kvalitetsprogram som beskriver gestaltning av kvarteren och den allmänna platsen.

Planförfarande

Detaljplanen tas fram med utökat förfarande i enlighet med plan och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter den 2 januari 2015. Processen ser ut så här:



Tidplan

Detaljplanen upprättas enligt följande tidplan:

- Planuppdrag 28 maj 2018 (Kommunstyrelsens beslut § 84)
- Samråd 4 november - 2 december 2021
- Granskning preliminärt december 2025 - februari 2026
- Beslut om antagande andra kvartalet 2026

Granskning pågår under tiden **XX xxxxxx 2025 - XX xxxxxxxx 2025**. Planhandlingarna finns tillgängliga på kommunens hemsida jarfalla.se. Planhandlingarna finns även att läsa hos kommunens kundtjänst, Riddarplatsen 5 i Jakobsberg.

Skriftliga synpunkter på förslaget ska ha inkommit senast **xx december** till Kommunstyrelseförvaltningen, Samhällsbyggnadsavdelningen, 177 80 Järfälla eller via e-post till kommunstyrelsen@jarfalla.se.

Märk din skrivelse med diarienummer Kst 2018/503, Detaljplan för Barkarby centrum.

Granskning

Granskning innebär att förslaget till detaljplanen presenteras och skickas till de som anses vara berörda, det vill säga de boende i eller i närheten av området, andra myndigheter, förvaltningar, ledningsägare och organisationer. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra det skriftligen till Samhällsbyggnadsförvaltningen under den tid som granskningen pågår. Förslaget kan bearbetas ytterligare i en viss omfattning beroende på inkomna synpunkter. Inkomna synpunkter under granskningen sammanfattas i ett granskningsutlåtande och blir en del av beslutsunderlaget till politikerna inför beslut om antagande.

Information om behandling av dina personuppgifter

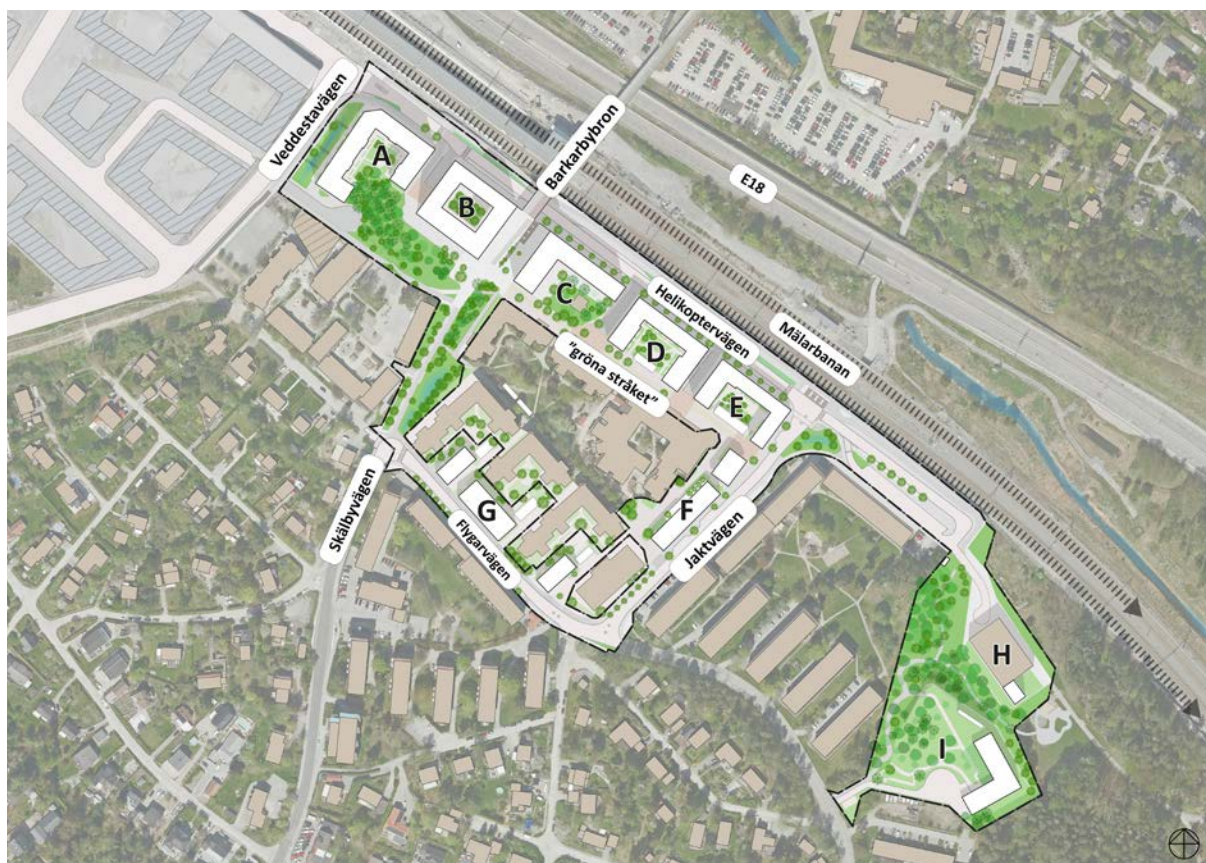
De uppgifter som du delger i samband med att du skickar in ditt yttrande kommer behandlas av samhällsbyggnadsförvaltningen. Dina personuppgifter kommer att behandlas av planarkitekter och administrativ personal på planavdelningen i syfte att handlägga ditt ärende inom ramen för detaljplaneprocessen. Den behandling myndigheten utför görs med stöd av plan- och bygglagen 5 kap. 11 § och 17 §, vilket innebär det finns tvingande krav på kommunen att behandla dina uppgifter inom ramen för detaljplaneprocessen.

Om du har frågor avseende behandlingen av personuppgiftsbehandlingen kan du ta kontakt med kommunstyrelsens dataskyddsombud genom att kontakta dataskydd@jarfalla.se.

Personuppgiftsansvarig för behandlingen är: Järfälla kommuns kommunstyrelse (org. nr: 212000-0043). Du är välkommen att kontakta oss på e-post: kommunstyrelsen@jarfalla.se eller telefon: 08-580 285 00 om du (1) har frågor om behandlingen; (2) vill begära rättelse av din information; (3) vill begära att bli raderad; (4) vill invända mot behandlingen; eller (5) vill begära ett registerutdrag över våra behandlingar av dina personuppgifter. Om du anser att vi behandlar dina personuppgifter i strid med dataskyddsförordningen har du rätt att lämna in ett klagomål om detta till Datainspektionen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Syfte och bakgrund	5
Syfte	5
Bakgrund	6
2. Planförslaget	9
Bebyggelsestruktur och skala	10
Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse	10
Kvarteren	14
3. Förutsättningar och förändringar	28
Tidigare ställningstaganden	28
Strandskydd	30
Området idag	32
Bebyggelse	33
Offentlig och kommersiell service samt verksamheter	34
Stads- och landskapsbild	34
Kulturhistoriskt värdefull miljö	35
Parker, torg och mötesplatser	37
Gator och trafik	41
Förutsättningar för barn och unga	48
Geotekniska förhållanden	53
Hydrologiska förhållanden	56
Teknisk försörjning	59
Störningar och risker	61
Lokalklimat	69
4. Planbestämmelser	71
5. Konsekvenser	84
Miljökonsekvenser	84
Barnkonsekvenser	87
6. Genomförande	88
Organisatoriska frågor	88
Fastighetsrättsliga frågor	92
Ekonomiska frågor	93
Tekniska frågor och utförande	95
7. Planeringsunderlag	97
Utredningar	97
Källor	97
Bilagor	99
Bilaga 1: Befintliga rättigheter	99
Bilaga 2: Fastighetskonsekvenskarta	101



Figur 1: Illustrationsplan för föreslagen utveckling i Barkarby centrum.

1. SYFTE OCH BAKGRUND

Syfte

Stadsutvecklingen i Veddesta, med satsningen på Barkarby som starkare kollektivtrafikknutpunkt med tunnelbana och ny bussterminal, möjliggör att Barkarby centrum och ytan där dagens bussterminal är lokaliserad kan utvecklas för annat ändamål än trafik. Detaljplanens syfte är att utifrån detta utveckla den byggda miljön vid Barkarby centrum med bostäder, förskola och centrumverksamheter i en stadsmässig struktur som tillvaratar det goda kollektivtrafikläget. Att skapa förutsättningar för attraktiva stadsrum i form av torg och gator är ytterligare en del av syftet.

Detaljplanen omfattar även en mindre markyta av Mälarbanan, längre i öster. Marken är idag planlagd som parkmark där detaljplanen syftar till att ändra markens ändamål till trafikändamål så att denna överensstämmer med gällande järnvägsplan för Mälarbanan (Spånga - Barkarby) och därigenom möjliggör fastighetsreglering av denna yta.

Planförslaget i korthet

- 5 nya stads kvarter längs Helikoptervägen
- 5 nya byggnader längs Flygarvägen och Jaktvägen.
- Cirka 825 bostäder
- Ett mobilitetshus
- Ett centralt torg
- Fyra parkmiljöer av olika karaktär.
- En ny förskola
- Dagvatten- och skyfallslösningar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör även:

- Denna planbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

Till detaljplanen har också ett kvalitetsprogram tagits fram som redovisar ambitioner och mål avseende gestaltning av byggnader och allmänna platser. Kvalitetsprogrammet utgör underlag för bygglovsgivning och vägledning för projektering efter planskedet.

Till detaljplanen har ett antal utredningar tagits fram som biläggs planhandlingarna. Förteckningen över utredningar återfinns i slutet av planbeskrivningen.

Bakgrund

Arbetet med ny detaljplan inleddes efter Kommunstyrelsens beslut om planuppdrag den 28 maj 2018, §84. Beslut om samråd fattades av Kommunstyrelsen planutskott den 13 oktober 2021 §28 och samråd hölls mellan 4 november - 2 december 2021.

Detaljplanens diarienummer: KST 2018/503.

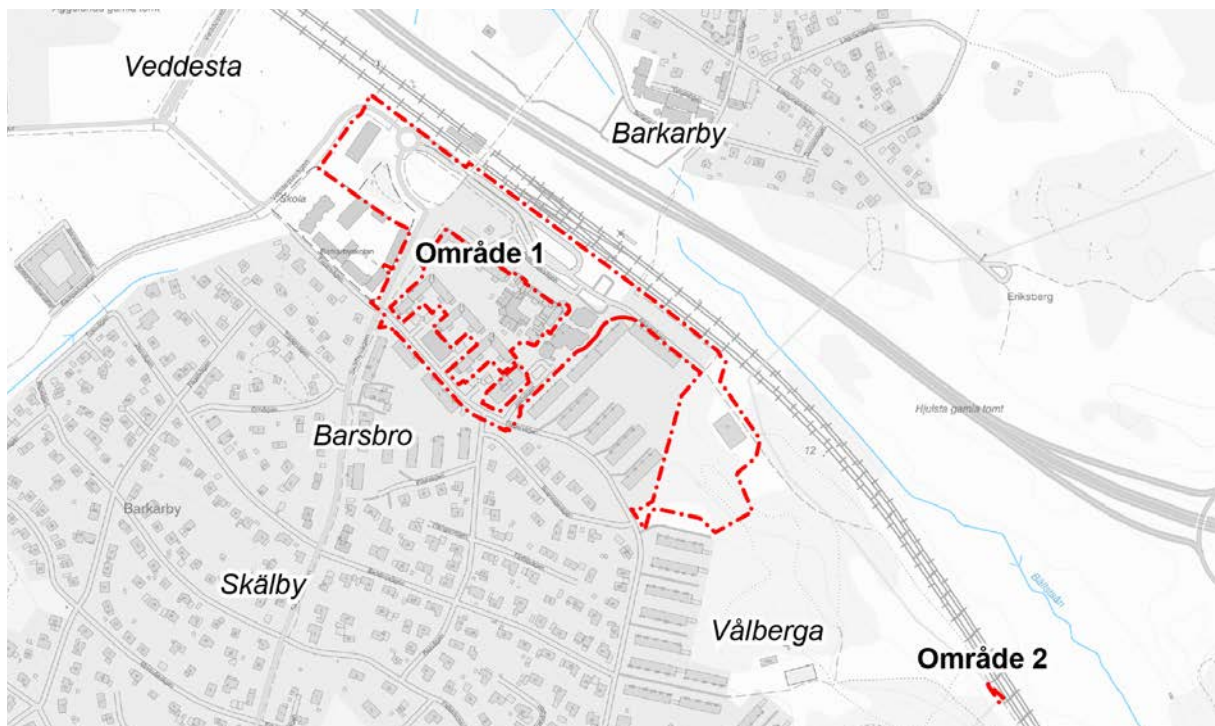
Plandata

Läge och areal

Planområdet ligger i Barkarby, i den sydöstra delen av Järfälla kommun. Det sträcker sig utmed Mälarbanan och ansluter till Barkarby pendeltågsstation. Området består huvudsakligen av gatumark längs Helikoptervägen samt en befintlig bussterminal, men inkluderar även privata fastigheter med verksamheter, dels invid Järfällahus befintliga bostadsbestånd och dels i väster mot Veddestavägen. Planområdet har två delområden. Område 1 innefattar del av Skälbyvägen, Flygarvägen, Jaktvägen och Jaktplan samt en västlig del av Vålbergaskogen. Område 2 innefattar en bit mark för Mälarbanan längre i öster. Planområdet uppgår till cirka 7,7 hektar.

Markägförhållanden

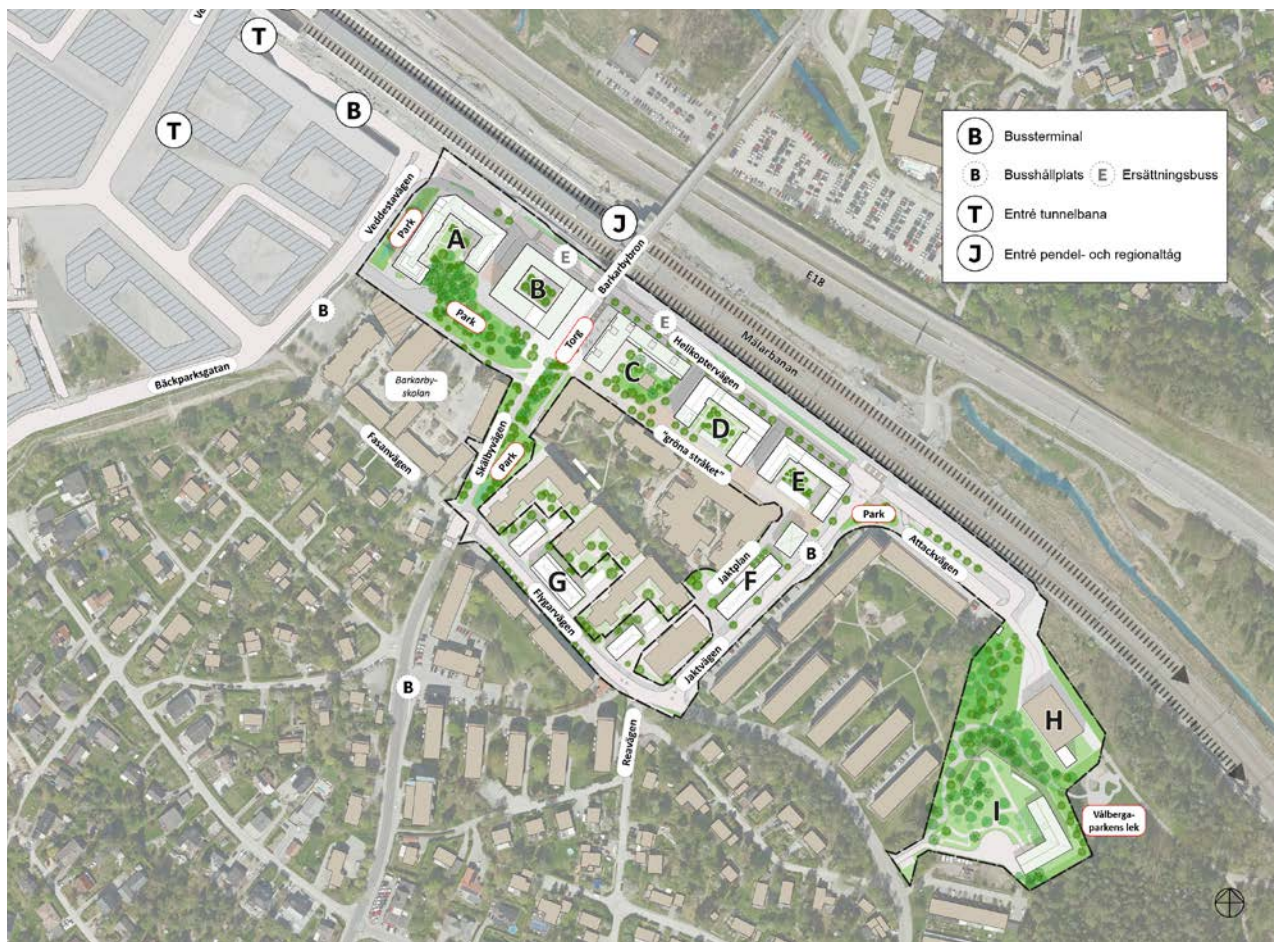
Planområdet omfattar fastigheterna Barsbro 1:3, 1:172, 1:192, 1:207, 1:208, 1:209, 1:313, 1:314, 1:315, 1:316 och 7:2 samt Veddesta 2:1, Vålberga 3:1 och 3:7. Kommunen äger fastigheterna Barsbro 1:3 och 7:2, Veddesta 2:1, Vålberga 3:1 och 3:7. Fastigheterna Barsbro 1:192 och 1:209 är privatägda. Övriga fastigheter ägs av Järfällas kommunala fastighetsbolag Järfällahus AB.



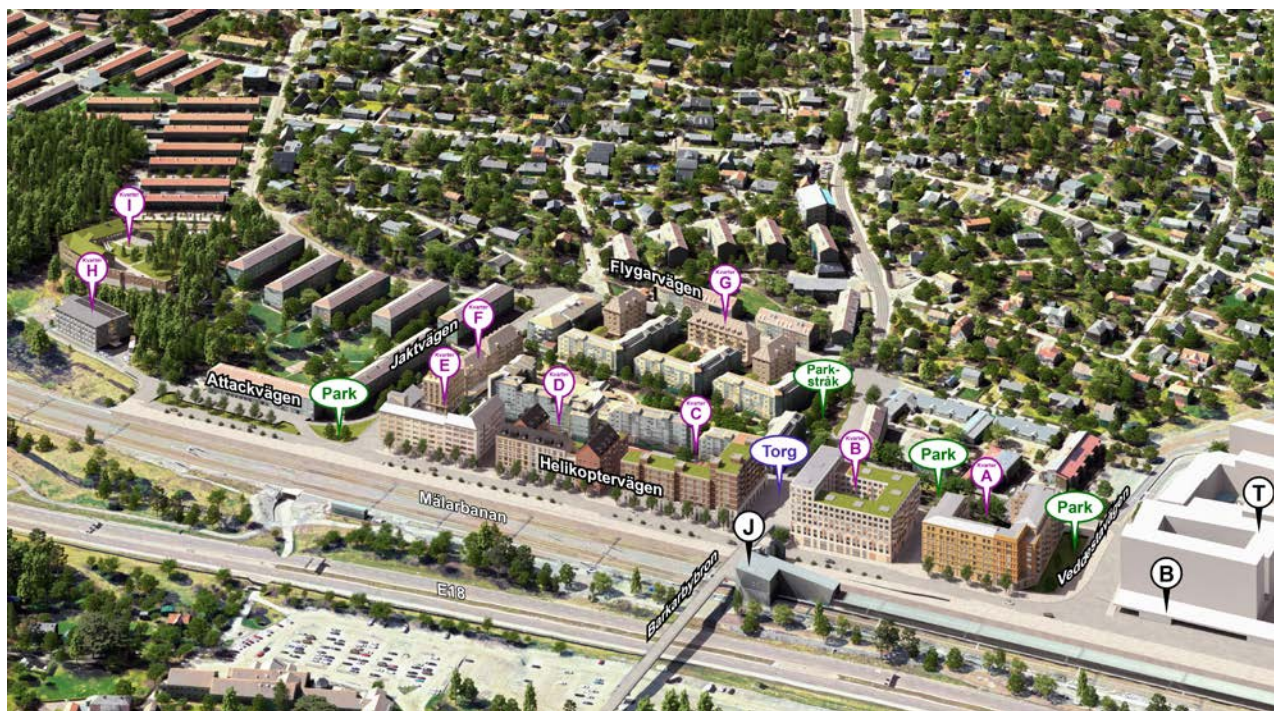
Figur 2: Planens läge med område 1 och 2 redovisade



Figur 3: Område 1 markeras med svart ram, fastighetsgränser i rött. Område 2 ligger utanför bild.



Figur 4: Illustrationsplan över det nya förslaget för Barkarby centrum



Figur 5: Flygvy över det nya förslaget för Barkarby centrum med kvarter, platser och noder redovisade

2. PLANFÖRSLAGET

Detaljplanen möjliggör en utveckling av området med fler bostäder och centrumverksamheter. Noden kring Barkarby station blir en förnyad mötesplats med ett centralt torg vid Barkarbybron som kantas av lokaler och en park. Här planeras en livsmedelsbutik, möjlighet till café och restaurang, en ny vårdcentral, mobilitetshus och bostäder.

Planförslaget möjliggör fem nya kvarter längs Helikoptervägen med en blandning av bostäder, handel, service och ett mobilitetshus. Längs Flygarvägen och Jaktvägen möjliggörs för kompletterande bebyggelse i fem byggnader. Den tillkommande bebyggelsens höjd varierar mellan fyra och åtta våningar, anpassade efter närliggande byggnaders skala. Mot järnvägen är skalan högre och bebyggelsen formar en ny stadsfront som knyter samman det befintliga med det nya och som möter den framtida urbana bebyggelsen i Veddesta.

Totalt möjliggör detaljplanen för cirka 825 nya bostäder. För området planeras allmänna mötesplatser i form av torg samt parkmark som bidrar med stadsgrönska och hantering av dagvatten och skyfall. Inom området planeras även en ny friliggande förskola och genom detaljplanen säkerställs befintlig byggelse på fastigheten Vålberga 3:7 som idag är uppfört på ett tidsbegränsat bygglov.

Planförslaget innebär en förändring i gatustrukturen i området, som ger ett mer sammankopplat och förtydligt gatunät. En ny körbar koppling mellan Helikoptervägen och Flygarvägen skapas genom att Jaktvägen förlängs och bil- och busstrafik förläggs till dessa gator. Detta ger möjlighet till att omvandla en del av Skälbyvägen till ett grönskande gång- och cykelstråk, som mynnar i en torgbildning kantad av centrumverksamheter och livsmedelsbutik vid Barkarbybrons fäste. Från torget kan gående och cyklister fortsätta över Barkarbybron mot stationen och vidare norrut. Förändringen innebär att Barkarbyskolan, skolgården och parkkullen får en tryggare och mindre bullrig miljö jämfört med idag. Planförslaget som helhet innebär ett mer sammankopplat och tryggare gång- och cykelvägnät där säkra skolvägar möjliggörs i högre grad.

Parallellt med Helikoptervägen, tvärs genom området som en koppling mellan Vålbergaskogen i öst och parken i väst planeras ett inre, grönskande stråk där trafiken får passera på de gåendes villkor, benämnt "det gröna stråket". De nya kvarteren är slutna mot järnvägen och avskärmar därigenom buller, samtidigt som de öppnar upp sig med gårdssidan mot den lugnare gatan och mot solen från söder.

Med förlängningen av Jaktvägen möjliggörs en mer attraktiv utformning av gatan, nya gatuträd och möjlighet för angöring planeras. En ny busshållplats uppförs vid Jaktvägen som ökar tillgängligheten till kollektivtrafik för både nya och befintliga boende. Även Flygarvägen får en ny gestaltning inom planområdet. Möjligheten till kantstensparkering ersätts av bredare gång- och cykelbana samt trädplantering på gatans södra sida som utöver en grönare karaktär också möjliggör för en förbättrad dagvattenhantering i området. En förbättrad framkomlighet för gående och cyklister knyter samman cykelkoppling österut på Flygarvägen till det planerade gång- och cykelstråket vid Skälbyvägen och möjliggör för säkrare skolvägar.

Det befintliga ungdomsboendet intill Vålbergaskogen bekräftas i detaljplanen vilket möjliggör att byggnaden kan ges permanent bygglov. Byggnaden ges även möjlighet till en utbyggnation åt öster för bostadskomplement som förråd och lokaler för förvaltning och drift.

I västra delen av Vålbergaskogen möjliggörs för en ny förskola som angörs från Flygarvägen. Möjlighet till en god tillgång till friyta finns i planförslaget. Platsen är dock bullerstörd och bullerskärm behöver uppföras för att uppnå god ljudmiljö.

I öster vid kommungränsen finns planområde 2 som omfattar en mindre areal mark av Mälarbanan, se figur 2. Marken är idag planlagd som parkmark men föreslås ändras till trafikändamål i planförslaget. Genom denna planändring överensstämmer markanvändningen med gällande järnvägsplan för Mälarbanan (Spånga - Barkarby) och därigenom möjliggörs fastighetsreglering av denna yta.

Bebyggelsestruktur och skala

Den nya bebyggelsen är avsedd att komplettera och utveckla den befintliga strukturen, med kvarter som åstadkommer tydliga stadsrum. Kvartersstrukturerna är anpassade efter läge och vad de möter. Utmed Mälarbanan ersätts busstorg och bilhandeln av delvis slutna kvarter som skapar en tydlig stadsfront mot Helikoptervägen, medan de öppnar sig mot Barkarbyskolan och befintlig bebyggelse i sydväst. Bebyggelsen är generellt något högre vid bron och intill Veddesta, där kvarteren även blir mer slutna, och trappar ner något utmed Helikoptervägen. Kvarter B invid Barkarbybron med mobilitetshus i de nedre våningarna och livsmedelsbutik i torgplanet är format som ett helt slutet kvarter.

Den tillkommande bebyggelsens höjd varierar mellan fyra och åtta våningar. Mot Flygarvägen och Jaktvägen anpassas byggnaderna i skala och placering mot den intilliggande bebyggelsen. Mot järnvägen är skalan högre och bebyggelsen formar en ny stadsfront som knyts samman med den framtida urbana bebyggelsen i Veddesta.

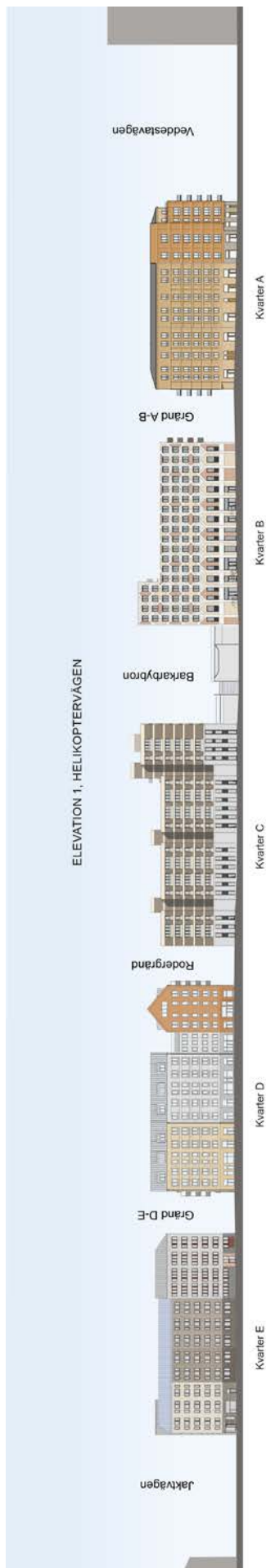
Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse

Nedan beskrivs för projektet bärande gestaltungsprinciper för ny bebyggelse. Dessa följs sedan av beskrivning av respektive tillkommande kvarter i planförslaget. Till detaljplanen har ett kvalitetsprogram för gestaltning tagits fram, där det går att läsa fördjupningar avseende gestaltning och utformning av respektive kvarter. Kvalitetsprogrammet ingår i avtal mellan kommunen och byggaktörer och dess syfte är att förtydliga och säkerställa kvaliteter i gestaltningen, utgöra ett stöd vid kommande handläggning av bygglov och bygganmälan och fungera som vägledning för projektering efter planskedet.

Kvarterens roll i stadsrummet

Kvarteren kommer upplevas dels på nära håll och dels på längre håll då man rör sig längs järnväg, motorvägen eller från Barkarbystaden. Det är därför av vikt att kvarteren längs Helikoptervägen och Veddestavägen ges vertikala indelningar i fasaden i flera element, med en tydlig variation i material, kulör och /eller struktur som ger en avläsbarhet och nedbrytande effekt av kvarterets skala. De vertikala indelningarna regleras med planbestämmelse.

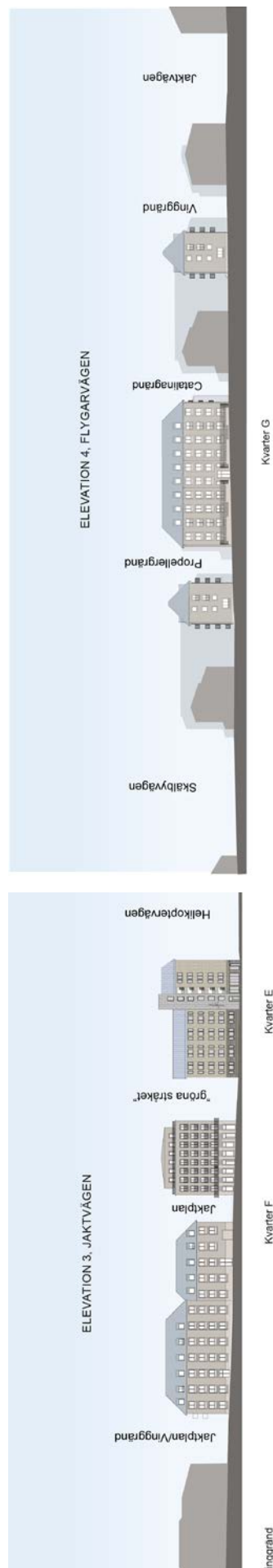
Kvarteren invid Barkarbybrons brofäste, kvarter B och C, har en särskild roll i stadsrummet där de dels kan markera brofästet och dels formar den lokala, centrala platsbildningen som torget blir. Kvarteren har med sitt läge en viktig roll i formandet av platsens identitet och kan med sin gestaltning bidra till upplevelsen av det utvecklade Barkarby.



Figur 6: Elevationer mot Helikoptervägen



Figur 7: Elevationer mot det "gröna stråket"



Figur 8: Elevationer mot Jäktvägen och Flygarvägen

Kvarter F och G är båda kvarter som ansluter till befintlig bebyggelse och befintliga kvartersbildningar. För dessa kvarter är det särskilt viktigt med god anpassning och hänsyn till befintliga byggnader och dess gestaltning.

Fasader

Den befintliga bebyggelsen i området kommer från olika utbyggnadsetapper och bär naturligt olika fasaduttryck. En förenande karaktär mellan befintligt och nytt är till viss del att den varma kulörpaletten med gråskalor och jordfärger - däribland ett flertal ockratoner - plockas upp och artikuleras på olika sätt av det nya.

Fasadernas färgsättning och materialens kulörverkan har en tydlig gestaltningsidé. Mötet med det allmänna ska vara väl genomtänkt, material och strukturer i sockelvåning, portar, fönsteromfattningar och balkonger ska utföras med omsorg om detaljer. Tekniska installationer i fasad mot allmän plats, exempelvis ventilationsgaller, utformas som en del av byggnadens fasad eller arkitektoniska uttryck. Elementskarvar ska inte vara synliga om de inte utgör en medveten del av byggnadens arkitektoniska uttryck och fasadens artikulering. Kvarteren utformas med fördel med synlig grönska i fasaden, på balkonger eller som gröna element.

Sockelvåning

Sockelvåningen är den del av bottenvåningen som är vänd mot allmän plats, dess fasad utgör en del av gaturummet och ramar in stadsrummet. Sockelvåningen ska vara markerad och väl definierad som ett tyngre element, den ska utföras i annat material alternativt med en annan struktur än ovanliggande våningars fasad och vara beständigt och slittåligt.

Mot Helikoptervägen och mot torget vid brofästet ska sockelvåningen vara förhöjd om minst 3,5 m. Lokaler för centrumverksamhet lokaliseras i utvalda lägen, vid platsbildningar och i goda hörnlägen. I de fall bostäder placeras i bottenvåning mot Helikoptervägen eller Jaktvägen ska nivån för färdigt golv i bostäderna förläggas minst 0,8 m ovan gatans nivå för att säkerställa goda boendekvaliteter och förhindra insyn i lägenheterna.

Cykelrum som placeras i sockelvåning mot allmän plats ska ha en hög grad av uppglasning för att bidra till ett levande och upplyst gaturum och samtidigt möjliggöra en eventuell framtida omvandling till lokal i dessa utrymmen.

Entréer och trapphus

Entréer mot gatan ska vara markerade och ges en omsorgsfull gestaltning som skapar identitet och trygghet med material och ljussättning. De ska vara upplysta med hög grad av uppglasning för att uppnå god genomsiktighet mellan ute och inne, gående ska kunna ha god överblick över entrépartier. Bostadsentréer ska kunna särskiljas från lokalernas entréer, exempelvis genom inramning, materialitet, gestaltning, färgsättning eller kontrastverkan. Trapphusen ska utformas så att alla bostäder kan nå gården från eget trapphus, för att säkerställa en god tillgänglighet till gårdsmiljön för boende och särskilt barn. Entrédörrar för bostäder och lokaler får inte slå ut över allmän plats för att det då hindrar exempelvis synskadades ledstråk och blir ett hinder i den allmänna miljön.

Tak

Installationer och funktioner på tak, som ventilation, fläktar, hissmaskinrum med mera, ska integreras som delar i taklandskapets gestaltning, exempelvis under sadeltak eller i de högre delarna av pulpettak. De tekniska installationerna ska vara genomtänkta och bilda ett gott helhetsintryck med byggnadens volym och utformning. Hisstoppar och trapphus ska underordnas taknock, om inte annat anges.

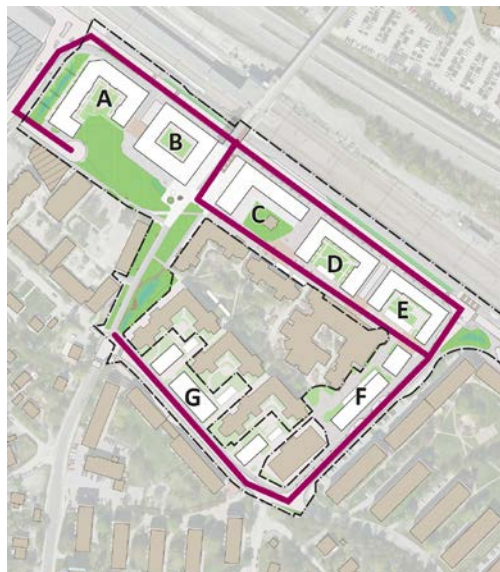
Balkonger

Balkonger mot allmän plats ska utgöra en del av byggnadens arkitektur och utformas med särskild arkitektonisk omsorg. Detta gäller räcken, fronter, infästning, undersidan och eventuellt tak över balkongerna. Inglasningar av balkonger mot gård ska vara enhetliga och utan metallprofiler.

För en sammanhållenheter i områdets gaturum och för att säkerställa öppen rymd i de gaturum som är smala finns gemensamma principer om balkongers djup och lägsta höjd över allmän plats.

Mot områdets huvudgator, Helikoptervägen, Jaktvägen och Flygarvägen, samt mot det gröna stråket och lokalgatan söder om kvarter A mot Barkarbyskolan ska balkonger och burspråk ges en återhållsam roll. Detaljplanen möjliggör balkonger och burspråk med maximalt djup på 0,7 meter över dessa gator.

Över de lokala gränderna får balkonger kraga ut 1,6 meter. Balkong som kragar ut mer än 0,7 meter över allmän plats får inte glisas in. Över allmän plats ska en minst frihöjd för utkragande byggnadsdelar, såsom balkonger eller burspråk, vara minst 5 meter.



Figur 9: Gaturum över vilka balkonger inte får kraga ut mer än 0,7 meter

Kvarteren

Kvarter A

Byggaktör: V1 Barsbro AB

Arkitekter: Brunnberg och Forshed AB

Landskapsarkitekt: Novaterra AB

Kvarteret är beläget i den nordvästra delen av området, mot Helikoptervägen och Veddestavägen i direkt anslutning till stadsutvecklingen i Veddesta. Det omfattar cirka 160 bostäder som omfattar en grön innergård. Bostadsentréer placeras mot den norra parken, Helikoptervägen samt lokalgatan mellan kvarter A och B. Gården kommer att vara upphöjd eftersom den delvis byggs ovanpå ett garage, detta gör att gårdsytan möter höjdnivån på den befintliga kullen som kvarteret öppnar upp sig mot.

Byggnadsdelarna har varierandenockhöjder. De högsta delarna, med sju våningar, placeras mot Helikoptervägen. Därefter trappas höjden ned till sex och sedan fem våningar med terrasserade våningsplan mot Barkarbyskolan. Längs Helikoptervägen planeras lokaler för centrumverksamhet. Sockelvåningen mot denna gata får en våningshöjd på minst 3,5 meter.

Utmed den nordvästra fasaden finns en tre meter bred förgårdsmark som gränsar till den norra parken. Fasaden mot sydväst vetter mot en lokalgata som innehåller infart och vändplan, vilken delas med Barkarbyskolan. Angöring sker via garage, från denna vändplan, från Helikoptervägen och från Veddestavägen.

Markföröreningar har påträffats inom kvarteret, dessa behöver åtgärdas innan bostadsbebyggelsen kan påbörjas (m_4).



Figur 10: Kvarterets läge



Figur 12: Illustrationsplan



Figur 13: Illustration av föreslagen bebyggelse sedd från Helikoptervägen och Veddestavägen



Figur 11: Fasader mot Helikoptervägen och Veddestavägen

Kvarter B

Byggaktör: Klövern AB

Arkitekt: Hermansson Hiller Lundberg Arkitekter AB

Landskapsarkitekt: Novaterra AB

Kvarteret är beläget i den nordvästra delen av området och orienterar sig mot Helikoptervägen samt torgmiljön vid Barkarbybron. Det omfattar drygt 130 bostäder, med en upphöjd innergård. Bostadsentréerna placeras mot torget, Helikoptervägen samt lokalgatorna.

Kvarteret utgör en lokal målpunkt som bidrar till platsens identitet. Mot torget planeras en livsmedelsbutik och i anslutning till denna finns interiör, allmän cykelparkering för bland annat pendeltågsresenärer. Dessa utgör en del av kvarterets mobilitetshus, som är integrerat i de nedre våningsplanen. Ovanpå livsmedelsbutiken möjliggörs bostäder.

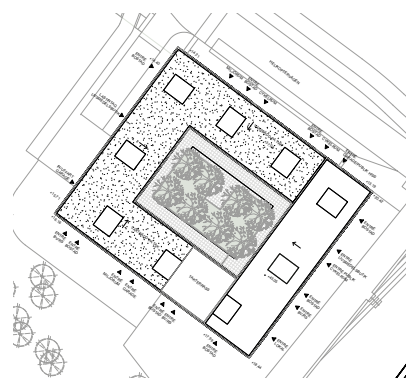
Fasaderna kännetecknas av geometriska mönster, och volymen är utformad med flacka tak där det finns möjlighet till växtlighet. Den relativt lilla innergården kompletteras med en gemensam takterrass med uteplats på den södra byggnadskroppen. Ytterligare verksamhetslokaler är orienterade mot torget och bidrar till att skapa en aktiv och levande plats.

Sockelvåningen mot torget och Helikoptervägen får en våningshöjd om minst 3,5 meter. Byggnadsdelarna har varierande nockhöjder. Höjdskillnader i terrängen mellan Helikoptervägen och torget gör att byggnaden får sex våningar mot Helikoptervägen och sju våningar mot torget, med ett gavelparti som uppgår till åtta våningar i mötet med Barkarbybron.

Kvarteret har angöring från Helikoptervägen och intilliggande lokalgator, med infart till lastfar och mobilitetshus från lokalgatan närmast kvarter A.



Figur 14: Kvarterets läge



Figur 17: Illustrationsplan



Figur 16: Vy från torget och perspektivvy över hur kvarteren B och C ramar in Barkarbybron



Figur 15: Fasader mot Helikoptervägen och mot "det gröna stråket"

Kvarter C

Byggaktör: Klövern AB

Arkitekt: Hermansson Hiller Lundberg Arkitekter AB

Landskapsarkitekt: Novaterra AB

Kvarteret är beläget centralt och orienterar sig mot Helikoptervägen samt torgmiljön vid Barkarbybron. Det omfattar drygt 100 bostäder, en vårdcentral samt andra verksamhetslokaler. Bostads- och verksamhetsentréer finns mot torget och mot Helikoptervägen.

Byggnaden får en suterrängvåning mellan Helikoptervägen och gården, med en mindre höjdskillnad mellan gården och det nya torget. I gatuplan mot Helikoptervägen och mot torget finns verksamhetslokaler som bidrar till att gaturummen aktiveras med en stadsmässig karaktär. I kvarteret planeras en vårdcentral.

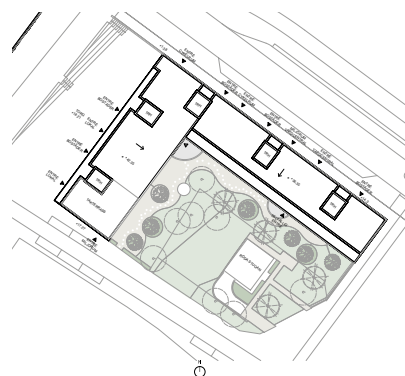
Byggnaden ramar in en grön gård med en naturlig trädgård runt Röda stugan, en kulturhistoriskt värdefull miljö. Denna bevaras genom skyddsbestämmelser.

Sockelvåningen mot torget får en våningshöjd om minst 5 meter, och mot Helikoptervägen finns en våningshöjd om 3,5 meter. Byggnadsdelarna har varierande nockhöjder. Höjdskillnader i terrängen mellan Helikoptervägen och torget gör att byggnaden får sju våningar mot Helikoptervägen och sju våningar mot torget, med ett gavelparti som uppgår till åtta våningar i mötet med Barkarbybron. Lamelldelen mellan Helikoptervägen och mot den Röda stugan trappas ner i de två översta våningarna för att ta hänsyn till den mindre byggnaden. Fasaderna har en tydlig träkaraktär, med en robust sockel i betong och terrazzo.

Kvarteret har inget garage, men har angöring från det ”gröna stråket”, Helikoptervägen och en lokalgata. Boende- och besöksparkering finns i mobilitetshuset.



Figur 18: Kvarterets läge



Figur 19: Illustrationsplan



Figur 20: Fasad mot Helikoptervägen



Figur 21: Fasader mot ”det gröna stråket”



Figur 22: Illustrativ vy från torget

Kvarter D

Byggaktör: BTH Bostad AB / RO Properties AB

Arkitekt och landskapsarkitekt: ÅWL Arkitekter AB

Kvarteret är centralt placerat i området och omfattar drygt 100 bostäder. Kvarteret är U-format, där det på norra sidan kantar Helikoptervägen och i sydväst öppnar sig mot det ”gröna stråket”. Kvarteret har möjlighet till verksamhetslokaler, även om inga planeras i dagsläget. Bostadsentréer är vända mot Helikoptervägen och lokalgatorna.

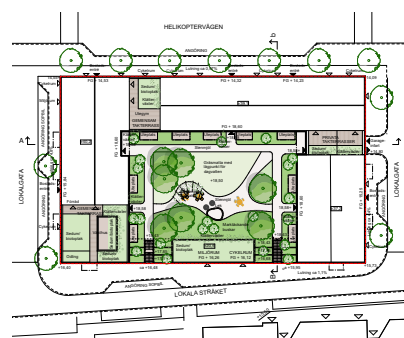
Kvarteret uppförs med en grön underbyggd gård med garage under gården. Gården har goda ljusförhållanden genom sin öppna form. En komplementbyggnad tar upp höjdskillnaden och markerar gränsen mellan gårdsrummet och det ”gröna stråket”.

Sockelvåningen mot Helikoptervägen har en våningshöjd om minst 3,5 meter och innehåller delvis cykelrum. Detta ger plats för verksamheter om behoven skulle förändras över tid. Byggnadsdelarna har varierande nockhöjder. Kvarteret får sex våningar mot Helikoptervägen och lokalgatan närmast kvarter C, för att sedan trappa ner till fem våningar mot söder, med en takterrass närmast Röda stugan. Kvarteret har sadeltak med möjlighet till inredd vind med takkupor och putsade fasader med tydliga gavelpartier som ramas in med livförskjutningar. Sockelvåningen utförs i tegel eller robust stenmaterial. Mellan byggnadskropparna finns länkdelar med takterrasser.

Kvarteret har angöring från Helikoptervägen och intilliggande lokalgator, med en infart till garaget från lokalgatan närmast kvarter E.



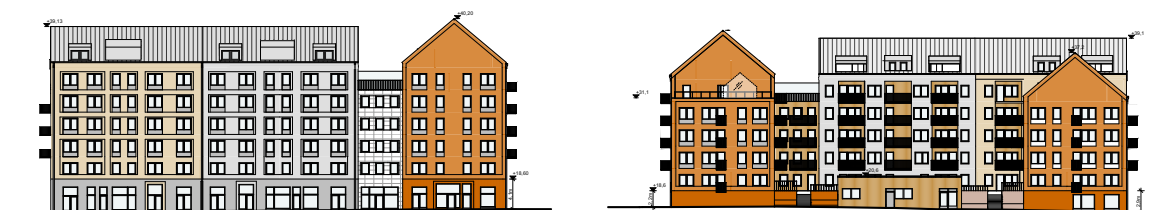
Figur 23: Kvarterets läge



Figur 24: Illustrationsplan



Figur 25: Illustrativa vyer utmed Helikoptervägen och det ”gröna stråket”



Figur 26: Fasader mot Helikoptervägen och det ”gröna stråket”

Kvarter E

Byggaktör: RAW Property (del 1) och Besqab (del 2)

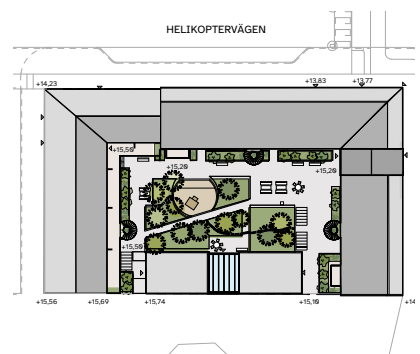
Arkitekt och landskapsarkitekt: Sweco Architects AB

Kvarteret är beläget i korsningen mellan de två huvudgatorna Helikoptervägen och Jaktvägen. Kvarteret består av två arkitektoniskt distinkta delar med olika byggaktörer. Det omfattar cirka 100 bostäder samt lokal för centrumverksamhet. Mot nordvästra sidan möter det Helikoptervägen och mot sydvästra sidan Jaktvägen. Bostadsentréer är vända mot Helikoptervägen och lokalgatorna.



Figur 27: Kvarterets läge

Kvarteret är U-format och öppnar sig mot sydväst. Den gröna gården blir inte underbyggd och kan utformas med genomsläpplig mark och större träd. En komplementbyggnad med cykelrum och växthus markerar gränsen mellan gårdsrummet och det ”gröna stråket”.



Figur 28: Illustrationsplan

Sockelvåningen mot Helikoptervägen har en höjd om minst 3,5 meter och innehåller en verksamhetslokal i det avfasade hörnet mot Jaktvägen. Byggnaden har varierande nockhöjder med sex våningar mot Helikoptervägen och fem våningar mot Jaktvägen. Kvarterets nordöstra del har betongfasader och sadeltak, och den sydvästra delen har tegelfasader och asymmetriskt sadeltak. Ett distinkt trapphus i plåt markerar övergången från sex till fem våningar utmed Jaktvägen. Mot korsningen Helikoptervägen - Jaktvägen finns ett indraget hörn med ett markreservat för fotgängare (X₁).

Kvarteret har angöring från Helikoptervägen, Jaktvägen och en lokalgata. Boende- och besöksparkering finns i mobilitetshuset.



Figur 29: Illustrativa vyer utmed Helikoptervägen och Jaktvägen



Figur 30: Fasad mot Helikoptervägen och illustrativ vy av avfasat hörn med gångbana

Kvarter F

Byggaktör: Järfällahus AB

Arkitekt och landskapsarkitekt: White Arkitekter AB

Kvarteret består av två byggnader, belägna utmed Jaktvägen. Det omfattar cirka 70 bostäder samt lokaler för centrumverksamhet. Kvarteret orienterar sig också mot det offentliga stadsrummet Jaktplan. Bostadsentréerna är orienterade mot Jaktvägen och mot Jaktplan. Jaktplan förstärks genom nya planteringsytor och vegetation, med en tydlig koppling till det gröna stråket. Det finns ingen egen gård i kvarteret, de boende har gemensamma uteplatser på terrasser ut mot Jaktplan, och tillgång till den privata kvartersparken som ligger inom samma område.

Kvarteret består av två byggnadsvolymer: ett punkthus med sex våningar med indragen takvåning, samt ett lamellhus med tre till fyra våningar och ovan dessa inredd vindsvåning. Garage uppförs under mark och sammanbinder båda byggnaderna. Byggnadernas volymer och höjd har anpassats till stadsrummet och den omgivande bebyggelsens skala. Fasaderna är utförda med grövre puts, med släta putsramar kring fönstren.

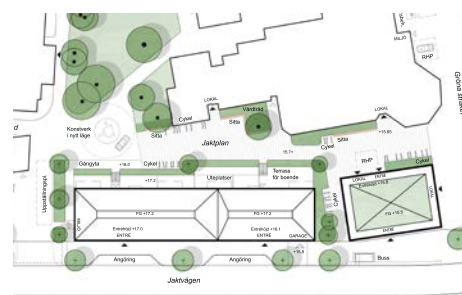
Punkthuset bidrar till att rama in platsbildningen där det gröna stråket möter Jaktvägen, och verksamhetslokalerna i sockelvåningen bidrar till att platsen aktiveras. Sockelvåningen har en minsta höjd om 5 meter, ovan denna löper ett balkongband som ger byggnaden en distinkt karaktär. Taket är låglutande. Takvåningens fasad kläs med trä eller träliknande material.

Lamellhuset har branta valmade tak om 40 - 45 graders lutning som bryts upp av takkupor. De valmade taken har en flackare taknock om upp till 2 meters djup. Byggnaden har cykelrum i det sydöstra hörnet och i garaget.

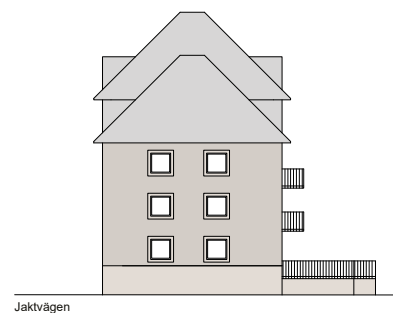
Kvarteret har angöring och garageinfart från Jaktvägen, med viss angöringsmöjlighet via Jaktplan och det ”gröna stråket”. Garaget är avsett för de boende inom Järfällahus bestånd, ytterligare boende- och besöksparkering finns i mobilitetshuset.



Figur 31: Kvarterets läge



Figur 32: Situationsplan



Figur 33: Illustration av lamellhusets kortsida mot norr



Figur 34: Illustrativa vyer utmed Jaktvägen och utmed Jaktplan

Kvarter G

Byggaktör: Järfällahus AB

Arkitekt och landskapsarkitekt: White Arkitekter AB

Kvarteret omfattar tre fastigheter utmed Flygarvägen, där tre nya bostadsbyggnader och komplementbyggnader uppförs. Det omfattar cirka 70 bostäder. Bostadsbyggnaderna uppförs där det i huvudsak idag är garage och komplementbyggnader. Byggnaderna placeras i gräns mot Flygarvägen och bidrar till ett mer aktivt, tydligt och stadsmässigt möte med gaturummet.

Den nya bebyggelsen är belägen runt kvartersgårdar i anslutning till de befintliga bostadshusen inom kvarteret, och kompletterar den befintliga strukturen. De gröna gårdarna ramas in genom att fasader varvas med träd och häckar i gatuliv, vilket förtydligar gränsen mellan kvartersmarken och Flygarvägen.

Byggnadernas volymer har anpassats till stadsrummet och den omgivande bebyggelsens skala. Lamellhusen har fyra våningar med inredd vind, med branta valmade tak om 40 - 45 graders lutning som bryts upp av takkupor. De valmade taken har en flackare taknock om upp till 2 meters djup. Det centrala huset har ett parkeringsgarage delvis under mark, vilket möjliggör att bostäder mot Flygarvägen får terrasser ovanpå garagets bjälklag. Garaget sträcker sig under mark även under den nya byggnaden i väster. Bostadsentréer placeras mot Flygarvägen och gårdssidan. Cykelrum placeras i garage och i markplan. Komplementbyggnader med förråd, cykelrum och miljörum placeras på gårdarna utmed kvartersgrändarna.

Kvarteren angörs via kvartersgrändarna, där det även placeras en infart till garaget under det centrala bostadshuset. Garaget är avsett för de boende inom Järfällahus bestånd, ytterligare boende- och besöksparkering finns i mobilitetshuset.



Figur 35: Kvarterets läge



Figur 36: Situationsplan



Figur 37: Illustration av fasader utmed Flygarvägen



Figur 38: Illustrativa vyer utmed Flygarvägen och från gårdsmiljön

Kvarter H

Byggaktör/arkitekt: Mobila bostäder XLNT

Kvarteret ligger längst ut på Attackvägen och består av ett modulhus med ungdoms- och studentbostäder. Byggnaden gränsar till Vålbergaskogen och Vålbergaparkens lek.

Byggnaden har fyra våningar och består av två sammanbyggda kroppar med ett "mittskepp" under ett gemensamt sadeltak. Mittskeppet har entréer från båda kortsidor. Fasaden består av sandwich-element med dekorpaneler, medan mittskeppet har träpanel och glaspartier. Den planerade tillbyggnaden får träfasad mot gården och sandwich-element mot lekplatsen och skogen.

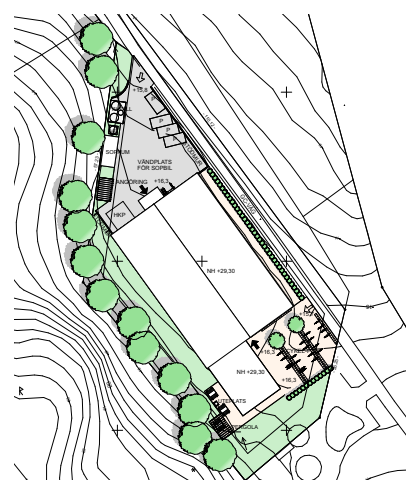
Lägenheterna är enkelsidiga mot respektive yttre fasad och nås från mittskeppet, där gemensamma funktioner som trapphus, hiss, tvättstuga och postboxar finns. En gemensam uteplats för de boende planeras på den sydvästra sidan av huset, mot Vålbergaskogen. En avgränsning med stängsel eller staket samt buskage mot parkmarken förtydligar kvartersmarkens utbredning.

Detaljplanen möjliggör en permanent byggrätt för byggnaden, samt en trevånings tillbyggnad med förråd och förvaltningslokal. En mindre komplementbyggnad tillkommer mot skogen. Utmed östra kortsidan finns det cykelparkeringar.

Kvarteret nås med en infart från Attackvägen. Då det är ett ungdomsboende bedöms behovet av bilparkeringsplatser vara lågt.



Figur 39: Kvarterets läge



Figur 40: Situationsplan



Figur 41: Fasad från söder



Figur 42: Entré från angöringssidan

Kvarter I

Byggaktör: Järfälla kommun

Arkitekt: Tolark arkitektbyrå AB

Landskapsarkitekt: Topia landskapsarkitekter AB

Kvarteret ligger i planområdets sydöstra del, i en del av Vålbergaskogen och utmed Flygarvägen. Här planeras en ny friliggande byggnad för förskola, på en generös tomt om cirka 6 600 m². Byggnaden placeras med hänsyn till platsens höjdskillnader och omgivande natur, i direkt närhet till Vålbergaskogen och Vålbergaparkens lek.



Figur 43: Kvarterets läge

Byggnaden uppförs med en suterrängvåning och kan kompletteras med mindre komplementbyggnader som förråd och barnvagnsrum. Fasaderna utformas med ribbad träpanel och fasadskivor lagda som fjäll, med sedumtak och solcellspaneler mot söder. För att skapa en skyddad gårdssida mot buller från E18, Förbifart Stockholm och Mälarbanan ansluts byggnaden till ett bullerplank. Detaljplanen reglerar minsta höjd för både byggnad och bullerskydd.

Gården får en friyta om minst 4 500 m², med zoner för olika typer av lek och vistelse. Den utformas med varierad topografi och bevarad vegetation, vilket möjliggör både trygg och aktiv utevistelse. Funktionerna placeras för att bevara så mycket naturmark som möjligt.

Kvarteret nås via angöringsgata på kvarteretsmark, med infart från Flygarvägen, där personalparkeringar och tillfälliga angöringsplatser anläggs. Inom kvarteret finns en vändzon med inlastning, avfallshantering och parkeringsplats för rörelsehindrade. En gångväg på parkmark möjliggör trafiksäker och tillgänglig passage till gården och vidare mot skogen.

Buller

Bullerutredningar visar att spår- och vägtrafik från E18, Förbifart Stockholm och Mälarbanan påverkar gårdens ljudmiljö. Genom att placera byggnad och bullerplank så att de avskärmar bullerkällorna uppnås en ekvivalent ljudnivå under 50 dBA för minst hälften av gårdsytan, och under 55 dBA för resterande del. Detta uppfyller Naturvårdsverkets riktvärden för gårdar vid förskola eller skola.

Värdefulla träd

Kvarteret är beläget i Vålbergaskogen, som enligt kommunens grönsplan är en del av ett barrskogssamband med betydelse för pollinatörer och mikroklimat. För att minska påverkan på naturvärden begränsas avverkning inom tomten, äldre tallar i närheten bevaras och faunadepåer skapas av träd som måste tas ned. Detaljplanen reglerar att identifierade värdefulla träd inom tomten endast får fällas om de är sjuka eller utgör säkerhetsrisk.

Arter

I Vålbergaskogen finns fågelarter som är känsliga för förändringar i sin livsmiljö. En utredning visar att arten tofsmes kan påverkas negativt av byggnadens placering, särskilt om lämpliga boträd försvinner eller om störning sker under häckningstid. För att skydda arten föreslås att döda lövträd och hålträd utanför förskoletomten bevaras, och att inga avverkningar sker under häckningstid. Brynzoner mellan skog och öppna ytor bör bevaras, eftersom de är viktiga för flera fågelarter. Om de föreslagna åtgärderna följs bedöms fåglarnas livsmiljöer kunna bevaras utan att påverkas negativt av byggnationen.



Figur 44: Illustrationsplan över förskolegården och sektioner som redovisar bebyggelsen i terrängen



Figur 45: Illustrationsvy från förskolegården



Figur 46: Illustrationsvyer från Vålbergaskogen

Offentlig och kommersiell service

Planförslaget möjliggör för en ny friliggande förskola i anslutning till Vålbergaskogen. Den nya förskolan stärker tillgången till förskoleverksamhet i Barkarby och möter det behov som uppstår i och med de planerade bostäderna samt som komplement till andra förskolor i Barkarby och Veddesta. Förskolan ges möjlighet för en stor gård och läget ger goda förutsättningar för naturnära lek. Torget vid Barkarbybron omges av lokaler för centrumverksamheter vilket förstärker den centrala platsen i området. I kvarter C planeras för vårdcentral och i kvarter B planeras för livsmedelsbutik och mobilitetshus. Längs Jaktvägen i två av kvarteren säkerställs lokaler för centrumverksamhet och i övrigt ges kvarteren möjlighet till ytterligare centrumverksamhetslokaler i anslutning till huvudgatorna.

De funktioner och lokaler som möjliggörs har främst fokus på de boende i närområdet, den lokala servicen kompletterar utbudet i Barkarbystaden och Veddesta.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

I planförslaget skyddas och bevaras Röda stugan och dess trädgårdsmiljö som är den enda kvarvarande äldre byggnaden som kan berätta om den tidigare villabebyggelsen i Barkarby centrum. Den är mycket välbevarad både exteriört och interiört.

Parker och torg

Centralt i området mellan kvarter B och C skapas ett nytt centralt torg där områdets viktiga stråk möts. Torget utgör mötet mellan Skälbyvägen och Barkarbybron och ligger upphöjt över Helikoptervägen. Torget utformas med plats för uteserveringar, trädplanteringar och sittmöjligheter. Torget kantas av en befintlig bergsknalle med barrträd invid Barkarbyskolan som planläggs till park. Parken har ett stort värde för naturlek och har flera värdefulla träd som ingår i ett större barrskogssamband. Parken kan även fortsättningsvis nyttjas av elever vid den angränsande skolan.

Det ”gröna stråket”, gångstråket, knyter ihop det centrala torget med Jaktvägen österut. På östra sidan Jaktvägen, i korsningen med Helikoptervägen anläggs en ny park med funktion att även kunna inrymma en större mängd vatten vid skyfall. Utmed Skälbyvägen finns även ett mindre grönområde som bevaras och ingår i ett utvecklat gång- och cykelstråk. Väster om kvarter A längs Veddestavägen anläggs en mindre parkyta.

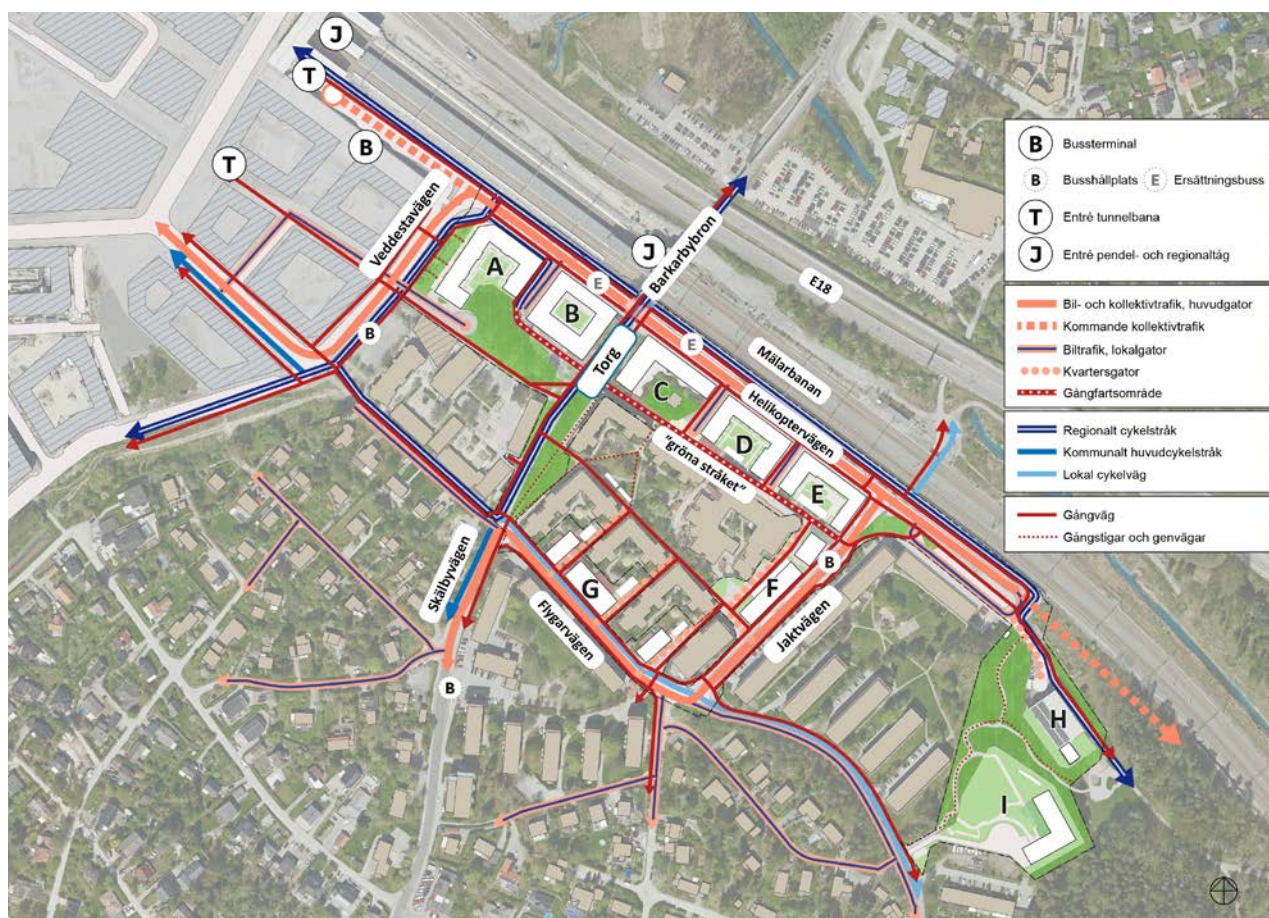
Gatunät

Helikoptervägen utformas som huvudgata med en stadsmässig utformning med tydlig kvartersstruktur utmed ena sidan av gatan. Helikoptervägen ansluter till Veddestavägen i norr och i sydöst förlängs den parallellt med Attackvägen. I öster utformas de båda gatorna för enkelriktad trafik som möjliggör vändmöjlighet för både allmän trafik och buss. Helikoptervägen är anpassad för att möjliggöra en framtida förlängning av bussgata till Bergslagsvägen.

En ny körbar koppling skapas mellan Helikoptervägen och Flygarvägen genom att Jaktvägen förlängs. Både Jaktvägen och Flygarvägen blir huvudgator i området för bil- och busstrafik. Det gröna stråket utformas som ett gångfartsområde, där gångtrafikanter har företräde och fordon endast får köra i låg hastighet. Biltrafiken inom stråket och i gränderna mellan kvarteren hålls på en låg nivå och är i huvudsak avsedd för angöring. Stråket och



Figur 48: Karta som redovisar parker och torg i planområdet och närområdet med de stråk som förbinder platserna.



Figur 47: Karta som illustrerar framtida trafikstruktur med gatunät, gångvägar och cykelstråk samt hur de ansluter till omgivningen

gränderna utformas delvis enkelriktade för att möjliggöra mer möblering och grönska med trädplanteringar.

Intill planområdet ansluter Barkarbybron som är en gång- och cykelbro över Mälarbanan och E18. Del av Skälbyvägen, norr om korsningen Flygarvägen-Fasanvägen, omvandlas från bilgata till ett gång- och cykelstråk i parkmiljö.

Mellan kvarter A och Barkarbyskolan finns en lokalgata som möjliggör angöring för kvarter A och skolan. Denna utformas med vändplan som kan hantera leveranser till skolans nya matsal. Från gatan ansluter en gångväg österut som möjliggör gen koppling vidare till torget, gröna stråket och Barkarbybron med stationsentrén.

Gång- och cykeltrafik

God framkomlighet som gående och cyklist planeras genom flertalet nya kopplingar inom området samt kopplingar till befintliga stråk. Inom området sträcker sig två regionala cykelstråk som med planförslaget får möjlighet till bättre sammankoppling och ökad standard.

Omvandlingen av Skälbyvägen stärker framkomligheten för gående och cyklist i området. Flygarvägen får bättre framkomlighet med gång- och cykelbana på dess norra sida, som i en framtid kan kopplas med en utökad gång- och cykelbana längs Fasanvägen mot Veddestavägen. Längs Jaktvägen kommer cykling ske i blandtrafik men gångbanan möjliggör cykling för barn längs gatan. Det centrala torget och Helikoptervägen kopplas samman via lokalgatan mellan kvarter A och B.

Inom kvarter B ersätts de allmänna cykelparkeringarna som finns utomhus på platsen idag till allmän cykelparkering i form av cykelrum, framförallt för pendlare.

De främsta målpunkterna i närområdet kommer vara Barkarby pendeltågstation, bussterminalen, tunnelbanan, det nya torget med livsmedelsbutik och vårdcentral i kvarter C, Barkarbyskolan, befintliga förskolor samt den nya förskolan i detaljplanen. Från Veddesta möjliggörs ett gångstråk förbi Barkarbyskolan och upp mot torget vid Barkarbybron. Det gröna stråket utgör en lugn och grönskande gång- och cykelvänlig koppling i öst-västlig riktning.

Helikoptervägen får en sammanhängande gångbana längs med hela området på vardera sida om gatan, det vill säga såväl intill kvarteren som intill det regionala cykelstråket. Flygarvägen och Jaktvägen utformas med gångstråk på båda sidor av gatan. Den befintliga tunneln under järnvägsspåren och E18 kvarstår och förblir en viktig länk i gång- och cykelnätet.

Ett gångstråk föreslås skapas genom Vålbergaskogen som en gen koppling mellan Flygarvägen och Attackvägen, utformning och placering kommer utredas vidare i detaljprojekteringen.

Kollektivtrafik

Barkarby station är i förändring där den utvecklas till en stark kollektivtrafiknod.

Utbyggnation pågår av pendeltågsstationen med en ny uppgång till Veddestabron, nya plattformar som möjliggör regionalstågsstopp, den nya bussterminalen nordväst om planområdet är under uppförande liksom tunnelbanan med station inom 150-600 meter för ny bostadsbebyggelse i planområdet. Bebyggelsen i Barkarby centrum har idag och kommer även fortsättningsvis ha mycket god tillgång till kollektivtrafik.

Bussförbindelserna mellan den omplacerade bussterminalen och Skälby kommer även fortsättningsvis att gå genom området via Helikoptervägen, Jaktvägen och Flygarvägen fram till Skälbyvägen. Längs Jaktvägen planeras en ny busshållplats i vardera riktning som ökar tillgängligheten till kollektivtrafik ytterligare för boende i området. Två dubbelhållplatslägen för ersättningstrafik till pendeltågen planeras längs Helikoptervägen vid kvarter B och C. Dessa är inte avsedda att nyttjas för linjetrafik och kommer samordnas med angöring för kvarter B.

En planerad stombusslinje är tänkt att ansluta från Bergslagsvägen till den nya bussterminalen genom Helikoptervägen. För detta krävs en förlängning av Helikoptervägen åt sydöst, vilket inte inkluderas i planförslaget, däremot säkerställs möjligheten för busstrafik på Helikoptervägen genom planområdet.

Parkeringar, varumottag, utfarter

För att öka flexibiliteten och minska behovet av parkeringsgarage i området planeras ett mobilitetshus i kvarter B, som ligger centralt i området. Mobilitetshuset ska innehålla parkering för bil- och cykel för boende och besökare till verksamheter samt tillgång till bil- och cykelpool. Utöver det ska det innehålla ett utbud av mobilitets- och delningstjänster som bidrar till att minska resebehovet eller minska behovet av den egna bilen. Parkeringsgarage under ny bebyggelse finns i kvarter A, D, F och G. Ytterligare beskrivning av parkering och mobilitet i planförslaget beskrivs under förutsättningar och förändringar.

Kvarter B med livsmedelsbutik har invändigt lastfar för varumottagning och avfall med angöring från lokalgatan mot kvarter A. Övriga kvarter har varumottag i last- och angöringszoner utmed gatorna närmast centrumlokalerna framförallt utmed Helikoptervägen. Angöring till bostadsentreer och garage sker via gatumark. För kvarter G, H och del av kvarter F sker tillgänglig angöring via kvartersmark. Utfarter från garage planeras mot lokalgatorna mellan kvarteren för att undvika utfarter mot Helikoptervägen.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Området berör riksintresse för kommunikationer genom sin närhet till Mälarbanan och E18, som är belägna på cirka 10 respektive 70 meters avstånd från planområdet. Området ligger inom riksintresset för flygtrafik för Bromma och Arlanda flygplatser, men detaljplanen utgör ingen påverkan på detta.

Regional utvecklingsplan, RUFS

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen pekar ut åtta regionala stadskärnor med potential att bli regionala knutpunkter där en intensiv stadsutveckling kan ske. Det aktuella planområdet ligger inom den regionala stadskärnan Barkarby - Jakobsberg.

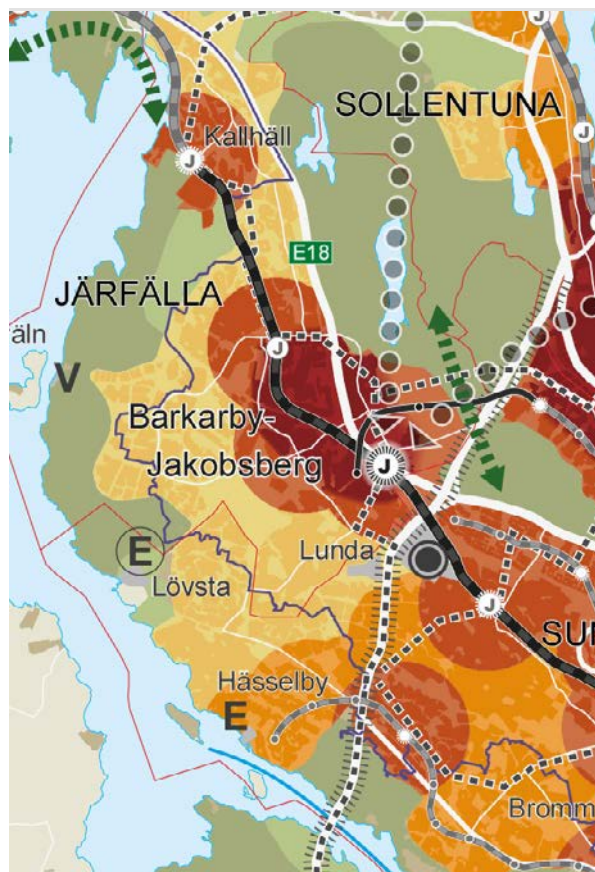
Översiktsplan

I översiktsplanen "Järfälla - nu till 2030", antagen 2 juni 2014 och aktualitetsförklarad 17 september 2018, är planområdet utpekad som ett område med urban/stadsmässig struktur. Detta innebär att området ges en urban bebyggelsestruktur med tydlig stadskarakter, en genomsnittligt hög täthet, en blandning av funktioner och ett integrerat gatunät. Planförslaget bedöms överensstämma väl med gällande översiktsplan.

Arbete med en ny översiktsplan pågår. I förslaget till ny översiktsplan anges området till mångfunktionell bebyggelse. Detaljplanen bedöms överensstämma väl även med förslaget till ny översiktsplan.

Stockholmsförhandlingen

Under 2013 genomfördes den så kallade Stockholmsförhandlingen där Järfälla kommun, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Solna stad kom överens om en utbyggnad av tunnelbanan och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet. Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan godkändes av kommunfullmäktige den 3 mars 2014. Detta planområde ingår i det influensområde som avtalen hänvisar till. Mer om detta står under "Medfinansiering av tunnelbanans utbyggnad" på sidan 92.



Figur 49: Utdrag från den regionala utvecklingsplanen, där det mörkröda området redovisar den regionala stadskärnan Barkarby - Jakobsberg

Gällande detaljplaner, områdesbestämmelser

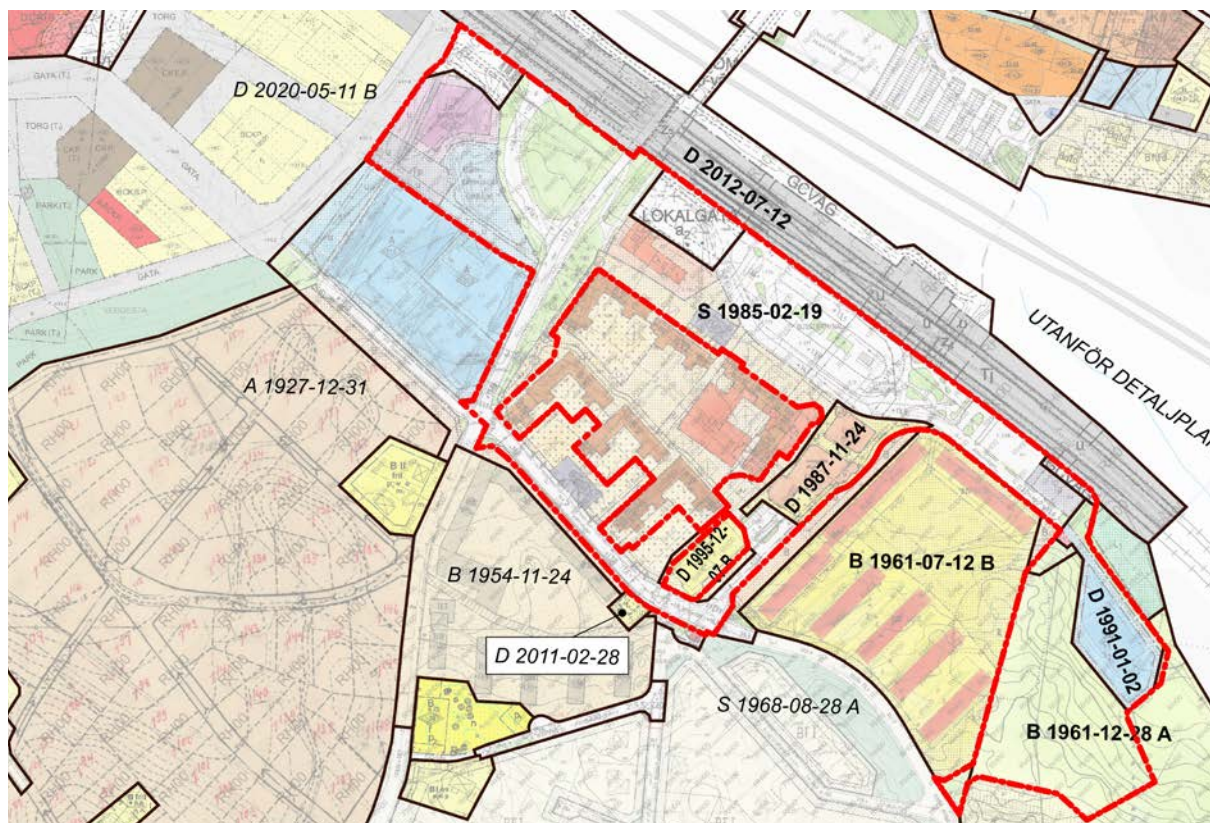
Planen omfattar delar av områden med gällande planer enligt tabellen nedan:

Nr	Namn	Laga kraft
S 1985-02-19	Stadsplan för Barkarby centrum	1985-02-19
D 2012-07-12	Detaljplan för Mälarbanan, delen Barkarby - Kallhäll	2012-07-12
B 1961-07-12 B	Byggnadsplan för Barsbro 1:208 och 1:209 m.fl.	1961-07-12
D 1991-01-02	Detaljplan för Barnstuga vid Barkarby centrum	1991-01-02
D 1987-11-24	Detaljplan för Barkarby centrum, butikshus	1987-11-24
D 1995-12-07 B	Detaljplan för Vinggränd	1996-01-04
B 1961-12-28 A	Byggnadsplan för Vålberga 1:1, 2:2, Barsbro 1:10	1961-12-28

Detaljplanerna medger bostäder, centrumbebyggelse, allmänt ändamål, förskola, garage, småindustri och parkering. De allmänna platserna regleras som gata, park och natur.

Planen tangerar även delar av områden med gällande planer enligt tabellen nedan:

Nr	Namn	Laga kraft
D 2020-05-11 B	Detaljplan för Veddesta I	2020-06-05
D 2011-02-28	Detaljplan för Barsbro 1:13	2011-03-29
B 1954-11-24	Byggnadsplan Barkarby del av	1954-11-24
S 1968-08-28 A	Stadsplan för Barsbro och Björnebo, del av	1968-08-28



Figur 50: Karta över de detaljplaner som påverkar planområdet, planområdet är rödmarkerat.

Strandskydd

Länsstyrelsen har genom förordnande 1977 samt 1999 beslutat om strandskyddets omfattning i Stockholms län. Beslutet innebar bland annat att Bällstaån inom Järfälla kommun var undantagen från strandskydd varför det aktuella planområdet inte bör omfattas av strandskydd.

Om strandskydd trots detta inträder så sker det endast längs delar av Bällstaåns sträcka. Det gäller inte längs den kulverterade delen, eftersom området kring kulverten inte räknas som ett vattendrag och därmed inte omfattas av strandskydd (enligt 7 kap. 13 § miljöbalken).

Enligt tillämpningen av 10 a § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken så återinförs strandskydd när en äldre plan – generalplan, stadsplan eller byggnadsplan – som fastställdes före den 1 juli 1975, eller en detaljplan som omfattats av en sådan äldre plan, ersätts av en ny detaljplan.

Nedan följer en redovisning av vilka områden inom vilket strandskydd kan förekomma och var inom detaljplanen det upphävs. Byggnadsplanen för Barsbro 1:208 och 1:209 m.fl. (B 1961-07-12 B) ingår inte i den del av planområdet där strandskydd skulle vara aktuellt, och strandskyddet för denna återinträder därmed inte.

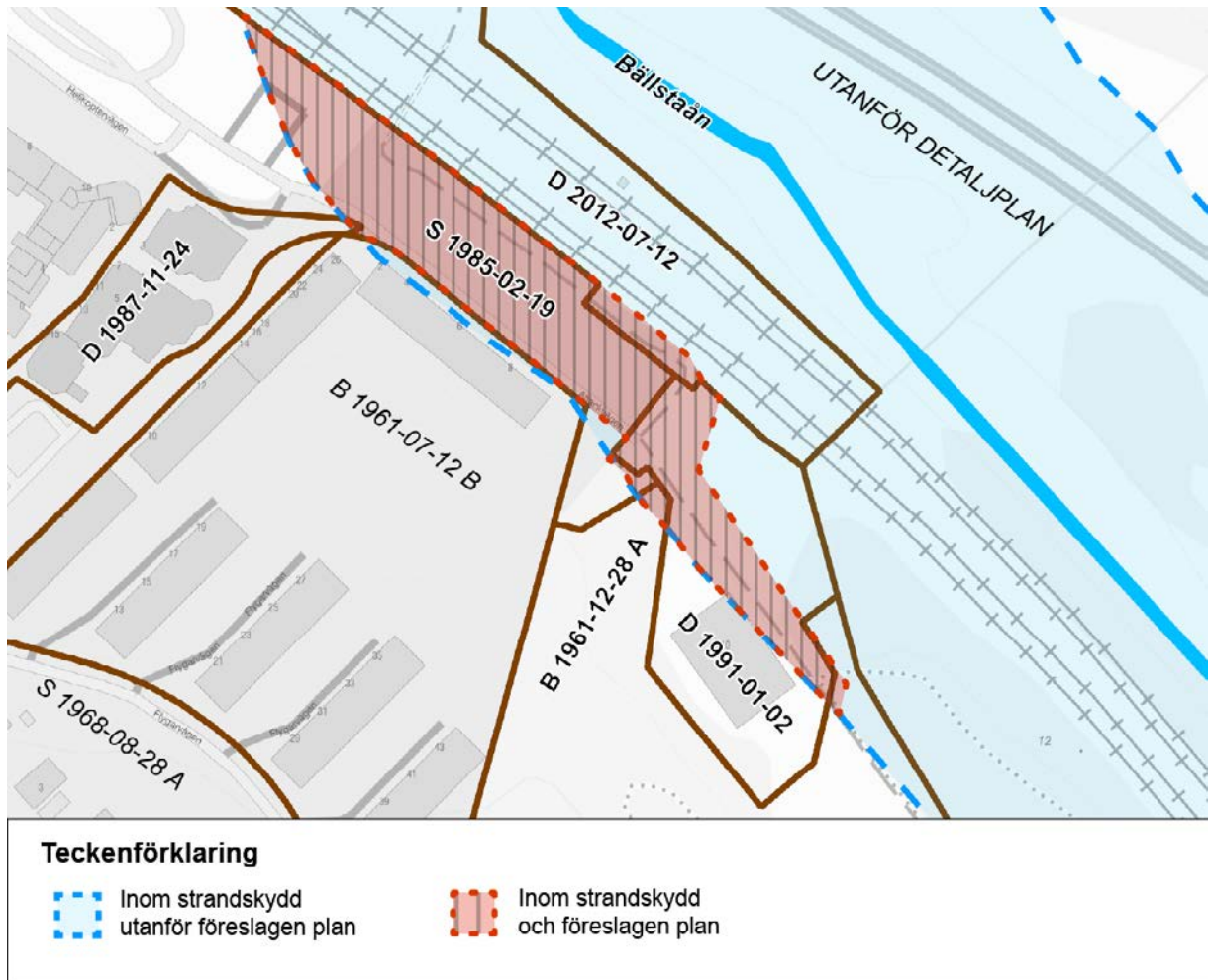
Delar inom plan	Tidigare plan där strandskydd återinträder	Strandskydd
S 1985-02-19	B 1961-07-12 B	Upphävs
D 2012-07-12	B 1961-07-12 B, B 1963-11-23	Upphävs
D 1991-01-02	B 1961-12-28 A	Upphävs
D 1987-11-24	(S 1985-02-19 är upprättad efter 1975)	Redan upphävt
B 1961-12-28 A	Planen upprättad före 1975	Upphävs

Om strandskydd inträder till följd av detaljplanens antagande, kan kommunen upphäva detsamma genom bestämmelse i detaljplanen om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Områdets betydelse för strandskyddets intressen är av relevans vid bedömningen av om strandskyddet ska upphävas.

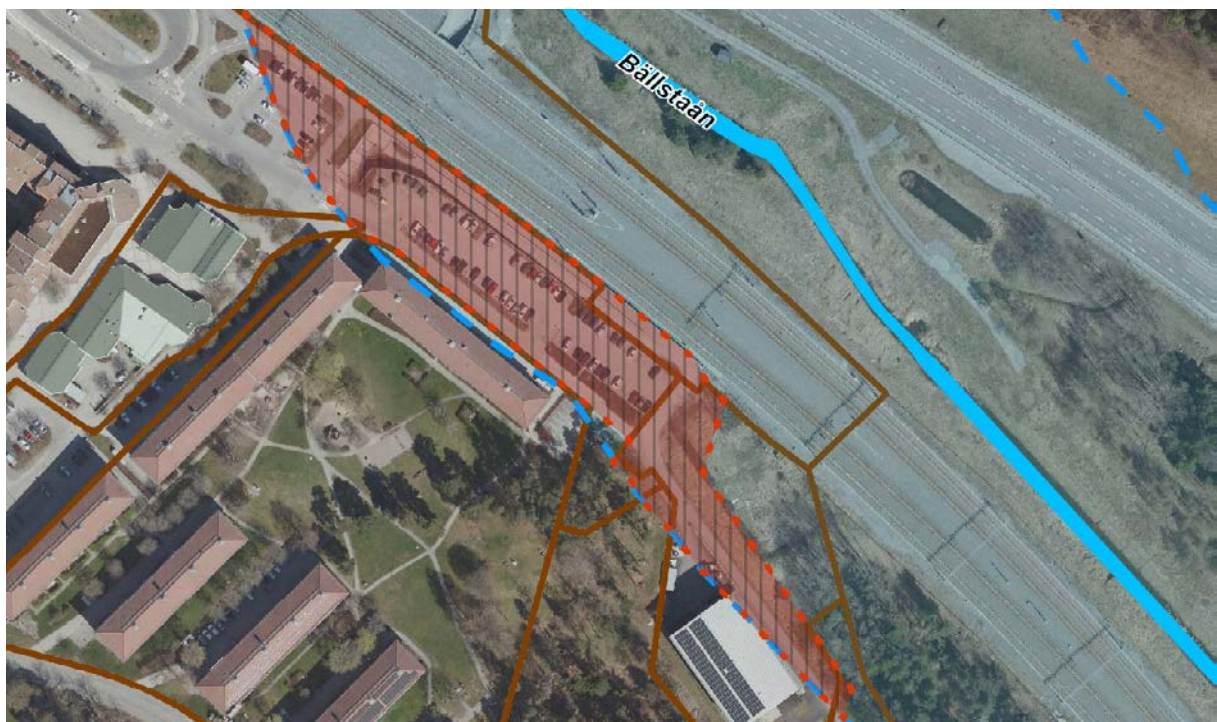
Särskilda skäl

Det aktuella området är avskilt från Bällstaån genom järnvägen Mälarbanan, trafik-, gatu- och parkeringsmark samt de kulverterade delarna av Bällstaån. Det område som skulle omfattas av ett återinträdande av strandskydd har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, dvs. att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområde respektive bevarande av goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Området anses i huvudsak sakna betydelse som rekreationsområde, och det bedöms osannolikt att området i framtiden skulle komma att fylla en sådan funktion. Inte heller innefattar området några höga naturvärden. De kulverterade delarna av ån saknar de funktioner hos ett naturligt vattendrag som strandskyddet syftar till att bevara.

Kommunen bedömer enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken att det område som upphävandet avser redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, och är väl avskilt från Bällstaån genom järnväg.



Figur 52: Karta över delar inom och utanför planområdet som kan påverkas av strandskydd



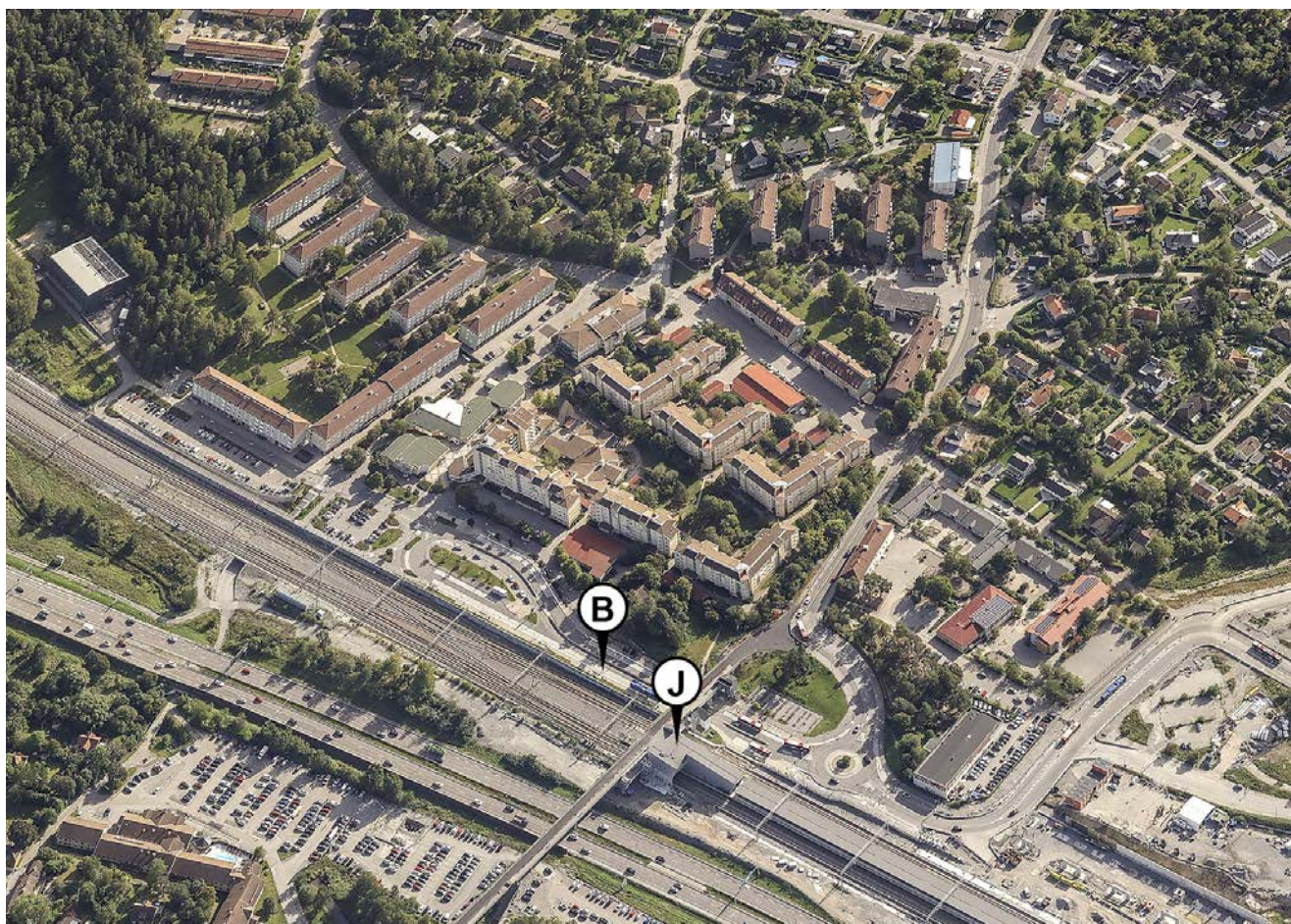
Figur 51: Redovisning av hur området är avskilt från ån och ianspråktaget idag

Området idag

Barkarby centrum har genom åren utgjort en central mötespunkt för närområdet, med centrumverksamheter, bibliotek och service i anslutning till pendeltåg och busstorg. Efter att pendeltågsstationens entré flyttats till Barkarbybron har centrumets besöksantal minskat, och verksamheterna har hamnat mer perifert från de huvudsakliga rörelsestråken. Centrumet har därmed fått en mer begränsad betydelse.

I området finns bostadsbebyggelse med butikslokal, vårdcentral och restaurang. Norr om denna mot järnvägen finns idag bussangöring och parkering. I väster gränsar planområdet till Barkarbyskolan. Vid denna ligger en bilhandel och en trädbeväxt bergsknalle som idag används som skolgård, bägge dessa ingår i planområdet.

Planområdet sträcker sig kring en grupp flerbostadshus, ägda av Järfällahus AB, med gröna, öppna kvartersgårdar med allmänna stråk genom kvarteren. I hyreshusbeståndet finns även senior- och ungdomsboende och två förskolor. Till söder och i östra delen kantas planområdet av bostadsrättsföreningar. Längst till öster inom planområdet finns ett hyreshus med student- och ungdomsboende.



Figur 53: Flygvy över området 2023, med bussterminal (B) och entré till pendeltåg (J) markerade

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse i Barkarby centrum utgörs idag av en öppen kvartersstruktur med byggnader från slutet av 1980-talet. Byggnaderna närmast busstorget varierar mellan en och åtta våningar. Fasadmaterialet är betongelement och puts i ljusa färger.

Centralt i området ligger Röda stugan, som är den enda kvarvarande äldre byggnaden i Barkarby centrum. Läs mer om Röda stugan under rubriken Kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

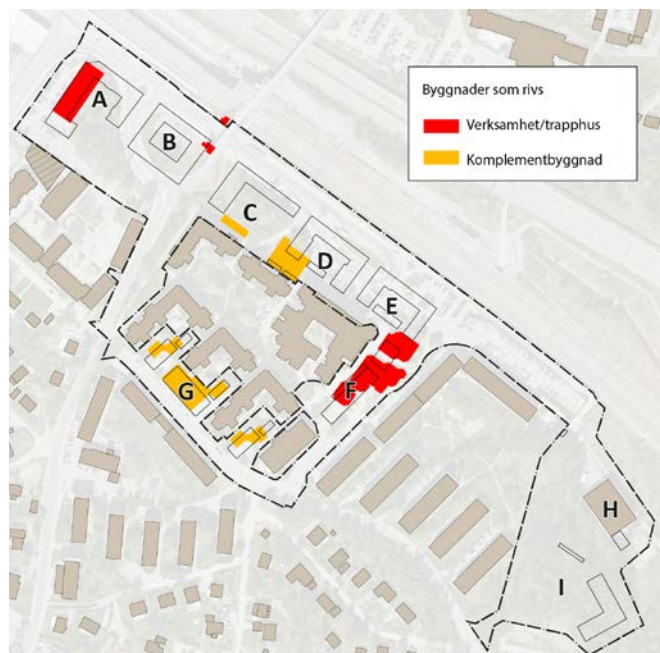
Söder om planområdet ligger lamellhusen runt Barsbro torg, som uppfördes på 1950-talet som Barkarbys första flerfamiljshus. Intill den västra delen av planområdet ligger Barkarbyskolan, där den äldsta kvarvarande byggnaden uppfördes år 1920. Skolan har utökats med tillbyggnader och nya byggnader genom åren och 2025 pågår uppförandet av en ny matsalsbyggnad. Invid östra delen av planområdet finns lamellhus med flerfamiljshus och radhus från 1960-talet.



I den östra delen av planområdet finns ett bostadshus som omfattas av ett tidsbegränsat bygglov. I detaljplanen beskrivs detta som kvarter H, planförslaget möjliggör att bostadshuset kan vara kvar och kunna ges ett permanent bygglov.

Planförslaget innebär att den lägre envåningscentrumbebyggelsen vid Jaktplan rivs för att möjliggöra Jaktvägens förlängning och uppförandet av kvarter F. Den sammankopplande effekt som gatans förlängning innebär och möjligheten att komplettera med bostadsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningen bedöms överväga de negativa effekterna som själva rivningen innebär. Bedömning avseende verksamheterna återfinns nedan.

Planförslaget innebär också att en befintlig byggnad innehållandes bilhandelsverksamhet rivs och ersätts med ett bostadskvarter. De två trapp- och hiss byggnader som finns invid pendeltågsstationen rivs, samt inom Järfällahus kvarter rivs parkeringshus och byggnader för avfallshantering och förråd. Beskrivning av



Figur 54: Redovisning av byggnader som rivs

konsekvenser för parkering återfinns i senare kapitel. förråd och miljörum avser Järfällahus hantera dels inom befintliga byggnader och dels samordnat med tillkommande bebyggelse.

Den nya bebyggelsen är utformad utifrån att anpassa sig till befintlig bebyggelse i höjd, materialval och färgsättning. Vidare beskrivning av påverkan på dagsljus, sol och skugga återfinns under avsnittet Lokalklimat.

Offentlig och kommersiell service samt verksamheter

Området ligger direkt intill Barkarbyskolan, som är grundskola med låg- och mellanstadium samt förskola. Intill planområdet finns idag ytterligare tre förskolor. Detaljplanen möjliggör en ny friliggande förskola med möjlighet till plats för 160 barn, i ett naturnära läge. För vidare beskrivning, se sidan 22.

Detaljplanen innebär att en yta öster om befintliga skolbyggnader på Barkarbyskolan tillkommer som skolfastighet, för att möjliggöra underhåll av byggnaderna på egen fastighet samt god avgränsning mot allmän plats. En mindre yta in på skolgården ingår i planområdet, där anpassning av marken behöver ske i samband med att detaljplanen genomförs och detaljplanen reglerar höjdsättning av denna för att god avrinning av vatten ska kunna ske.

En vårdcentral är belägen i den befintliga lägre centrumbebyggelsen som kommer rivas. Denna avses att flyttas, i förslaget placeras vårdcentralen i nya lokaler i kvarter C närmare det nya torget vid Barkarbybron. Vårdcentralen kommer att vara tillgänglig inom gångavstånd från befintligt seniorboende.

Idag finns en livsmedelsbutik, hårfrisörer, kiosk och två restauranger kring Jaktplan och Jaktvägen/Attackvägen. Livsmedelsbutiken, vars byggnad rivs, föreslås flyttas intill det nya torget i kvarter B. I detta läge ligger den nära stationsentrén och därmed strategiskt på vägen till och från pendeln. Nya lokaler för centrumverksamhet, butik, café och restaurang möjliggörs utmed torget, Helikoptervägen och Jaktvägen.

Området har även ett kort avstånd till Barkarbystaden, Veddesta och Barsbro torg, med ytterligare handel, service och restauranger. De lokaler som möjliggörs inom planområdet har främst fokus på de boende i närområdet, den lokala servicen som kompletterar utbudet i Barkarbystaden och Veddesta. Genom detaljplanen tillförs fler bostäder vilket ökar kundunderlaget och ger förutsättningar för att den lokala närservicen kan finnas kvar och etablering kan ske i de lokalytor som möjliggörs i planförslaget.

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för tillgången till offentlig och kommersiell service, där det inom planområdet ges utrymme för fortsatt etablering av verksamheter som stärker det lokala utbudet för närområdet och boende, som ett komplement till det större serviceutbudet i Barkarbystaden. Planförslaget bedöms också ge förutsättning för god tillgång till friyta för den föreslagna förskolan.

Stads- och landskapsbild

Området är beläget intill Mälarbanan och E18 som är kraftiga barriärer i landskapsrummet. Planområdet med dagens busstorg utgör en första anblick på Järfälla för resenärer från Stockholmshället och är en del av ett i huvudsak öppet landskapsrum, där den högre bebyggelsen från 1990-talet ligger i fonden.

Området har utvecklats från ett småskaligt villasamhälle från början av 1900-talet, till ett stationssamhälle under 1950-talet och sedan till en kollektivtrafiknod med pendeltåg och busstorg under senare delen av 1900-talet. De ändringar och tillägg som tillkommit genom åren har skapat tydliga årsringar i landskapets bebyggelse.

Den föreslagna nya bebyggelsen ersätter i huvudsak befintliga låga komplement- och centrumbyggnader samt hårdgjorda ytor. Tillägget skapar en ny front i stadslandskapet och ytterligare en årsring möjliggörs.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Fornlämningar

Inom planområdet har flera fornlämningar dokumenterats. Enligt kulturmiljölagen råder anmälningsplikt om fornlämningar påträffas vid grävning eller andra markarbeten.

På kullen vid Barkarbyskolan finns det rester av ett gravfält (RAÄ L2017:9352, Järfälla 32:1), bestående av sex stycken runda stensättningar. Gravfältet har genom åren påverkats kraftigt av närliggande bebyggelse, fyllnadsmassor och infrastrukturprojekt, däribland Veddestavägen som har dragits genom fornlämningsområdet. En arkeologisk förundersökning genomfördes i anslutning till gravfältet år 2009, utan att några fynd av antikvariskt intresse framkom. Länsstyrelsen bedömde år 2021 att fornlämningen inte utgör ett hinder för exploatering, under förutsättning att en arkeologisk undersökning föregår åtgärderna.

I samband med att detaljplanen antas kommer kommunen att ansöka om tillstånd för markingrepp, i syfte att säkerställa att en arkeologisk undersökning genomförs innan några ingrepp eller borttaganden sker inom fornlämningsområdet.

I Vålbergaskogen fanns tidigare dokumenterade fornlämningar, vilket ledde till att det utfördes en arkeologisk utredning etapp 1 och 2 under våren 2020. Inga fornlämningar kunde längre konstateras.

Röda stugan

Byggnaden är kulturhistoriskt värdefull och utgör en god representant för prefabricerade egna hem från 1930-talet. Den är den enda kvarvarande äldre byggnaden som kan berätta om den tidigare villabebyggelsen i Barkarby centrum. Byggnaden är mycket välbevarad, både utvändigt och invändigt.

I planförslaget är byggnaden placerad inom kvarter C. För att skydda byggnaden och dess trädgård anges särskilda bestämmelser om skydd av kulturvärden och varsamhet (**q1**, **q2**, **k1**) samt ett rivningsförbud (**r1**).

q1 anger att byggnaden ska bevaras med befintliga detaljer som fasadutformning, material, kulör, volym och fönstersättning. Värdebärande detaljer som ska bevaras med stöd av bestämmelsen:

- Fasaden är klädd med locklistpanel av trä, målad i ljus faluröd kulör.
- Knutar, fönsteromfattningar, fönster samt övriga snickerier är av vitmålat trä.
- Sadeltaket är täckt av tvåkupigt rött lertegel.

k1 anger att planlösning för entréhall och kontor med fast inredning i form av inbyggd bokhylla, listverk och paneler i dessa rum ska bibehållas till sin utformning. Värdebärande detaljer som ska bibehållas till sin utformning med stöd av bestämmelsen:

- Det tidigare fattigvårdskontoret är intakt bevarat, med inbyggda bokhyllor med glasdörrar. Planlösningen som avses ses till höger i bild.
- Entréhallen har listverk och bröstpanel i trä.

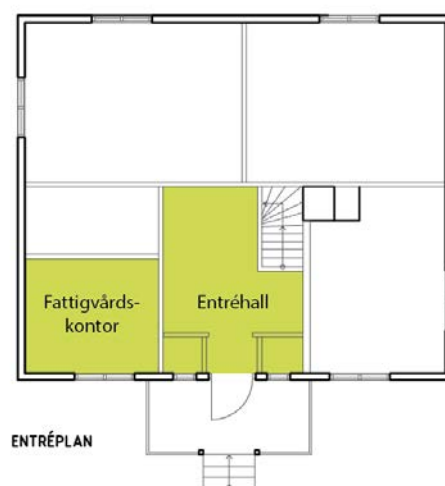
Trädgården

En viktig del av husets ursprungsmiljö är trädgården, som hade fruktträd, bärbuskar samt stora land med potatis, kål och andra grönsaker. Trädgården kantades av inplanterade lövträd och välväxta tallar. Utbyggnaden med infrastruktur kring Barkarby station har gradvis naggat på trädgården. Av de ursprungliga fruktträden och tallarna finns ett fåtal kvar.

Trädgårdens lummiga karaktär ska bevaras med stöd av bestämmelser som skyddar mark och vegetation. Den nya bebyggelsen föreslås omfamna trädgården på två sidor och ha en lång byggnadskropp som avskärmar trädgården från buller från Mälarbanan och E18.



Figur 55: Röda stugan, vy från Rodergränd



Figur 56: Röda stugans planlösning, fattigvårds-kontoret och entréhallen är markerade



Figur 57: Trädgård och omlutande byggnad runt Röda stugan i kvarter C

Bebyggelsen i kvarter C och D anpassas för att trappa ner något i skala närmast den röda stugan. En del av den befintliga trädgården hamnar inom den nya bostadsgården för kvarter C, som förses med bestämmelser om marknivå och vegetation. Några av de befintliga träden mot nordost kommer att behöva fällas.

Planförslaget bedöms innebära positiva konsekvenser för de kulturhistoriska värdena eftersom den Röda stugan förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelser, och även att tomtens karaktär säkerställs genom planbestämmelse. Den kompletterande nya bebyggelsen innebär en påverkan på upplevelsen av miljön kring stugan då den förtäts med nya kvarter. Den nya bebyggelsen har formats i en öppen struktur kring byggnaden för att hålla avstånd och värna både byggnad och trädgård.

Parker, torg och mötesplatser

Planområdet omfattar en del av Vålbergaskogen, som utgörs av naturmark som tidigare planlagts som parkmark, och kullen vid Barkarbyskolan, som idag är skolmark. I övrigt omfattas inga andra allmänna grönområden. Intill planområdet, i anslutning till Vålbergaskogen finns idag en mindre lek- och aktivitetsyta benämnd Vålbergaparkens lek. I planområdets närhet där det är en öppen bebyggelsestruktur finns även större grönytor som ligger på kvartersmark. Även om dessa grönytor kan upplevas som allmänt tillgängliga är de privata.

Den föreslagna förtätningen längs Flygarvägen sker inom befintlig kvartersmark. De nya byggnaderna tar i huvudsak upp de ytor som idag utgörs av befintliga förråd och hårdgjord mark, men gårdsmiljöerna och närheten till de befintliga bostäderna påverkas av uppförandet av den nya bebyggelsen. Inom JHABs bestånd i området är det en öppen kvartersstruktur och gårdsmiljöerna nyttjas gemensamt av de boende. Tillgången till gårdsyta för de boende bedöms även efter genomförd ny bebyggelse vara god. Berörda gårdar blir mer skuggade av ny bebyggelse men sammantaget bedöms kvalitativ, solbelyst gårdsyta finnas inom JHABs kvartersmark. I samband med genomförandet planerar JHAB att rusta upp och utveckla gårdsmiljöerna som helhet.

I planförslaget föreslås en ny förskola i Vålbergaskogen, med en gångväg förbi förskolan som möjliggör fortsatt passage ut i Vålbergaskogen och sammankopplar Flygarvägen med Attackvägen. Övrig del av Vålbergaskogen inom planområdet planläggs som park och avses bevaras som naturmark likt idag. Genom anläggandet av förskolan minskar den tillgängliga naturmarken för rekreation och det motionsspår som delvis sträcker sig in i den föreslagna ytan för förskola påverkas och behöver minskas. Med anläggande av ny gångväg kring förskolan bedöms möjligheten att röra sig i området och ansluta till resterande motionsspår som god. Längs gångväg i naturen mellan planerad förskola, bullerskärm och ungdomsboendet bedöms trygghetsskapande åtgärder i form av god belysning vara av stor vikt för att motverka att platsen upplevs som otrygg. Detta säkerställs i kommande detaljprojektering.

Planläggningen av ungdomsboendet invid Vålbergaskogen möjliggör att byggnaden kan ges en mindre tillbyggnad åt öster. Befintlig lekyta invid byggnaden påverkas delvis av planläggningen då del av lekredskapen står på den fastighet som avses övergå i privat ägo.

För Vålbergaparken i stort, utanför planområdet, så pågår ett arbete för att utveckla park- och lekmiljöerna med mer varierade lek och aktivitetsytor samt stärka tryggheten och upplevelsen i naturmiljön. I detta avses platsen för Vålbergaparkens lek utvecklas som skogslekplats som riktar sig till yngre barn där mötet med skogen, naturens material och utforskande pedagogiska lekelement återfinns. Upptäckarstråk i skogen leder från skogslekplatsen söderut, till en större öppnare samlingsplats med utsikt över omgivningen. Utkiksplatsen riktar sig till skolbarn med plats för mer utrymmeskrävande lek och spontant idrottande. Här finns också en tilltagen terränghundrastgård, ett utegym och vintertid erbjuder backen möjligheter att åka pulka. Utvecklingen av Vålbergaparken planeras till 2025-2027.

Kullen vid Barkarbyskolan planläggs som parkmark. Genom detta så förtydligas möjligheten för allmänheten att använda parken för rekreation. Avsikten är att ytan även fortsättningsvis ska kunna nyttjas av skolbarn under skoltid. I anslutning till denna park sträcker sig den omvandlade Skälbyvägen som park och torgyta. Detta stråk tillsammans med parkkullen bidrar med tillkommande plats för rekreation och vistelse inom planområdet. På torgytan intill Barkarbybron finns möjlighet för torgmöblering och uteservering tillhörade de lokaler som uppförs kring torget. Det gröna stråket utformas som ett gångfartsområde med grönska och möblering. Avsikten är att stråkets utformning ska bidra till rekreativa värden i stadsmiljön.

Avseende torgmiljöer så finns det idag en torgbildning på kvartersmark vid Jaktplan, utmed centrumbyggnaderna, på drygt 800 kvadratmeter. Platsbildningen som finns här avses delvis vara kvar då möteslokaler inom JHABs befintliga byggnad kommer finnas kvar och i ny bebyggelse tillkommer en lokalyta. Utbredning och utformningen kommer utvecklas då ny bebyggelse uppförs i dess östra kant.

Den planerade mindre parken i väster invid kvarter A tillför grönyta som kan nyttjas för rekreation och vistelse. Den ligger intill gatumiljö och kommer att utformas vidare i detaljprojekteringen. Vid utformning måste hänsyn tas till att den höjdsätts så vatten rinner från söder till norr enligt skyfallsutredning samt till att under denna finns Veddestabäcken kulverterad. Utformningen ska också säkerställa gångmöjligheter från angoringsplats på Veddestavägen till entré i kvarter A.

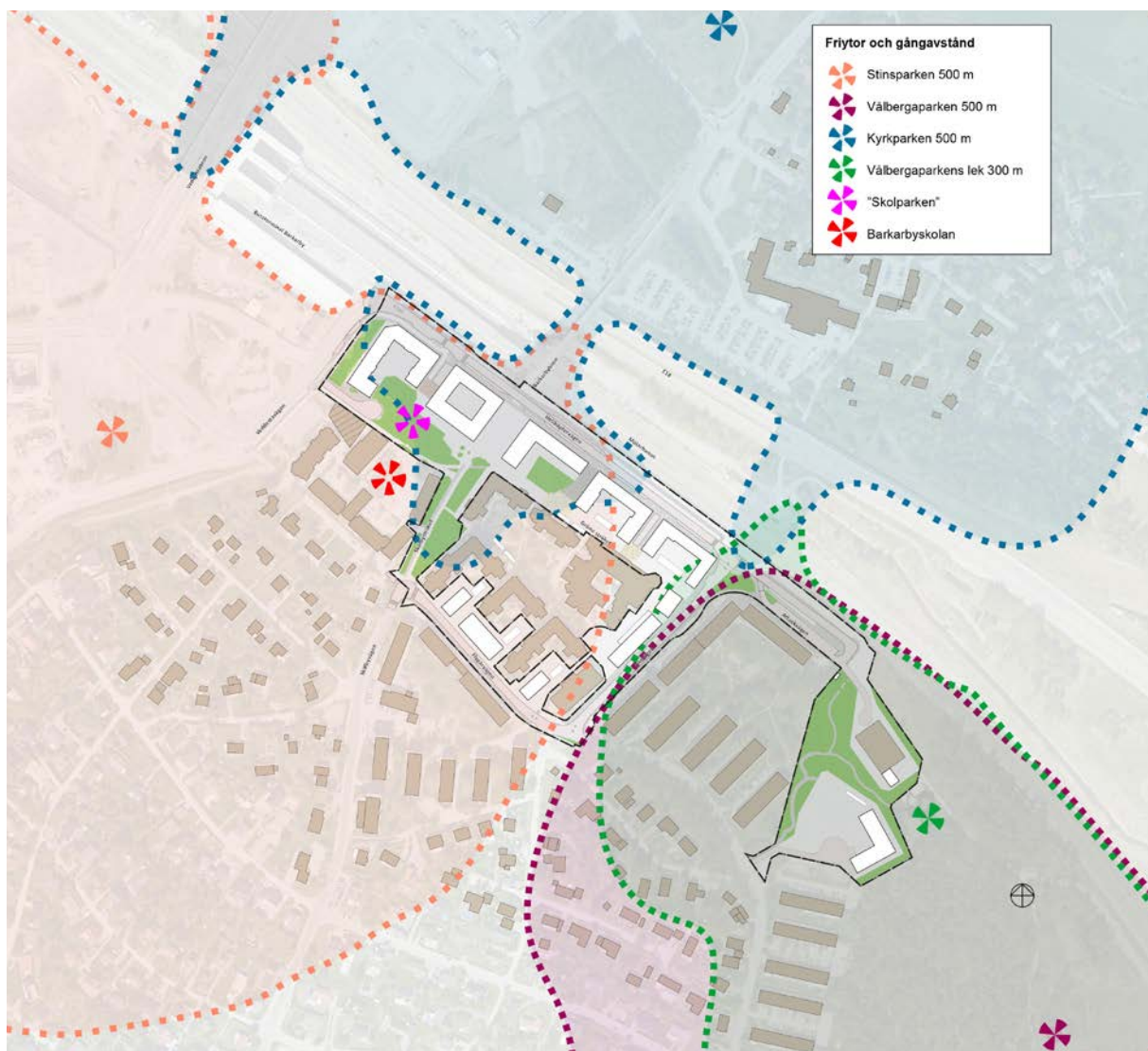
I korsningen Jaktvägen-Helikoptervägen tillkommer en mindre parkyta. Huvudsyftet med denna park är att hantera och ta emot vatten vid skyfall för att förhindra ökad översvämning i området. Den avses gestaltas så att den även kan nyttjas för rekreation och vistelse.

Ytterligare beskrivning av utformningen av de allmänna platserna ges i kvalitetsprogrammet.

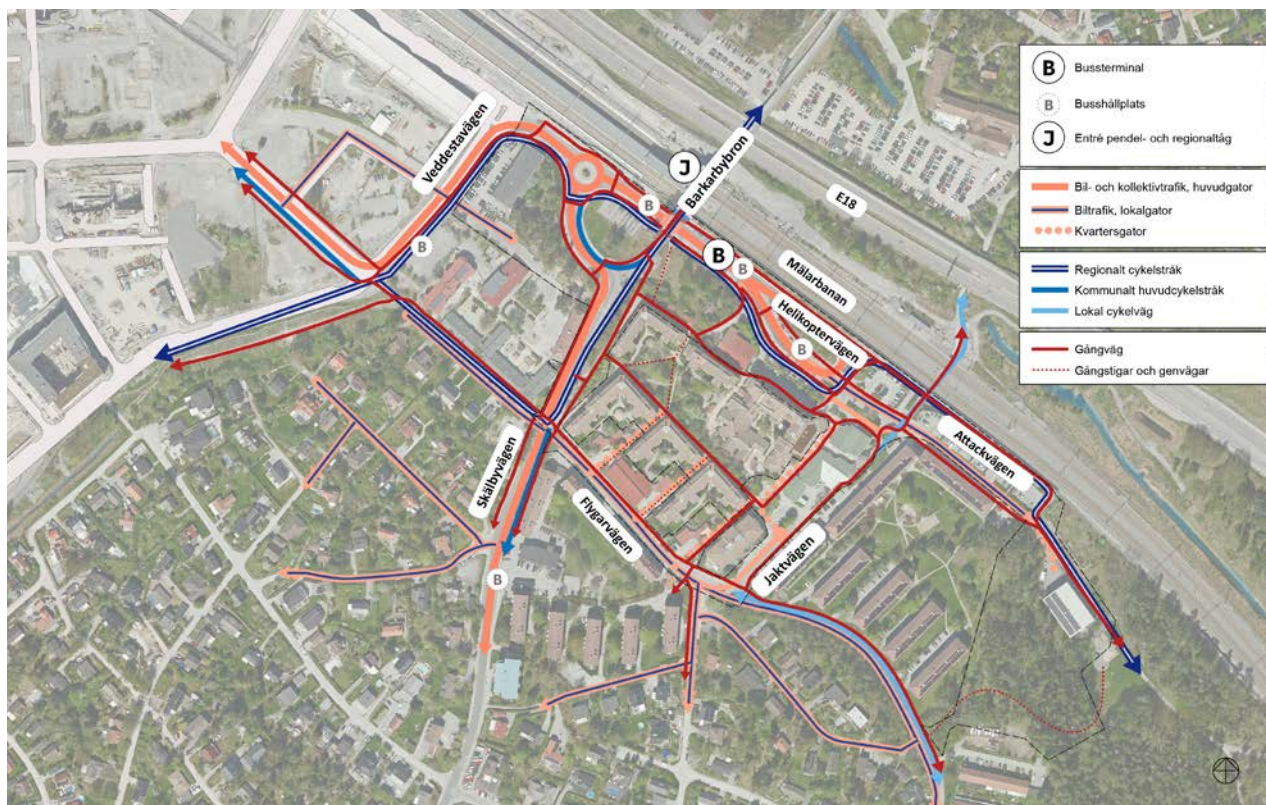
Cirka 300 meter väster om planområdet, inom stadsutvecklingen i Veddesta, kommer en ny lek- och aktivitetspark att uppföras längs Bäckparksgatan, benämnd Stinsparken. Denna stärker tillgången till friyta och lek för de boende inom området. Som ett komplement till de allmänna park- och lekytorna så kan Barkarbyskolans skolgård nyttjas för lek av barn i närmiljön under tider då skolan är stängd.

Kommunens vägledning avseende lekmiljöer beskrivs i Lek- och aktivitetsplanen. Enligt denna ska närlekplats för barn 0 - 9 år finnas inom 300 meter, med målstorlek på 1000 kvadratmeter. Detta tillgodoses för den tillkommande bebyggelsen med lekfunktioner på gårdsmiljöerna inom kvarteren, dock bedöms målstorleken svår att uppnå då en tät kvartersstruktur planeras. Vidare anger vägledningen att lek- och aktivitetsplats för åldrarna 0 - 18 år ska finnas inom 500 meter, med målstorlek på 3000 kvadratmeter. Med hänsyn tagen

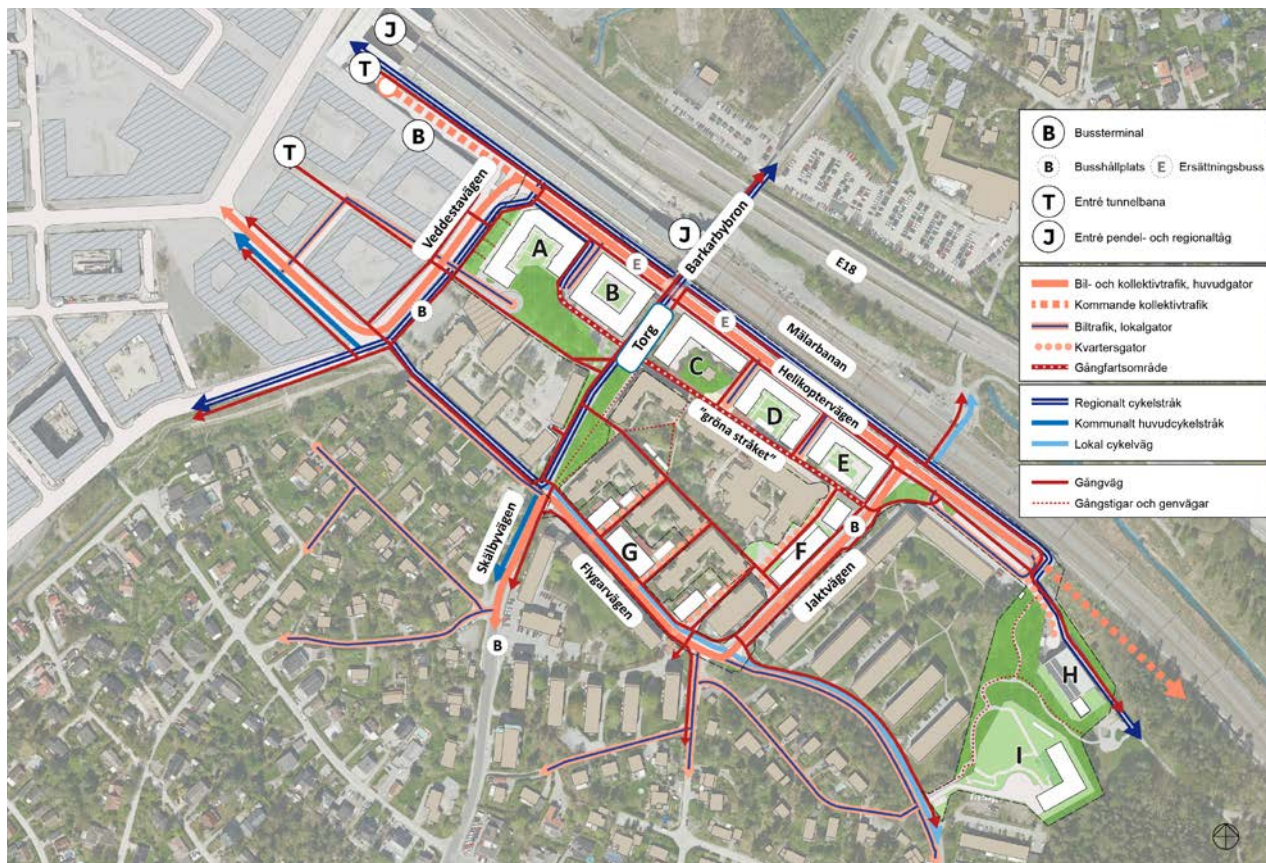
till planerad utveckling i närområdet tillgodoses detta för största delen av planområdet, del av kvarter D, E och F får ett något längre avstånd. Tillgången till park, lek och mötesplatser bedöms därför vara något låg men utifrån platsens förutsättningar bedöms den ändå acceptabel. Det är av stor vikt att lekfunktionerna på de tillkommande gårdsmiljöerna fullföljs i bygglovsskedet och genomförande.



Figur 58: Redovisning av friytor inom 300 respektive 500 meters gångavstånd



Figur 59: Karta som illustrerar nuvarande trafikstruktur med gatunät, gångvägar och cykelstråk samt hur de ansluter till omgivningen



Figur 60: Karta som illustrerar framtida trafikstruktur med gatunät, gångvägar och cykelstråk samt hur de ansluter till omgivningen

Gator och trafik

Nedan beskrivs de övergripande förutsättningarna och förändringarna för planförslaget avseende gator och trafik. Till detaljplanen finns bilagt ett PM Trafik (Järfälla kommun, 2025), som fördjupar beskrivning och redogörelse avseende detta.

Gatunät

Veddestavägen och Skälbyvägen utgör huvudgator i området idag. Helikoptervägen har även en viktig funktion för busstrafiken och bussterminalens nuvarande läge. Flygarvägen sträcker sig genom ett större område med flera lokala kopplingar mot Skälbyvägen. I övrigt är flertalet av lokalgatorna i området återvändsgator.

Planförslaget innebär en ändrad gatustruktur och trafikföring till, från och genom området. Den största förändringen blir att bil- och busstrafik inte tillåts på Skälbyvägen från korsning med Flygarvägen/Fasanvägen och norrut. Gatan får en ny karaktär med plats för grönytor samt regional cykelväg och gångväg som sträcker sig över Barkarbybron. Därtill byggs Jaktvägen om från återvändsgata till att återigen bli en genomfartsgata med busstrafik och en tillkommande busshållplats. Genom detaljplanen är målet att få ett mer sammanhängande cykelvägnät, gångvägnät och kollektivtrafikstråk som kopplar till framtida bussterminal och tunnelbanestation. Dagens trafikstruktur och framtida trafikstruktur illustreras i figur 59 och figur 60 på sidan 40.

Helikoptervägen

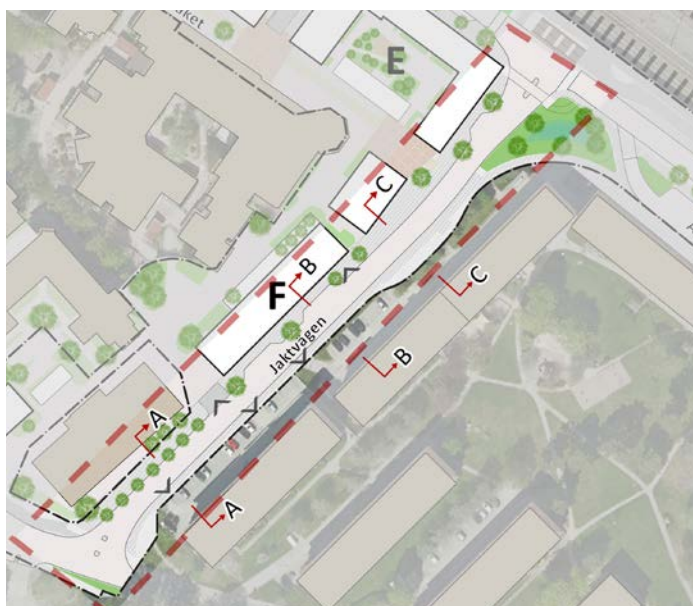
Helikoptervägen blir ny huvudgata i området. Sektionen på sträckan varierar men rymmer i huvudsak cykelbana, gångbana och planterings/möbleringszon mot järnvägen i norr. På södra sidan gatan finns angöring/parkering, trädplantering och gångbana intill ny bebyggelse. På norra sidan gatan behöver växtligheten förhålla sig till avståndet till järnvägen, mindre träd kan vara möjliga och studeras vidare i kommande projekteringsskede.

Vid Barkarbybron finns idag två trapp- och hissbyggnader, en på vardera sidan gatan. Dessa båda har huvudsyfte att vara access mellan av/påstigning buss och pendeltåg. Då bussterminalen flyttar och ingen linjetrafik stannar på Helikoptervägen bedöms inte behovet av hiss och trapphus finnas kvar. Dessa båda kommer tas bort vid genomförandet av detaljplanen. En ny trappförbindelse kommer anläggas från torget mellan kvarter B och C ned till Helikoptervägens södra sida som delvis ersätter dessa.

I höjd med Jaktvägen finns en trappa ned till gång- och cykeltunneln under järnväg och E18. Denna trappa behöver anpassas för att inrymma en ombyggd gata.

Jaktvägen

Jaktvägen är idag en återvändsgata som i planförslaget förlängs och ansluter till Helikoptervägen. Förlängningen av gatan samt uppförandet av det nya kvarter F innebär att de befintliga centrumbyggnaderna rivs och parkeringsplatserna i slutet av dagens Jaktvägen tas bort. Gatan kommer att



Figur 61: Utformning av Jaktvägen

trafikeras av både bil- och busstrafik, och en ny hållplats planeras på Jaktvägen. På gatans västra sida inryms en bred gångbana och trädplantering och viss angöring/parkering längs gatan. Kvarter F har garageinfart från Jaktvägen. Söder om den tillkommande byggnaden finns in- och utfartsmöjlighet in på JHABs kvartersmark vilken kommer nyttjas för angöring och avfallshämtning.

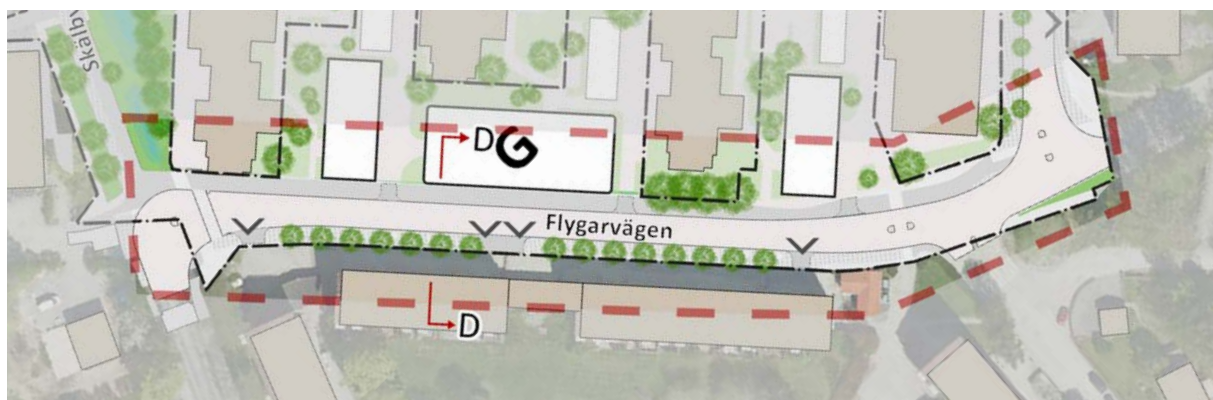
På östra sidan finns en gångbana invid fastighetsgränsen till BRF Jaktflyget. Dagens in- och utfarter till BRF Jaktflygets parkering kan kvarstå även med den ombyggda Jaktvägen.

Flygarvägen

Flygarvägen utgör idag en uppsamlingsgata inom området med garageutfarter samt in- och utfarter till angränsande bostadsbebyggelse längs gatans bägge sidor. Gatan utgör en länk i huvudcykelnätet och nyttjas i hög grad av barn till och från Barkarbyskolan och i planförslaget har prioritet lagts vid att öka framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister längs Flygarvägen. Längs gatan anläggs en gång- och cykelbana på norra sidan som kopplar mot befintlig cykelbana åt öster och i väster mot den ombyggda Skälbyvägen och Barkarbyskolan. Därtill föreslås en grönare gatumiljö med trädplantering som både bidrar till ökad trafiksäkerhet längs gatan och möjliggör dagvattenhantering i trädens skelettjordar. Ombyggnationen innebär att befintlig gatuparkering längs gatan utgår. Angöring in/ut på kvartersmark på norra sidan gatan kommer vara möjlig i samma lägen som idag.

Förändringarna av Flygarvägen påverkar delvis angöringen till parkeringsgaragen för bostadsrättsförening på södra sidan Flygarvägen. I nuläget sker angöringen längs med hela gatusträckan genom inkörning och backning ut över gångbanan. Planförslaget innebär att angöringen ordnas samlat via ett par in- och utfarter till fastigheten och därigenom uppnås en högre grad av trafiksäkerhet längs gatan och det möjliggör även ovannämnda trädplanteringar längs gatan. Ombyggnation av in- och utfarter ingår i kommunens ansvar för genomförandet av detaljplanen.

För att korsningen Skälbyvägen-Flygarvägen-Fasanvägen ska kunna utformas trafiksäkert med god framkomlighet och för att skapa en trygg övergång för gående och cyklister över korsningen behöver korsningen breddas något söderut jämfört med idag. Det medför att en fastighetsreglering behöver ske och den kommunala marken öka. Breddningen medför att ett träd på kommunal mark behöver tas ned och att en av bostadsrättsföreningens markparkeringsplatser behöver tas bort.



Figur 62: Utformning av Flygarvägen

Skälbyvägen

Från korsningen med Flygarvägen och Fasanvägen stängs Skälbyvägen norrut för biltrafik. Gångtunneln under vägen in till Barkarbyskolan kommer att tas bort och markhöjderna justeras så att framtida parkstråk med gång- och cykelväg sker i samma nivå. Entrén till skolgården, där dagens gångtunnel ligger, kommer att anpassas i höjd så det även fortsättningsvis blir en entré för gång och cykel. Parkmarken kommer utformas för gång, lek och rekreation samt för att kunna emotta vatten vid skyfall.

Attackvägen

Attackvägen är gatusträckan österut från korsningen Helikoptervägen-Jaktvägen. Gatan är en angoringsgata för BRF Jaktflyget och för ungdomsboendet österut, kvarter H. På norra sidan gatan finns idag en återvinningsstation, allmän parkering och privat parkering.

Med planförslaget byggs ytan om och funktioner justeras i sitt läge. En enkelriktad vändslinga skapas som möjliggör både fortsatt angöring och vändning både för personbil och för buss. Som komplement till den framtida bussterminalen behövs en vändfunktion för buss som inte går i linjetrafik i området och det finns även behov av tidreglerplatser för buss. Genom planförslaget möjliggörs denna vändning här och två reglerhållplatser är möjliga på norra sidan Helikoptervägen. Den privata parkeringen som tillhör BRF Jaktflyget kommer att justeras i sitt läge och placeras längs den nya vändplanen utmed den planerade Attackvägen. Antalet platser är samma som idag, 30 stycken. Den allmänna parkeringen i detta läge utgår med planförslaget. Återvinningsstationen får ett nytt läge, norr om parkeringsytan. Här ryms även en allmän gångbana som kopplar österut till fortsatt gång och cykel. Cykelbanan längs järnvägen kvarstår som idag liksom ramp och tunnel under järnvägen. Trappan ned till tunneln justeras i sitt läge.

Genom att bygga om gatumarken möjliggörs också ytan för parkmark invid korsningen med Jaktvägen. Denna parkyta har en viktig funktion i hantering av vatten vid skyfall för att minska risken för översvämning, både för befintlig och tillkommande bebyggelse, och förbättrar även översvämningssituationen vid skyfall i tunneln under järnvägen och säkrar framkomligheten för räddningstjänst.



Figur 63: Utformning av Attackvägen

Veddestavägen

Endast en del av Veddestavägen ingår i detaljplanen. Utanför detaljplanen ändras Veddestavägen genom att två stycken angränsningsfickor anläggs längs parken och kvarter A.

Lokalgator och det gröna stråket

Lokalgatorna inom planområdet består av gränder mellan kvarter A och B, mellan kvarter C och D och mellan kvarter D och E, det gröna stråket samt gata söder om kvarter A mot Barkarbyskolan.

Det ”gröna stråket” med anslutande gränder karaktäriseras av låga hastigheter och trafik på de gåendes villkor. Stråket utformas som ett gångfartsområde med hög andel gröna inslag och beläggs i ett enhetligt mönster som knyter ihop hela gatan. Möbleringen av gatan tillsammans med trädens placering fungerar hastighetsdämpande och ger en sidoförflyttning för bilar. Möjlighet att stanna längs gatan skapas genom släpp mellan träden.

Gränderna mellan kvartererna kan till viss del utformas med indelad gatusektion med körbana och gångbana, utifrån behov i respektive kvarter.

Gaturummet i det gröna stråket och gränder är smalt, och i flera delar kommer det att vara enkelriktat, detta för att prioritera möblering och grönska i gaturummet och för att förebygga genomfartstrafik. Den föreslagna enkelriktningen, som redovisas i bilden nedan, regleras inte i detaljplanen, utan genom trafikföreskrifter. Befintliga entreer på södra sidan av det ”gröna stråket” ska kunna angöras från stråket, och likaså kan angöring ske åt öster mellan befintlig byggnad och kvarter F.



Figur 64: Planerad trafikflödesriktning längs det ”gröna stråket” och anslutande lokalgator.

Lokalgatan söder om kvarter A mot Barkarbyskolan utformas med en vändplan som möjliggör leveranser till skolan och den nya matsalsbyggnaden. Infart till garage i kvarter A sker från denna lokalgata. Längs gatans södra sida anläggs en gångbana som leder elever in till skolgården. Gångbanan förlängs söder om parken fram till det gröna stråket och möjliggör entré till skolgården även från öster.

Gång- och cykeltrafik

Gångvägnätet är idag till stor del samnyttjat med cyklister och leder till stora målpunkter, som bussterminalen, pendeltågsstationen samt Barkarbyskolan. Inom planområdet finns även stråk på privat mark som nyttjas för rörelse inom området. Flera gångbanor är smala och gångpassager sker både i plan via övergångsställen samt en planskild passage under Skälbyvägen intill Barkarbyskolan. Mälarbanan och E18 korsas via Barkarbybron eller genom en gång- och cykeltunnel som ansluter till Häradsvägen.

I dag sträcker sig två regionala cykelstråk genom området. Ett utmed norra sidan av Helikoptervägen som ansluter vidare mot Stockholm österut och mot Upplands-Bro norrut. Det andra regionala cykelstråket sträcker sig över Barkarbybron i öst mot Akalla och Sollentuna samt västerut via Veddestavägen mot Hässelby. Utöver de regionala stråken finns även huvudcykelstråk i området som går längs med Skälbyvägen, Attackvägen och Helikoptervägen.

De främsta målpunkterna i närområdet i framtiden kommer vara Barkarby pendeltågstation, bussterminalen, Barkarbyskolan samt planerade torg och förskola. De tillkommande kvarteren A-E omgärdas av gångbanor där Helikoptervägen, i roll som huvudstråk, får sammanhängande gångbana längs med hela området på båda sidor gatan. På Flygarvägen och Jaktvägen finns gångbanor på båda sidor men även delad gång- och cykelbana som kopplar på befintlig struktur längs Flygarvägen.

Vid torget mellan kvarter B och C planeras att kvarterens verksamheter vetter ut mot torget för att utveckla en attraktiv målpunkt. Inom området blir det nya torget samt Skälbyvägen fram till Flygarvägen bilfritt, bortsett från att nyttotrafik, räddningstjänst och personer med rörelsehinder behöver kunna angöra i nära anslutning till entréer och varumottag. På östra sidan torget leder en bred trappa ner till Helikoptervägen som skapar en gen koppling för gående.

Det gröna stråket från kvarter B fram till Jaktvägen planeras att regleras och utformas som ett gångfartsområde. Den befintliga tunneln under järnvägsspåren och E18 som kopplar till Häradsvägen kvarstår och förblir en viktig länk i gång- och cykelnätet. Trappan som leder ned till tunneln behöver justeras i sitt läge för att park och gata ska rymmas att anläggas. Slutlig placering av trappan utreds vidare i detaljprojektering.

Planförslaget möjliggör förbättrad sammankoppling och höjd standard för de två regionala cykelstråken. Cykelstråket från Veddestavägen, vidare längs Fasanvägen och Skälbyvägen fram till det befintliga cykelstråket över Barkarbybron kommer att uppgraderas med högre standard. Därtill kommer en ny koppling att anläggas mellan det två regionala stråken längs Skälbyvägen och Helikoptervägen, belägen mellan kvarter A och B.

Kollektivtrafik

Bebyggelsen i Barkarby centrum har ett mycket bra kollektivtrafiknära läge, idag såväl som i framtiden. Området är beläget i direkt anslutning till Barkarby pendeltågsstation. I samband med utvecklingen av Veddesta skapas kommunens bästa och en av regionens starkaste centrumnoder för kollektivtrafik intill Veddestabron cirka 200 meter nordväst om planområdet. Den befintliga pendeltågstationen invid Barkarbybron kommer i framtiden att fungera som den södra entrén medan i norr skapas en ny omstigningsplats med koppling

till både pendeltåg, tunnelbana och nya bussterminalen. Barkarby station har också fått nya plattformar som möjliggör att regionalståg kan stanna vid stationen.

Området trafikeras idag av busslinjerna 175, 550, 518, 541 och 546. Helikoptervägen, Jaktvägen och Flygarvägen dimensioneras i planförslaget för busstrafik och längs Jaktvägen planeras en tillkommande busshållplats i vardera riktningen. Längs Helikoptervägen planeras två dubbla hållplatslägen för ersättningstrafik till pendeltåget. Föreslagna lägen är framför kvarteret B och C och visst samnyttjande med angöring till kvarteren i dessa hållplatslägen kommer att ske och bedöms möjligt då de inte avses nyttjas för linjetrafik. Vändmöjlighet för bussar utformas vid Attackvägen, vändslungan blir enkelriktad och vid vändplan skapas två tidsreglerplatser.

Planförslaget bedöms ur resurshållningssynpunkt vara positivt då redan exploaterad mark med god tillgång till kollektivtrafik och service tas i anspråk för ny bebyggelse. Planförslaget bidrar till en robusthet i kollektivtrafiknätet då två dubbelhållplatslägen för ersättningstrafik till pendeltågen möjliggörs och möjligheten till en planerad framtida stombusslinje beaktas.

Parkering och mobilitet

Kommunens parkeringsnorm baserar parkeringsbehovet för ett område utifrån läge i kommunen, antal lägenheter, lägenhetsstorlekar samt typ av verksamhet och eventuella mobilitetstjänster. Planområdet är beläget inom ett så kallat A+ område, vilket innebär att förutsättningarna för hållbar mobilitet är så pass goda att ett lägre antal parkeringsplatser per bostad är rimligt.

Utifrån kommunens parkeringsnorm finns möjlighet att tillämpa fria parkeringstal för bil inom området. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan byggaktören reducera antalet bilplatser. Åtgärderna beslutas genom dialog mellan byggaktören och kommunen. För detta projekt har ett PM tagits fram som utgör bilaga till avtal mellan kommun och byggaktörerna, som beskriver vilka åtaganden byggaktörerna kan åta sig för att minska antalet parkeringsplatser inom sitt enskilda kvarter. Inom projektet har tre nivåer för implementering av mobilitetsnivåer tagits fram.

I samband med exploateringen bebyggs yta som idag används för parkering. Där kvarter B planeras finns idag en cykelparkering med 320 platser avsedda för infartsparkering. Samtliga av dessa ska ersättas i det planerade mobilitetshuset inom kvarteret. Detaljplanen reglerar att en yta om 500 kvm för interiör, allmän cykelparkering ska finnas.

Cykelparkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse bedöms till drygt 2000 cykelplatser vilket bedöms klaras inom området. Besöksparkering för cykel till bostäder och verksamheter ska förläggas i närheten av entréerna, torgen och gårdarna. Cykelparkering på allmänna ytor föreslås vid torget intill Barkabybron som kommer vara områdets främsta målpunkt.

För att främja ökad tillgänglighet och hållbar mobilitet eftersträvas en samordning och samnyttjande av parkering. Som en del i detta planeras att ett mobilitetshus uppförs inom kvarter B. Mobilitetshuset syftar till att samla mobilitetstjänster och parkering för att skapa synergieffekter och nyttor för både byggaktörerna och användare.

Mobilitetshuset ska innehålla parkering för bil- och cykel samt tillgång till bil- och cykelpool. Utöver det ska det innehålla ett utbud av mobilitets- och delningstjänster som bidrar till att minska resebehovet eller gör resan smidigare. Exempel på tjänster kan vara paket- och

leveranshantering, låsbara skåp för cykelhjälm, uthyrning av bilbarnstolar, möjlighet att reparera och tvätta sin cykel mm. Husets tjänster ska kunna nyttjas av boende och verksamma i de nya kvarteren, men avsikten är också att övriga Järfällabor och verksamma i närområdet ska ges möjlighet att ta del av det samlade mobilitetsutbudet som kommer finnas tillgängligt. Mobilitetshuset ska också innehålla viss del besöksparkering som kan nyttjas för besök till livsmedelsbutiken eller annan verksamhet i kvarteren. Genom markanvisnings- och kommande exploateringsavtal ansvarar kvarter B för uppförandet av mobilitetshuset och dess innehåll.

Byggaktörerna kan både göra parkeringsköp och samordna andra mobilitetsåtgärder i mobilitetshuset. Genom markanvisningsavtal har kvarter B, C och E förbundit sig att göra parkeringsköp i mobilitetshuset. Kvarter A och D planerar för garage i respektive kvarter men har även möjlighet att göra parkeringsköp i mobilitetshuset som en mobilitetsåtgärd. Järfällahus har dels garage inom sitt eget bestånd och planerar anlägga nytt garage under kvarter F, men då planförslaget även innebär att befintlig parkering inom JHABs bestånd tas i anspråk finns behov av ytterligare parkeringsplatser som avses hanteras genom parkeringsköp i mobilitetshuset. Fördelning av planerad parkering inom kvarteren beskrivs fördjupat i trafik-PM.

Påverkan befintlig parkering

I samband med exploateringen bebyggs yta som idag används för bilparkering. Totalt påverkas 255 bilparkeringsplatser, varav 137 allmänna platser och 118 boendeplatser. I trafik-PM finns en tydlig redogörelse över vilka parkeringar som påverkas samt hur/om de ersätts. Genom planförslaget så ersätts bilparkeringarna delvis. Den privata boendeparkeringen för BRF Jaktflyget ersätts helt med platser i nytt läge. Boendeplatser inom Järfällahus ersätts delvis, dels i garage inom kvarteren och även genom parkeringsköp i mobilitetshuset. Sammantaget innebär planförslaget för Järfällahus en minskning av antal bilplatser per lägenhet, inkluderat de tillkommande lägenheterna. För befintlig bebyggelse är tillgången idag 0,37 plats/lgh och i planförslaget 0,32 plats/lgh inom Järfällahus kvartersmark. Behovet av implementering av mobilitetsåtgärder som beskrivs ovan analyseras vidare inför bygglovsgivning.

Genom planförslaget minskas de allmänna parkeringsplatserna i området. Parkering möjliggörs längs med gatorna, cirka 25-30 platser bedöms vara möjliga. Det innebär att de allmänna platserna i området minskar med cirka 110 platser. Av dessa är delar 4h-parkering invid järnvägen och gatuparkering längs Flygarvägen. Pendlerparkeringen norr om järnvägen berörs inte av planförslaget och för resa med pendeltåget bedöms att denna parkering även fortsatt kan nyttjas. Besöksparkering för boende ska tillgodoses på kvartersmark av respektive fastighetsägare. Viss besöksparkering kommer vara tillgänglig i mobilitetshuset för tillkommande centrumverksamhet och livsmedelsbutiken. Mobilitetshusets utbud av bilpool och övriga mobilitetstjänster är positivt tillskott för utbudet i området. I utvecklingen av Flygarvägen har prioritet getts till framkomlighet och trygghet för gående och cyklister samt till att skapa ett grönare gaturum med trädplantering framför bilparkeringen. Sett till områdets centrala läge och en väldigt god tillgång till kollektivtrafik bedöms minskningen av antalet parkeringsplatser vara möjlig och i linje med den hållbara utveckling som både översiktsplan och miljöplan pekar ut.

Angöring, varumottagning, utfarter

Kvarter B som innehåller livsmedelsbutik har inlastning från gränden mot kvarter A. Då gatan är smal kommer lastbil behöva göra backrörelser på gata för att backa in i inlastningsporten. Portens bredd och placering samt slutlig utformning av gatan framför inlastningen behöver samordnas i vidare projektering.

Angöring tillgodoses i de flesta av de tillkommande kvarteren genom angöringsficka längs gatan eller angöringsmöjlighet på gränd eller gröna stråket. För kvarter G, H och förskolan sker angöring på kvartersmark. Viss samordning mellan byggaktörer och allmän plats behöver ske i detaljprojektering för att säkerställa att angöringen kan ske inom 25 meter från entré.

För förskolan anläggs en angöringsgata på kvartersmark som avslutas med en vändplan där inlastning och avfallshämtning för förskolan kan ske. Längs angöringsgatan anläggs fyra parkeringsplatser för möjlighet till hämta/lämna och nära in/utfart till Flygarvägen anläggs fyra personalparkeringsplatser.

Detaljplanen reglerar att utfartsförbud gäller från kvartersmark direkt ut på Helikoptervägen och delar av Jaktvägen och Flygarvägen samt del av gränderna och det gröna stråket. Kvarter F har möjlighet till garageinfart från Jaktvägen in i byggnaden. Gårdarna är inte avsedda att nyttjas för angöringstrafik eller för räddningsväg eller uppställningsplats för brandbil, dessa funktioner ska tillgodoses från gata.

Förutsättningar för barn och unga

Inom planområdet finns det platser som används av barn, barnfamiljer och förskolor. Kullen och lekredskapen vid Barkarbyskolan används av yngre barn under skoltid och besöks av barnfamiljer under helgerna. Vålbergaskogen samt en lekplats i denna används som utflyktsmål för rekreation och lek av närliggande förskolor och närboende barnfamiljer. De stora privata kvartersgårdarna används även de som lek- och rekreationsytor av närboende barnfamiljer.

Det finns god närhet och tillgång till både grundskola och förskola i området. För äldre barn finns det lågtrafikerade rörelsestråk där de kan gå eller cykla till och från skolan och ta sig själva till livsmedelsbutiken eller Vålbergaskogen. Tillgången till idrottslokaler och idrottsanläggningar bedöms vara god. Närmaste idrottshall är BAS Barkarby och utöver det har Barkarbyskolan en mindre hyrbar gymnastiksal och en grusad fotbollsplan på skolgården. Idrottsområdet i Veddesta nås inom 1,5 km. Tillgång till bibliotek och kulturskola är god då BAS Barkarby nås inom 1,5 km. För tonåringar och unga vuxna saknas det generellt samlingslokaler eller verksamheter.

Natur

Mark och vegetation

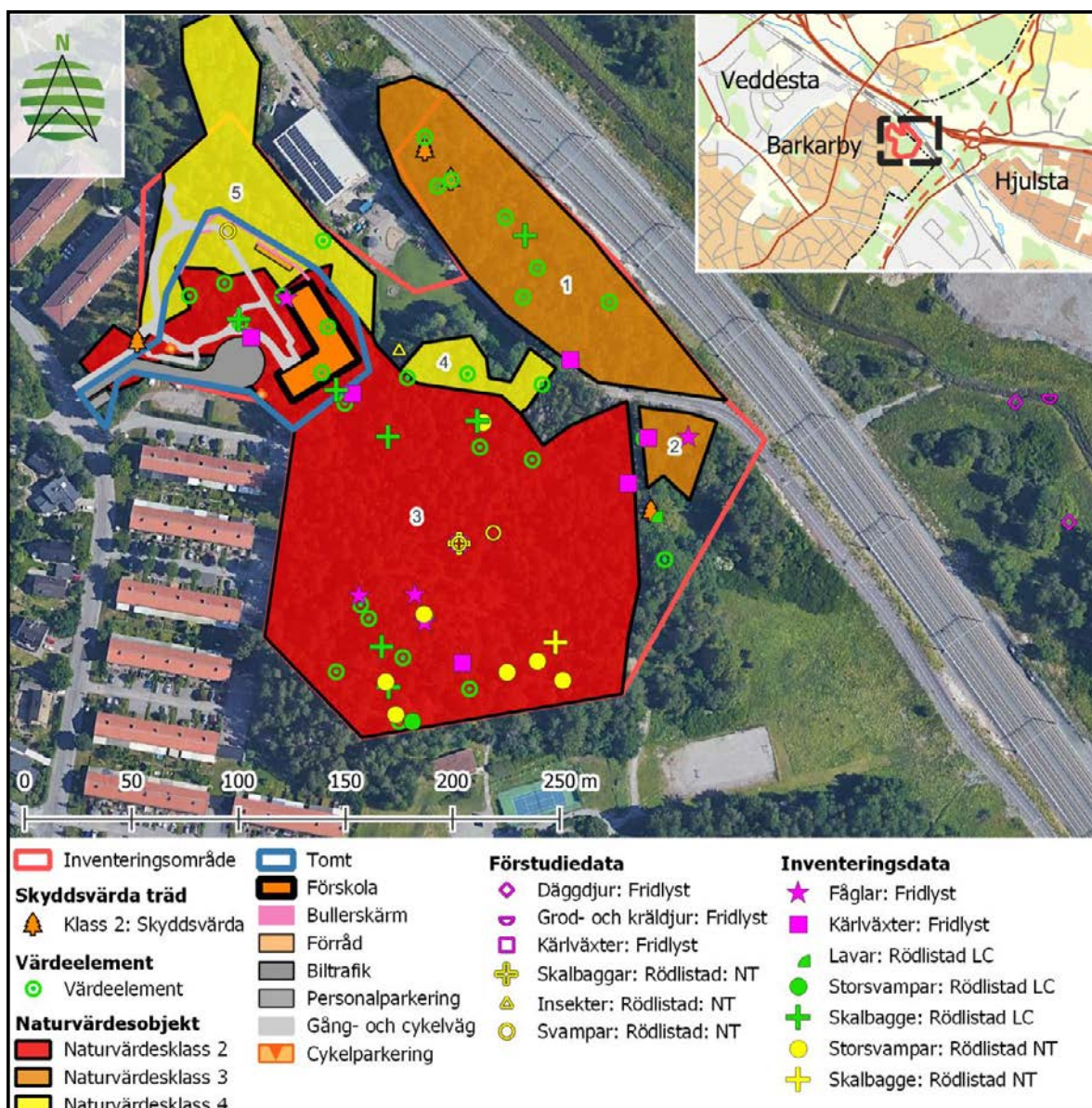
Området är relativt plant med mindre vegetationsklädda kullar. Marken är som lägst utmed Helikoptervägen och Attackvägen. En högpunkt är i väster intill Barkarbyskolan och området sluttar uppåt mot de sydöstra delarna. Marken inom planområdet är i huvudsak bebyggd med centrum- och bostadsbebyggelse. Runt en fjärdedel av den obebyggda marken inom

planområdet utgörs av hårdgjorda ytor, i huvudsak busstorg, parkering och gator. Marken där förskolan föreslås utgörs av naturmark, del av Vålbergaskogen.

Naturvärden

En naturvärdesinventering inklusive fördjupad inventering av fåglar har utförts (Greensway, 2024). Inom inventeringsområdet identifierades fem naturvärdesobjekt. Av de fem objekten bedömdes ett hålla högt naturvärde (naturvärdesklass 2), två hålla påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) och två hålla visst naturvärde (naturvärdesklass 4).

Område 3 och 5 sträcker sig inom planområdet. I kartbilden nedan är föreslagen förskola ungefärligt inlagd. I kommunens grönplan anges att Vålbergaskogen är en del i ett barrskogssamband, samband och livsmiljö för bin och fjärilar. Skogen har också funktionen att kunna reglera temperaturer.



Figur 65: Redovisning av de fem identifierade naturvärdesobjekten. Ur Naturvärdesinventering (Greensway, 2024)

Arter som påträffades under NVI:n inkluderade en rödlistad skalbagge och två rödlistade vedtickor. De flesta påträffade arter är kopplade till äldre träd och förekomst av grov död ved, samt för vissa arter förekomsten av håligheter i träden. Även två fridlysta växter, blåsippa och gullviva, förekom i inventeringsområdet. Endast ett litet bestånd om ca 10 plantor av blåsippa påverkas av byggnationen. Utifrån det bedöms att bevarandestatusen av den lokala populationen av blåsippa inte riskerar att påverkas negativt av exploateringen, och därmed bedöms att ingen dispens från artskyddsförordningen måste sökas.

I utredningsarbetet bedöms att planförslaget kan riskera att leda till en negativ påverkan på naturvårdsarter knutna till äldre träd och död ved inom området för föreslagen förskola. Därför föreslås åtgärder i NVI:n som kan minska den negativa påverkan. Dessa är att begränsa avverkningen av träd till förskolans tomt, att inte avverka äldre tallar i närheten av den planerade förskolan samt att skapa faunadepåer från de träd som trots allt måste avverkas. Förutsatt att dessa åtgärder genomförs bedöms att påverkan på arter och biotoper i inventeringsområdet som helhet blir relativt liten vid ett genomförande av planförslaget. Detaljplanen reglerar att träd inom förskoletomten som identifierats värdefulla endast får fällas om det är sjukt eller utgör säkerhetsrisk. Kommunen ansvarar för uppförandet av förskolan och vid genomförandet ska träd utanför kvartersmarken skyddas samt faunadepåer skapas av avvertrade träd. Kommunen bedömer detta som genomförbart.

Ett klass 2, skyddsvärt träd identifierades i anslutning till förskolegården. Detta är beläget i planlagd parkmark och bedöms kunna bevaras vid genomfört planförslag.

Vid Röda stugan finns det tallar med höga naturvärden, inget av dessa bedöms klassas som klass 1, särskilt skyddsvärda, men utgör en del av kommunens modellerade barrskogssamband. Några av dessa tallar samt flertalet lövträd bevaras och skyddas i planen.

Vid Barkarbyskolan finns en barrskogsbeklädd bergsknalle, med välväxta och karaktärsrika träd. Dessa föreslås i huvudsak hamna inom parkmark. Vid planerad vändplan vid skolan finns en tall som bedöms vara särskilt skyddsvärd. Detta träd ligger inom parkmark men nära vändplanen. Avsikten är att trädet ska bevaras och vändplanen anläggas med stor försiktighet om trädet. Trädet skyddas särskilt genom planbestämmelse i plankartan. Vid mötet mellan Barkarbybron och Skälbyvägen står idag en grupp om fyra tallar som bedöms värdefulla. Tre av dessa står på mark som planläggs som parkmark och en inom torg. Avsikten är att dessa träd ska bevaras, vilket säkerställs i kommande detaljprojekteringen. Planerad cykelbana anpassas så att trädet på torgytan kan bevaras.

Under en fältundersökning identifierades träd som skyddsvärda inom planområdet och för att säkerställa att tillstånd för att påverka särskilt skyddsvärda träd finns, har kommunen i samrådsskedet beskrivit tydligt planens konsekvenser för skyddsvärda tallar och anser inte behöva göra en enskild anmälan för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken till Länsstyrelsen i granskningsskedet.

Artskydd fåglar

En artskyddsutredning avseende fåglar har tagits fram (Greensway, 2024). I utredningsarbetet bedömdes att exploateringen kan komma att få en viss negativ påverkan på livsmiljöns kontinuerliga ekologiska funktion samt den lokala bevarandestatusen för en art, tofsmes. Störning i form av förlust av livsmiljöer och ökad risk för förlust av lämpliga boträd utgör de största riskerna. För att vidmakthålla en livskraftig population av tofsmes i området



Figur 66: Redovisning av värdefulla och skyddsvärda träd

är det viktigt att döda stående stammar av lövträd inte avverkas utanför den planerade förskolans tomt i Vålbergaskogen. Denna skyddsåtgärd kommer att ge tofsmesen framtida häckningsmöjligheter i skogen. Vid avverkning av skog i Vålbergaskogens nordvästra hörn, inför byggnationen av förskolan, är det viktigt att skogen inte avverkas under tofsmesens häckningstid (1 april – 31 juli), eftersom det kan leda till störning. Om dessa åtgärder utförs bedömer Greensway att den kontinuerliga ekologiska funktionen av tofsmesens livsmiljöer samt tofsmesens lokala bevarandestatus inte kommer att påverkas negativt av exploateringsplanerna i Vålbergaskogen.

Ingen av övriga arter bedömdes kunna påverkas negativt av den planerade byggnationen.

Artskyddsutredningen föreslår anpassningar och skyddsåtgärder i Vålbergaskogen för att minska den negativa påverkan på fågelarter:

- Avverkning av träd och röjning av vegetation ska inte ske under fåglarnas häckningsperiod (det vill säga 1 april – 31 juli).
- Stående döda lövträd (även träd med klen stamdiameter, det vill säga under 25 cm diameter) utanför förskolans tomt ska i möjligaste mån undantas avverkning, eftersom de utgör lämpliga boträd för tofsmes.
- Hålträd som växer utanför förskolans tomt ska undantas avverkning. Detta kommer att gynna flera hålhäckande arter. Hålträd inom förskolans tomt bör i möjligaste mån undantas från avverkning.
- I de delar av Vålbergaskogen som inte exploateras ska skogen bevaras och skötas så att den inte övergår till en parkliknande trädskog.
- Kant- och brynzoner mellan skog och öppna miljöer ska bevaras, särskilt de buskskikt som finns där. Denna åtgärd gynnar många fågelarter som förekommer i Vålbergaskogen.

Om dessa föreslagna skyddsåtgärder följs bedöms att förbud enligt artskyddsförordningen inte kommer utlösas för någon av arterna som nämns i artskyddsutredningen.

Kommunen ansvarar för uppförandet av förskolan. Ovan angivna skyddsåtgärder bevakas och säkerställs i fortsatt projektering och vid genomförandet av byggnationen, samt genom kommunens fortsatta skötsel av naturmarken. Plankartan reglerar att värdefulla träd inom förskolegården skyddas. Kommunen bedömer att föreslagna skyddsåtgärder kan följas och förbud enligt artskyddsförordningen inte utlöses.

Fladdermusinventering

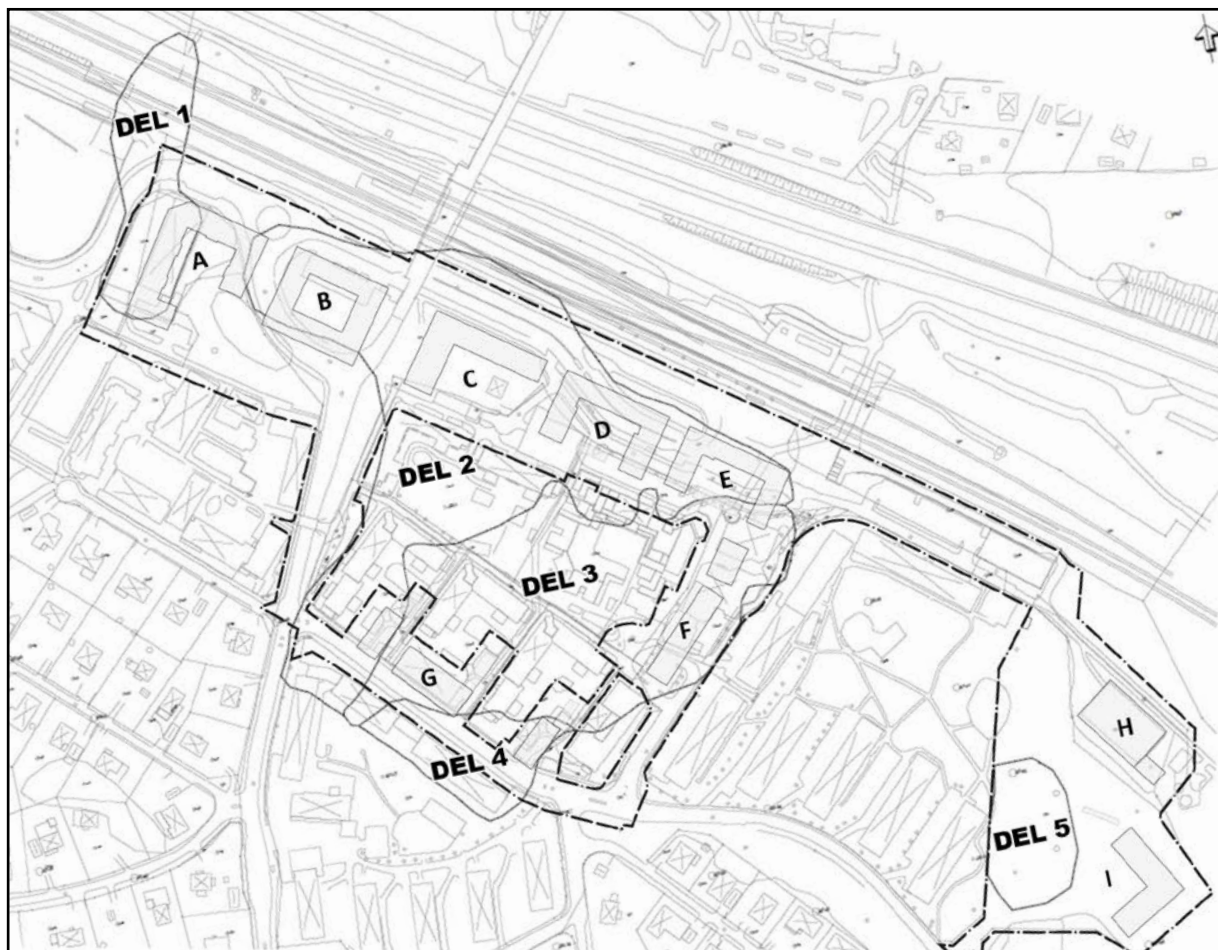
En inventering av fladdermöss har utförts (Ekologigruppen, 2023). Vid inventeringen noterades sammanlagt två arter: dvärgpipistrell och nordfladdermus.

Aktiviteten var låg inom hela inventeringsområdet. Lågst aktivitet var det i de mindre grönområdena som är omgärdade av bebyggelse (planområdets västra delar). Inventeringsresultaten visar inga indikationer på förekomst av kolonier inom inventeringsområdet. Det inventerade området anses inte vara artrikt och bedöms inte utgöra en del av fladdermössens fortplantningsområden. Områdets natur är starkt fragmenterad och skogspartierna är av små arealer, som i sin tur gör spridning svårt för fladdermöss. Det är endast i den östra delen av inventeringsområdet som det förekommer naturmark som har ett visst värde för fladdermöss. Även i detta område är dock fladdermusaktiviteten så pass låg att det inte kan anses utgöra något viktigare område för fladdermusfaunan i området.

Planförslaget bedöms inte medföra sådan påverkan att det föreligger risk att utlösa ett förbud enligt artskyddsförordningen.

Geotekniska förhållanden

Den geotekniska undersökningen (Geosigma 2020) har bedömt områdets förutsättningar i fem delområden, baserade på områdenas jordlagerföljd.



Figur 67: Områdesindelning baserat på jordlagerföljden inom området. (Geosigma)

Markförhållanden

Marken inom planområdet utgörs till stor del av fyllnadsmassor, torrskorpelera och delar med lera ovanför sandig morän. I området förekommer även berg i dagen.

Förutsättningar för ras och skred

Ingen särskild stabilitetsutredning bedöms vara nödvändig för planområdet. De kuperade delarna inom området har generellt jordarter som inte är känsliga för skred. Inom del 3 (kvarter F och G) bedöms marken som sättningsbenägen.

Bebyggelsen inom del 1 och del 3 (kvarter A, F och G) förses med bestämmelse om grundläggning, då denna bedöms behöva ske genom pålning till fast botten, om inte annat påvisas möjligt.

Grundvattennivå

Grundvattennivå uppmättes till +8,86 över nollplan vid ett av områdets lägsta punkter, inom del 1. Kommunen bedömer att exploateringen inte innebär grundvattensänkningar, vilket kommer att bevakas vidare i samband med fortsatt projektering och inför utbyggnad.

Förorenad mark

Det har utförts en översiktlig (Geosigma 2020) och en fördjupad (Viken 2022 – 2023) miljöteknisk markundersökning inom området med tillhörande porgasundersökningar. Markundersökningarna visar att föroreningshalterna inom planområdet generellt är låga, men att det finns ett område med konstaterade föroreningar inom fastigheten Barsbro 1:192 (kvarter A).

De provtagningar som har genomförts inom planområdet visar att det finns fyllnadsmassor med varierande sammansättning. Det innebär att det på vissa platser kan finnas förhöjda halter av föroreningar. I samband med exploatering kan det därför bli nödvändigt att ta bort eller hantera delar av dessa massor.

De utredningar som hittills tagits fram visar dock inte på någon allvarlig föroreningssituation som skulle kräva omfattande eller kostsamma saneringsåtgärder. Kommunen bedömer därför att området är genomförbart att bebygga och att den föreslagna markanvändningen är lämplig.

Norra delen (delområde 1 och 3)

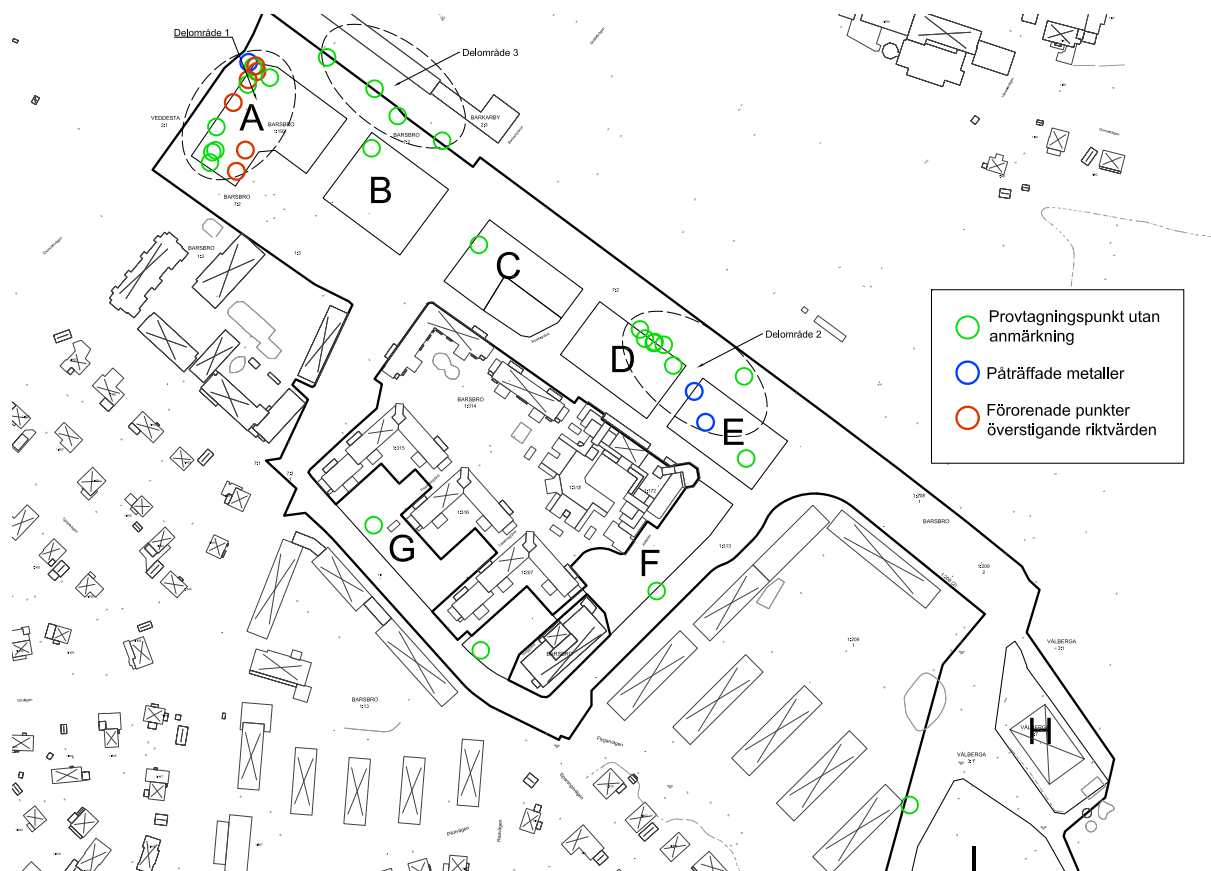
Den norra delen har varit en omlastningsplats för flygbränsle under den tid som Barkarbyfältet användes som en militär flygplats. År 2011 genomfördes markarbeten längs Mälarbanan i den norra delen av planområdet (delområde 3). I samband med detta upptäcktes en drivmedelsledning samt spår av petroleumföroreningar på fastigheten Barsbro 1:192.

De schaktmassor som togs bort visade att det fanns halter av dessa, men de understeg Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning. Ledningen åtgärdades vid det tillfället genom borttagande och att de delar som inte kunde grävas upp plomberades. Det råder osäkerhet om det finns en underjordisk cistern kvar i marken inom fastigheten.

Provtagningar från 2020 och 2022 av porgas, jord och grundvatten inom områdena har visat spår av petroleumföroreningar inom Barsbro 1:192 (delområde 1, kvarter A). Halterna bedöms inte innebära någon risk för människors hälsa avseende inomhusluft eller miljöpåverkan med dagens användning, vid planerad markanvändning innebär de en risk. Grundvattnet inom fastigheten uppvisade halter av PFAS som är måttligt förhöjda och bedöms utgöra låg risk avseende människa och miljö. Spridda förekomster av metaller och PCB indikerar att del av fyllnadsmassorna kommer behöva hanteras ur ett saneringsperspektiv. Slutsatsen är att kompletterande undersökningar kommer att behövas i samband med att fastigheten exploateras för bostadsbebyggelse så att de påträffade föroreningarna kan avgränsas och åtgärdas inför nybyggnation. Att detta sker säkerställs med planbestämmelse (m₄).

Undersökningar inom den tidigare bussterminalen (delområde 2)

Området har använts för busstation sedan mitten av 1900-talet och som bussterminal i olika omfattningar sedan 1980-talet. Av detta fanns farhågor om föroreningar med spill och läckage av petroleumprodukter, och att det fanns föroreningar i det fyllningsmaterial som använts inom utbyggnaden av området. Flera provpunkter undersöktes, och det påträffades några föroreningar, men dessa understiger riktvärden för känslig markanvändning och hindrar



Figur 68: Provtagningspunkter och analys av förekomst av föroreningar

inte ny- och ombyggnation. Det kan ändå förekomma enstaka områden med oljespill eller läckage inom planområdet. Därför ska schaktmassor från området undersökas i samband med exploatering.

Påverkan på dagvattenhanteringen

De påträffade föroreningarna inom delområde 1 ligger inte inom de områden som ska användas för dagvattenhantering. Utifrån att fyllnadsmassorna i området har en varierande sammansättning rekommenderas att kompletterande provtagning sker i samband med exploatering där skelettjordar och sedimenteringsmagasin ska anläggas. Detta för att säkerställa korrekt masshantering och förhindra spridning eller exponering av eventuella föroreningar.

Radon

En radonriskundersökning är utförd (Geosigma, 2020) som visar på att det finns hög risk för radon i en del av planområdet. Radonsäkert utförande rekommenderas därför för bebyggelsen inom planområdet.

I området förekommer delar med ytligt berg. En kompletterande radonriskundersökning rekommenderas för att kontrollera radonhalter där inför exploatering och i byggskedet, bland annat för att säkerställa att radonhaltigt berg inte återanvänds som byggnadsmaterial vid grundläggning av byggnader.

Hydrologiska förhållanden

Vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer

Planområdet ingår i Bällstaans avrinningsområde, vilket innebär att dagvattnet från området idag leds till Bällstaån via det kommunala dagvattennätet. Planområdet är idag indelat i två tekniska delavrinningsområden, med vattendelare strax öster om Skälbyvägen. Nordvästra delen avvattnas norrut till Veddestabäcken. Den sydöstra delen av planområdet avvattnas mot nordost och leds via dagvattennätet under järnvägen och ut i Bällstaån. Avrinningen sker på ytan och i ledningsnätet.

Bällstaån är av vattenmyndigheten klassad som en ytvattenförekomst med fastställda miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormerna innebär att det finns ett icke-försämringskrav vid byggnation inom avrinningsområdet, det vill säga att föroreningarna inte får öka och att rening av dagvatten måste ske.

Bällstaans ekologiska status är idag dålig enligt statusklassning 2021-05-04 (Havs- och vattenmyndigheten m.fl., 2024). Statusen baseras på att ån har utsatts för stora morfologiska förändringar. Bällstaån bedöms ha måttlig status med avseende på övergödning och miljögifter, vilka är föroreningar kopplade till urban markanvändning. På grund av att de åtgärder som krävs för att uppnå en god ekologisk status med avseende på övergödning och miljögifter är tids- och resurskrävande har en tidsfrist givits till 2027, enligt beslutad miljökvalitetsnorm 2023-05-02.

Bällstaån uppnår inte god kemisk status enligt statusklassning 2020-03-30 (Havs- och vattenmyndigheten m.fl., 2024). Förutom de överallt överskridande ämnena kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) så överskrids även halterna för benso(a)pyren, perfluorokantsulfon (PFOS) och benso(g,h,i)perylen. Tidsfrist gäller till år 2027 för att uppnå en God kemisk status, undantaget de överallt överskridande ämnena.

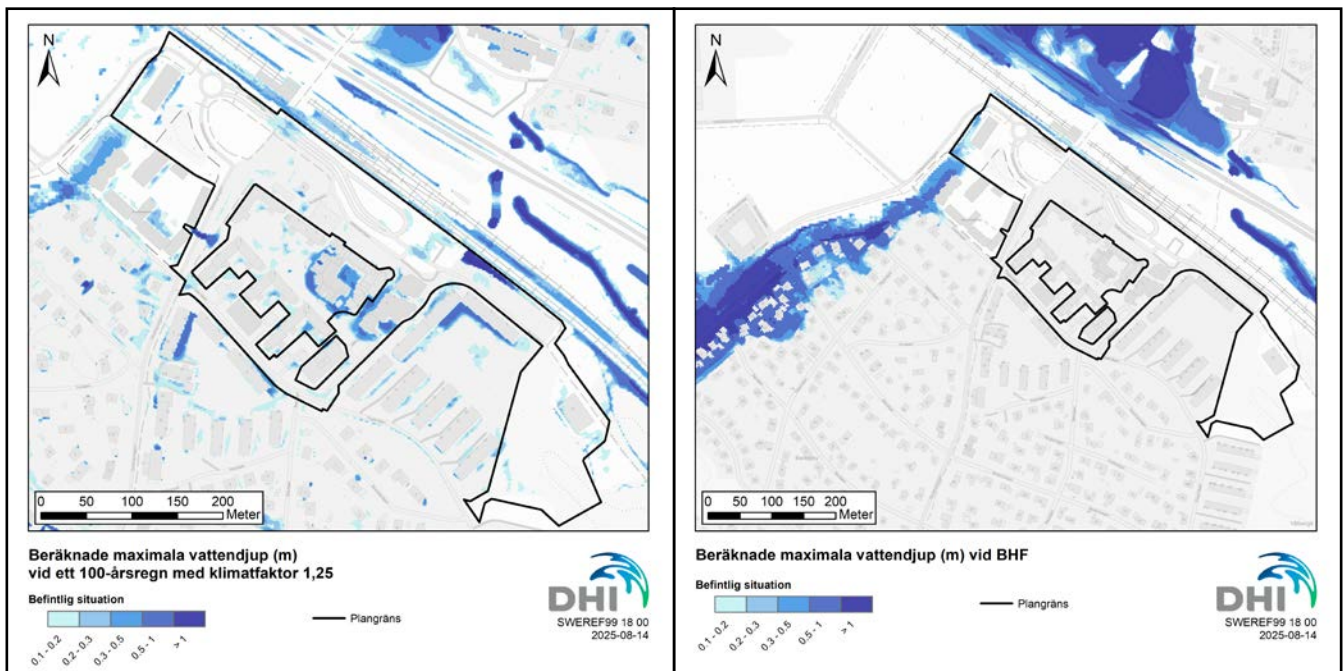
Den norra delen av planområdet rinner till Bällstaån via Veddestabäcken, som sista biten är kulverterad. Veddestabäcken är ett av de större biflödena till Bällstaån och har således en betydande påverkan på vattenkvaliteten och växt- och djurlivet i Bällstaån. Veddestabäcken är inte klassad som en ytvattenförekomst och har därmed inga egna miljökvalitetsnormer. Men då bäcken är ett biflöde till Bällstaån bör samma krav och åtgärder utföras för Veddestabäcken som för Bällstaån.

En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen (WRS, 2025-06-13). I denna redogörs för planerad dagvattenhantering, beräkningar och bedömningar avseende föreslagna åtgärder. I avsnittet teknisk försörjning beskrivs den planerade dagvattenhanteringen vidare.

Genomförda beräkningar avseende föroreningar visar att både föroreningshalterna och mängden föroreningar beräknas minska efter föreslagen exploatering och med reningsåtgärder, jämfört med situationen innan exploatering. Kommunen bedömer att detaljplanen inte försämrar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten. Kommunen bedömer också att kommunens riktlinjer för dagvattenhantering, med krav på rening, riktvärden och flöden, kan uppfyllas.

Översvämning och skyfall

Planområdet har idag en generell naturlig lutning ner mot Bällstaån i norr. Ansamling av vatten vid skyfall sker främst intill befintliga byggnader i de centrala delarna av Barkarby centrum och gångtunnlar under järnvägen och Skälbyvägen. Veddestabäcken går i en kulvert genom planområdet. Vid beräknat högsta flöde förekommer dock viss översvämning ändå i planområdets nordvästra hörn, där vatten rinner in i planområdet genom Barkarbyskolans fastighet.

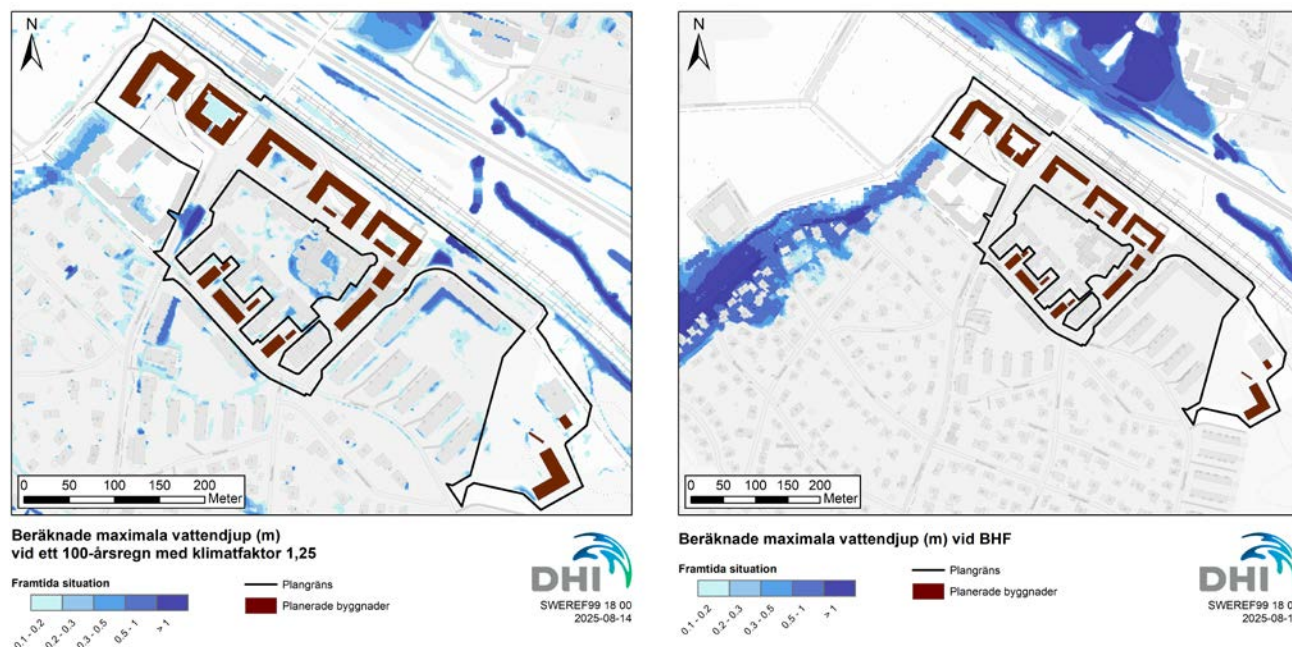


Figur 69: Redovisning av beräknade maximala vattendjup vid skyfall samt vid beräknat högsta flöde i Veddestabäcken, nuläge. Ur översvänningsutredning (DHI, 2025)

Den övergripande strukturen för översvänningshantering inom planområdet bygger på en anpassad höjdsättning, där framförallt Jaktvägen som skyfallsled utgör huvudstråket för avrinning till översvänningsytor samt att marken intill planerade byggnader lutar bort från byggnaden och ligger högre än angränsande gata. De större översvänningsytorna redovisas i fasta lägen i parker med bestämmelsen SKYDD₁, medan åtgärder i gaturummet får en slutlig placering och utbredning som fastställs i kommande detaljprojektering. En park med nedsänkt översvänningsyta finns i planförslaget vid korsningen mellan Jaktvägen och Helikoptervägen. Översvänningsytan bräddar i första hand till en gångbana längs med Attackvägen som har sänks ned för att kunna möjliggöra magasinering. När både dessa är fulla rinner vatten över Helikoptervägen ned i den befintliga gång- och cykeltunneln. Parken vid kvarter A utformas med en översvänningsyta som ett rinnstråk för att fördröja avrinning från söder, från Barkarbyskolan. Längs Skälbyvägen anläggs en översvänningsyta på allmän plats som fångar och fördröjer avrinning från kringliggande område, primärt norrifrån. Teknisk utformning och kravställning för översvänningshanteringsåtgärderna beskrivs i översvänningsutredningen (DHI, 2025). Detta är inarbetat i den till planen framarbetade systemhandlingen och bekräftas och säkerställs vidare i kommande detaljprojektering för allmän plats.

För kvartersmark ska höjdsättning av innergårdar ske på ett sådant sätt att vatten inte riskerar ställa sig mot fasad. För kvarter C och E samt för förgårdsmark i kvarter A säkerställer

planbestämmelse n1 att marken höjdsätts och utformas så att ytvatten från allmän plats inte kan tillrinna mot fasad. Kvarter B är i planförslaget utformat som ett slutet kvarter, vilket innebär att skyfallsvatten antingen behöver fördröjas inom kvarteret eller bräddas genom ledning för att sedan avledas yttledes på allmän plats.



Figur 70: Redovisning av beräknade maximala vattendjup vid skyfall samt vid beräknat högsta flöde i Veddestabäcken, framtidsläge. Ur översvämningssutredning (DHI, 2025)

Beräkningarna visar att med rekommenderade åtgärder och höjdsättning uppfylls översvämningsskraven inom planområdet. Detaljplanen klarar ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 utan att skador inom planområdet uppkommer. För beräknat högsta flöde uppstår inga skador på byggnader, då de placeras ovanför nivå för detta. Detaljplanen ökar inte heller översvämningssrisken utanför planområdet, vare sig vid skyfall eller beräknat högsta flöde. Flödet till och i Veddestabäcken och Bällstaån påverkas inte.

God framkomlighet uppnås genom att det finns framkomliga vägar med tillräcklig bredd där vattendjupet vid ett skyfall är maximalt 0,2 meter. I östra delen av Helikoptervägen/ Attackvägen uppstår vattendjup på 0,25 meter. Utbredningen är dock liten och bedöms inte påverka hela körbanan och därmed inte heller framkomligheten. Beräkningar visar att på Helikoptervägen under Barkarbybron uppstår vattendjup på 0,25 meter. För att åtgärda detta bedöms att gatan bör utformas enkelskevad istället för bomberad som den är i framtagna systemhandling. Kommunen bedömer att detta är genomförbart och kommer att implementera det till kommande detaljprojektering. I detaljprojekteringen planeras att framkomligheten bekräftas genom uppdaterade beräkningar. På gång- och cykelvägen Skälbyvägen överstiger vattendjupen 0,2 meter. Vägen ska inte användas för biltrafik, utrymme finns för gående och cyklister att passera. Med ovanstående bedöms att framkomlighet uppnås vid skyfall och beräknat högsta flöde i Veddestabäcken.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området försörjs idag av kommunens vatten- och avloppsnät och har utbyggda dagvattenledningar. Spill- och dricksvattenledningar korsar Järfällahus fastigheter Barsbro 1:316, 1:314 och 1:312 samt finns i Jaktvägen och dess förlängning norrut. Spill- och dagvattenledningar löper utmed Veddestavägen vid planområdets västra del. Den nya bebyggelsen kommer att anslutas till kommunens vatten- och avloppsnät. Viss omförläggning och komplettering av befintliga ledningar är nödvändig samt för att försörja den nya förskolan behövs en utbyggnation av ledningsnätet i Flygarvägen. VA-försörjningen till kvarter H är idag provisorisk, vid permanent bygglov behöver försörjningen ses över.

Dagvattenhantering

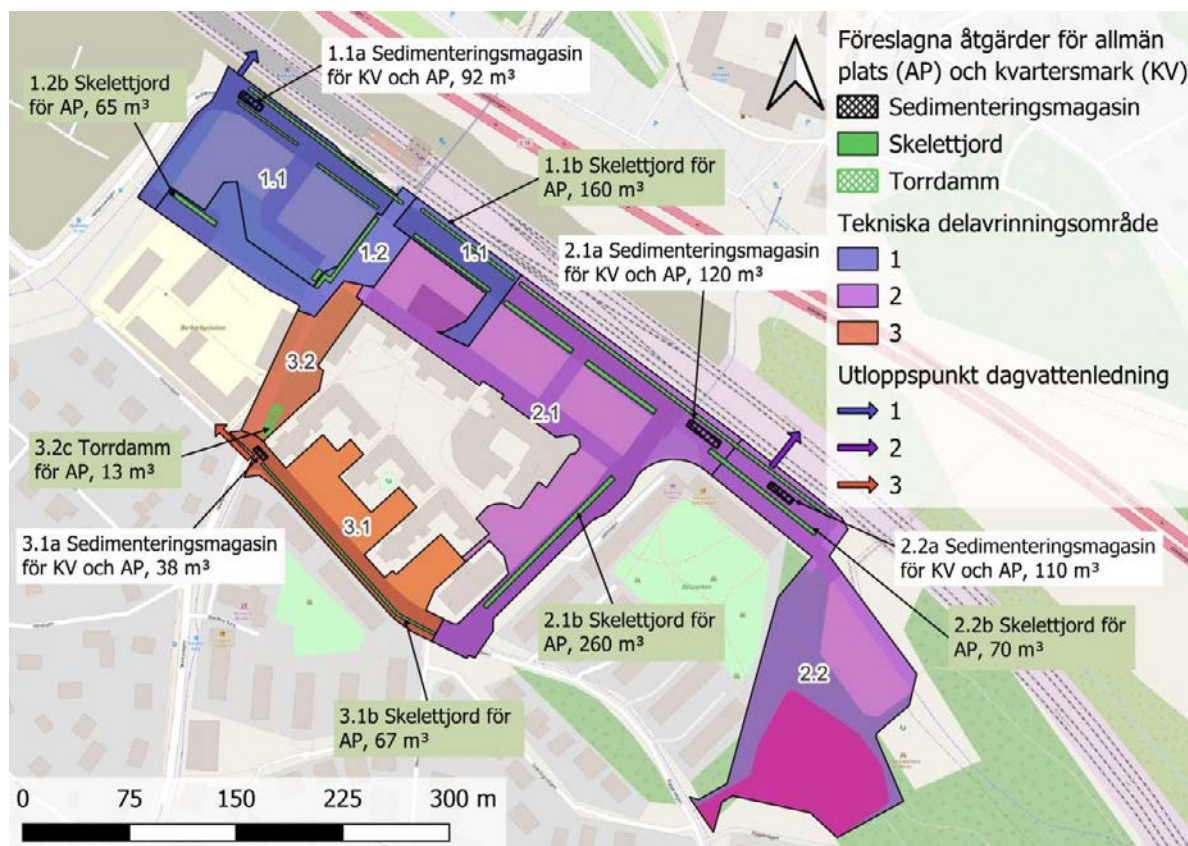
Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för dagvatten, vilket innebär att kommunen ansvarar för genomförande och långsiktigt underhåll av dagvattenlösningar på allmän plats. Den rening som krävs för att uppfylla miljökvalitetsnormerna (MKN) och kommunens riktlinjer sker i dessa lösningar. Kommunens riktlinjer är strängare än MKN, vilket innebär att om riktlinjerna uppfylls klaras även normerna med god marginal. Dagvattenåtgärder inom kvartersmark fungerar som ett viktigt komplement.

Riktlinjerna innebär att dagvatten i första hand ska omhändertas lokalt på kvartersmark (LOD) genom rening och fördröjning, samt att flödeskrav gäller både vid fastighetsgräns och detaljplanegräns. Dessa krav ska i detta fall ses som ett komplement. Den huvudsakliga reningen som krävs för att klara såväl MKN som kommunens egna riktlinjer sker i dagvattenlösningar lokaliserade på allmän plats, där kommunen är huvudman.

Den föreslagna exploateringen innebär att mängden hårdgjord yta ökar från 3,8 hektar till 4,0 hektar och att planområdet delas in i tre tekniska delavrinningsområden. För att uppfylla flödeskraven behöver totalt 777 m³ dagvatten kunna fördröjas, varav 108 m³ ska fördröjas inom kvartersmark. Under planprocessen har respektive byggaktör studerat möjliga lösningar för att åstadkomma detta, tillsammans med förslag för att uppfylla kommunens grönytefaktor. Kommunen bedömer att respektive kvarter kan uppfylla sin del av kraven. Detaljplanen styr byggrätten och anger att bostadsgårdarna i kvarter A–E ska vara genomsläppliga för dagvatten eller förses med fördröjningslösningar.

Dagvatten från allmän platsmark omhändertas genom rening och fördröjning i skelettjordar med trädplantering, i öppna förstärkningslager där träd inte får plats samt i en torrdamm. För att uppnå riktlinjerna behöver även dagvatten från kvartersmark renas och fördröjas innan det lämnar planområdet. Detta sker genom sedimenteringsmagasin under mark, placerade vid de tre utloppspunkterna från planområdet (se figur nedan). Till dessa magasin leds även en del av dagvattnet från allmän platsmark. Systemets utformning med strypta flöden medför att den dimensionerande varaktigheten för magasinen blir längre än om dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark hanterats separat. Därför behövs en större total magasinvolym än 777 m³. Den samlade volymen i skelettjordar, torrdamm och sedimenteringsmagasin blir 995 m³.

Dagvattenmagasinens storlek och placering säkerställs genom projektering av den allmänna platsen. Kommunen fastställer de exakta dimensionerna i samband med detaljprojektering och utbyggnad. Det som i plankartan är planlagt som allmän plats, exempelvis ”gata”, har givits tillräcklig bredd för att både gator och dagvattenlösningar, exempelvis skelettjordar och trädplanteringar, ska rymmas. Genom denna breda marginal säkerställs att erforderliga



Figur 71: Föreslagna åtgärder för dagvattenhantering. Angivna volymer anger de fördröjningsvolymer för dagvatten som krävs, givet det föreslagna dagvattensystemets utformning. Ur dagvattenutredning (WRS, 2025)

ytor finns tillgängliga, samtidigt som kommunen i senare skede kan bestämma mer i detalj var lösningarna ska placeras. Torrdammen som föreslås i en av parkerna har hanterats i projekteringen och bedöms rymmas inom aktuell yta i detaljplanen. Kommunen bedömer att erforderliga åtgärder för dagvatten är säkerställda.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning och riktlinjer för avfallshantering. Bestämmelser för t.ex. utformning och dimensionering finns i avfallsföreskrifterna med tillhörande tillämpningsanvisningar. Huvuddelen av den tillkommande bebyggelsen avser att inhysa miljörum med traditionell kärllhämtning. En del av JHABs bestånd samt förskolan avser att hantera avfallet med kassuner med maskinell hämtning. Avfallshanteringen beskrivs för respektive kvarter i PM trafik.

En återvinningsstation finns idag och möjliggörs i ett flyttat läge inom planområdet vid Helikoptervägen/Attackvägen.

I en av de trapp- och hissbyggnaderna som idag finns längs Helikoptervägen finns ett avfallsrum för pendeltågsstationen. Planförslaget innebär att detta avfallsrum tas bort då trapp- och hissbyggnaden rivs. I samband med att stationen byggs ut anläggs nytt miljörum i den västra, nya uppgången, med angoring från Veddestabron. I framtiden kommer all avfallshantering för stationen att hanteras via Veddestabron.

Brandutrymning

Räddningstjänsten rekommenderar att utrymning i första hand ska kunna ske utan deras medverkan, vilket är viktigt att ta hänsyn till vid nybyggnation.

Även om vissa delar av gårdarna är öppna mot gata, är det inte avsett att brandfordon ska kunna köra in på dem. Gårdarna i kvarter A - E ska inte nyttjas för räddningstjänstens räddningsväg eller uppställningsplats, då det skulle innebära en hårdgörning av gårdarna som motverkar god dagvattenhantering, möjligheten för nödvändig grönska samt rekreativsvärden för de boende. Det innebär att utrymning måste kunna ske direkt till och genom gårdarna eller via anslutande gator. Under detaljplaneskedet är det säkerställt av respektive byggaktör att utrymning är möjlig utan att gården nyttjas för räddningsväg eller uppställningsplats. Kvarterens projektering ska samrådas med räddningstjänsten i samband med bygglov.

EI

Befintliga allmänna elledningar finns utmed Flygarvägen, Skälbyvägen, Attackvägen och Helikoptervägen. E.ON Elnät är huvudman. Elnätet byggs ut i samband med utbyggnad av vägar och ny bebyggelse.

Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar finns utmed Flygarvägen och Veddestavägen. E.ON Värme äger fjärrvärmenätet, den nya bebyggelsen har möjlighet att ansluta sig till detta.

Bredband och telekommunikation

Befintligt tele- och fibernät finns utbyggt. Planerad bebyggelse kan anslutas till detta.

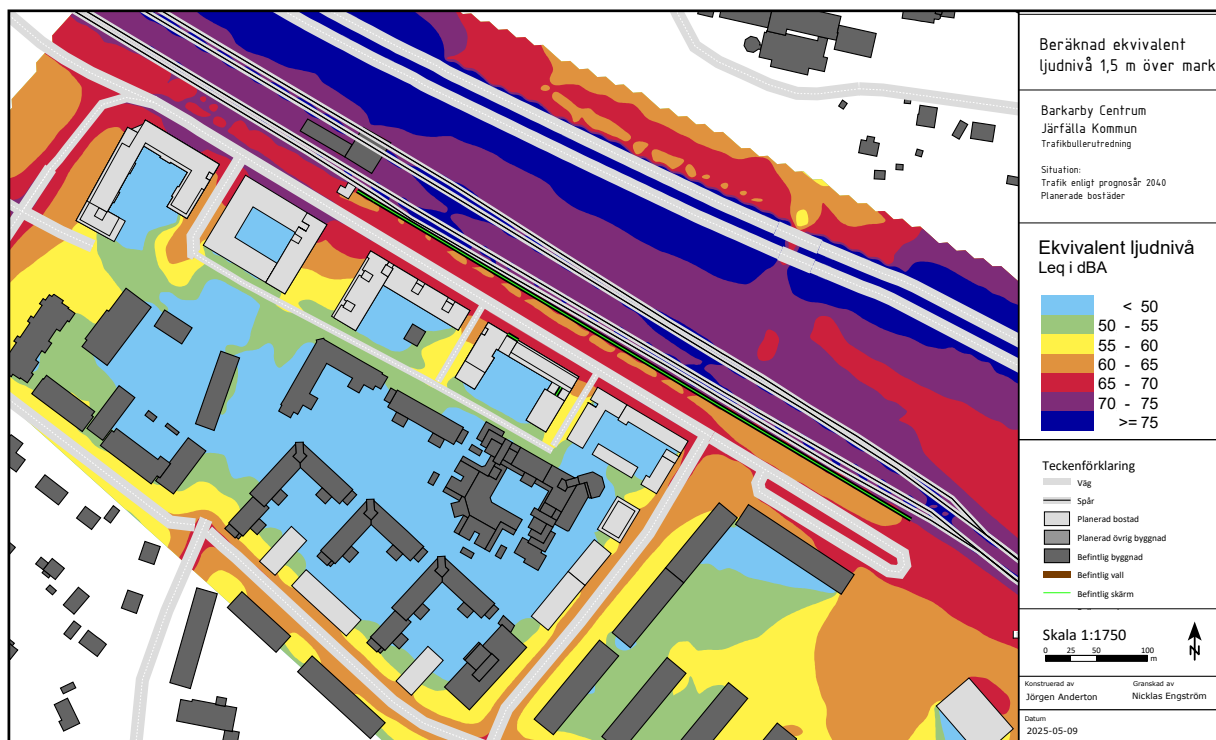
Störningar och risker

Buller

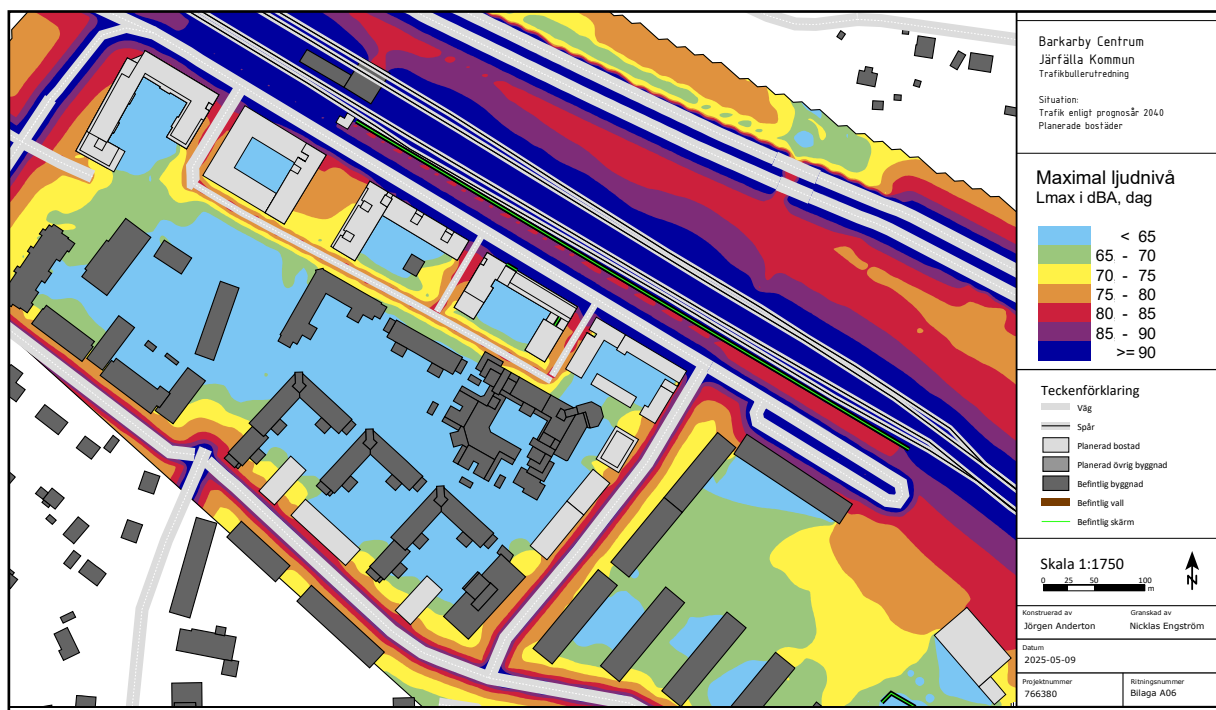
Området är idag bullerexponerat från spår- och vägtrafik på Mälarbanan och E18. Bullersituationen har hanterats i utformningen av kvarteren med framförallt slutna kvarter och högre avskärmande byggnader mot spåret. I framtiden bullerutredning (Efterklang, 2025) har bullerberäkningar utförts för planförslaget med prognos för framtida trafikmängder för år 2040/2045. Förordning (2017:359) om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillämpas i denna plan.

Beräkningarna visar att den ekvivalenta ljudnivån är upp mot 71 dBA vid bostadsfasad närmast spår, längs Helikoptervägen, samt att de maximala ljudnivåerna överstiger 85 dBA. Bullernivåerna blir något lägre där det idag finns en bullerskärm utmed Mälarbanan. Med de slutna kvartersformerna så klaras 55 dBA ekvivalent ljudnivå mot bostadsgård. Maximal ljudnivå nattetid är hög, men riktvärdet på 70 dBA klaras på luddämpad sida mot bostadsgården eller indragna balkonger.

Illustrationen nedan redovisar fasader som är exponerade för ljudnivåer som innebär att lägenheterna måste ha tillgång till luddämpad sida eller utformas som små enkelsidiga lägenheter. Omarkerade fasader kan utföras med valfri planlösning men behöver oftast vara den luddämpade sidan för genomgående lägenheter. Rödmarkeringen som finns mot spår



Figur 72: Beräknad ekvivalent ljudnivå 1,5 m ovan mark. Ur bullerutredning (Efterklang, 2025)



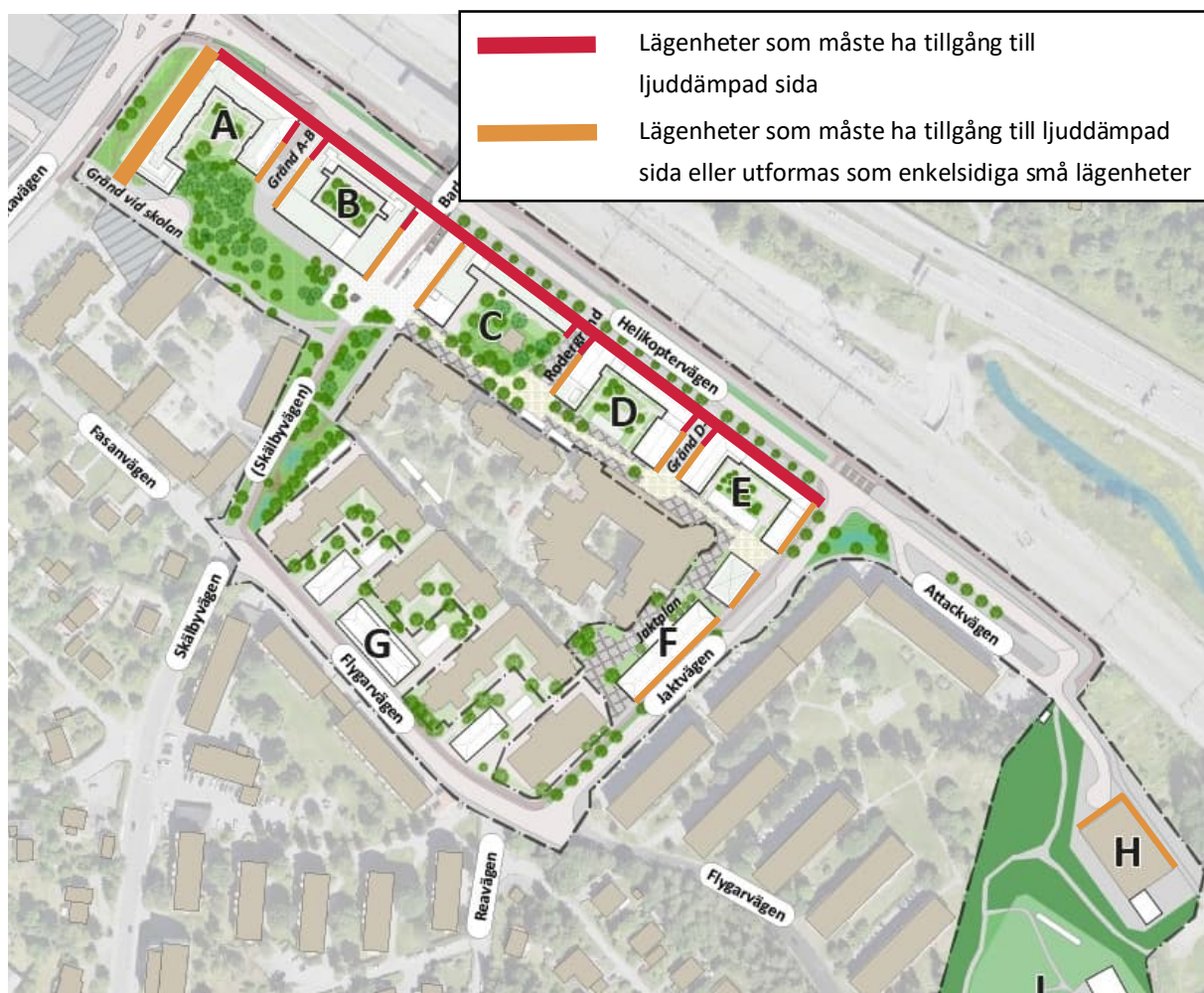
Figur 73: Beräknad maximal ljudnivå. Ur bullerutredning (Efterklang, 2025)

och på del in mellan kvarteren, visar fasad där bostäder måste planeras så att minst hälften av bostadsrummen har tillgång till ljuddämpad sida. Längre in på fasaderna längs lokalgatorna övergår färgen till orange, samt på del av kvarter H, vilket innebär att även små, enkelsidiga

lägenheter om max 35 kvadratmeter klarar riktvärdet. För omarkerade fasader innehålls riktvärdet för buller oavsett planlösning.

I planarbetet har respektive kvarter och planlösningar studerats och bearbetats för att redovisa att med planförslaget kan riktvärdena i trafikbullerförordningen uppnås. I framtagna planlösningar, som presenteras och kommenteras i bullerutredningen, så redovisas hur tillgång till ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen kan klaras, längs rödmarkerade fasader löses det med hälften av bostadsrummen planerade i riktning mot bostadsgården eller mot indragna balkonger där riktvärde för ljuddämpad sida uppnås. Kartbilden nedan markerar de hörnlägen som i föreslagna planlösningar utformas med indragna balkonger där ljuddämpad sida kan erhållas, där ekvivalent ljudnivå blir högst 55 dBA och maximal ljudnivå högst 70 dBA. Beräkningarna visar att ingen övrig åtgärd som inglasning eller annan teknisk lösning behövs för att uppnå riktvärdet vid de indragna balkongerna. Gemensam uteplats där riktvärde klaras kan anordnas vid varje bostadsgård för samtliga kvarter.

Vid kvarter H visar beräkningar att ljudnivån på fasad mot norr och väster innebär att planlösningen behöver vara genomgående eller mindre än 35 kvm. Byggnaden är befintlig och uppförd på tillfälligt bygglov. Lägenheterna är enkelsidiga och under 35 kvm, vilket innebär att riktvärdena klaras. En ny uteplats behöver uppföras i bullerskyddat läge på södra sidan om byggnaden.

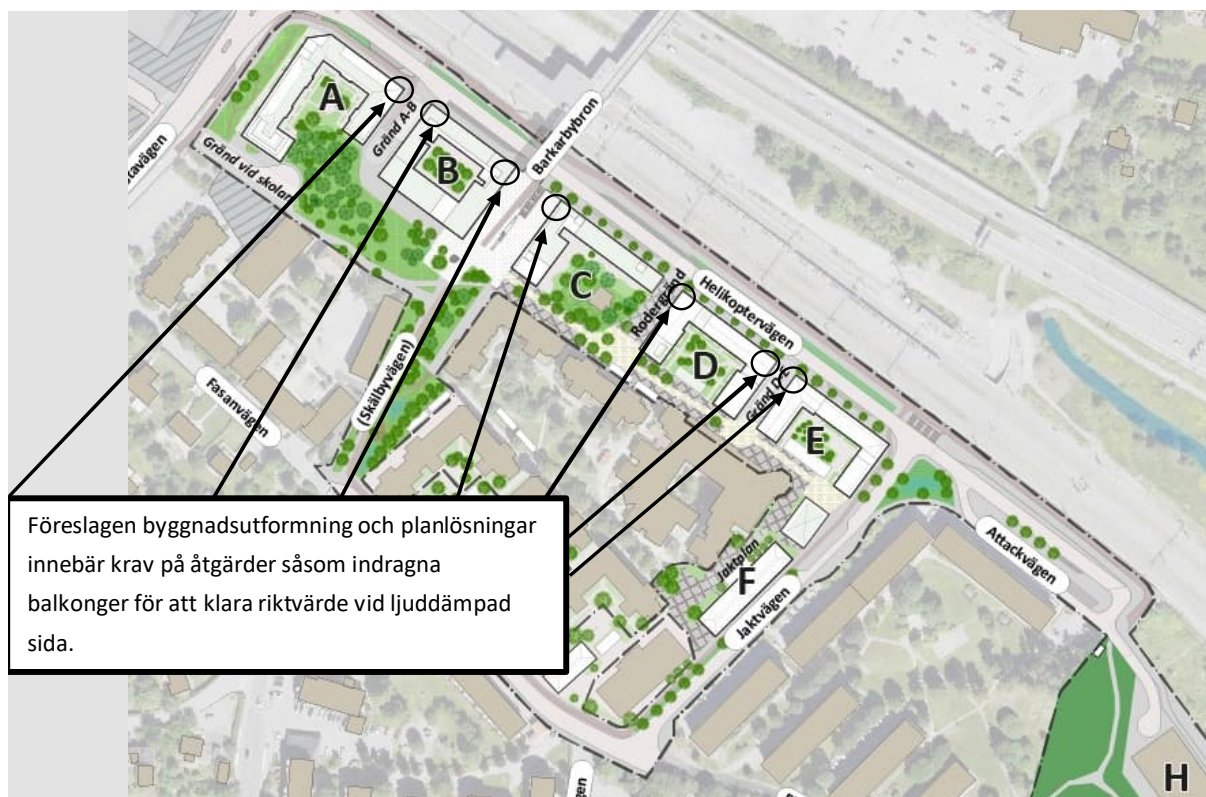


Figur 74: Illustration som visar fasader som är exponerade för ljudnivåer som ställer krav på tillgång till ljuddämpad sida. Ur bullerutredning (Efterklang, 2025)

Planförslaget bedöms generellt möjliggöra en god ljudmiljö i kvarteren genom utformning och placering av byggnader, bostäder och uteplatser. Med föreslagen byggnadsutformning, planlösningar med tillgång till ljuddämpad sida och lägenheter som är 35 kvadratmeter eller mindre bedöms riktvärdena i trafikbullerförordningen klaras och en god ljudmiljö bedöms kunna uppnås. Planförslaget bedöms också leda till att befintliga lägenheter, allmän plats och Barkarbyskolan får en bättre ljudmiljö. Detta då bullerexponeringen vid de befintliga bostadskvarteren till viss del avskärmas från E18 och Mälarbanan av de nya byggnadskropparna. Längs Barkarbyskolans östra och norra sida tas biltrafiken bort och minskar således bullerexponeringen från detta håll på skolbyggnad och skolgård.

Med anledning av en förändrad trafikstruktur med busstrafik på Jaktvägen, bussrörelser på Attackvägen och en eventuellt framtida stombusslinje i Helikoptervägens förlängning har bullerpåverkan av framtida busstrafik på befintliga bostäder analyserats. Den ekvivalenta ljudnivån bedöms öka försumbart sett till det bullerutsatta läget som bostäderna har idag, busspassager påverkar den maximala ljudnivån. Lågfrekvent buller från bussar genereras främst vid hållplatser och acceleration därifrån. Analysen visar och bedömningen är att för befintliga bostäder vid Jaktvägen och Attackvägen kommer riktvärdena för lågfrekvent buller inomhus att klaras även med den ökade busstrafikeringen.

Bullerutredningen har även undersökt vilka ljudnivåer som kan förväntas vid planerad förskola. Buller från spår- och vägtrafik sträcker sig in i Vålbergaskogen och byggnaden behöver placeras för att skärma gården samt att gården behöver förses med bullerplank för



Figur 75: Hörnlägen som enligt föreslagen byggnadsutformning och planlösning antingen har indragna balkonger eller planeras med genomgående planlösning mot gård. Ur bullerutredning (Efterklang, 2025)

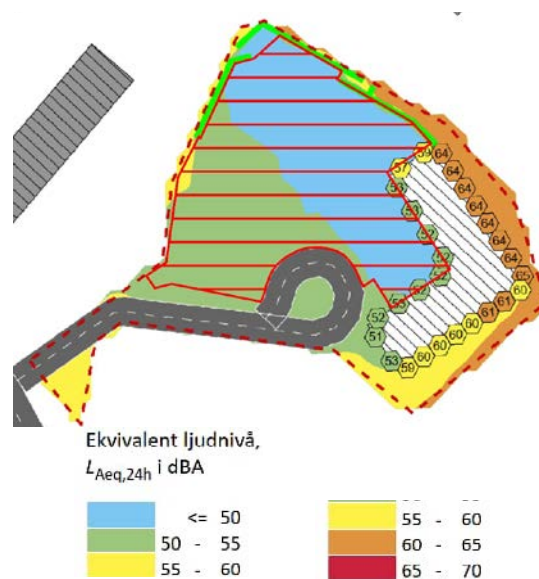
att en god ljudmiljö ska uppnås. Under planskedet har olika utbredning och höjd på både byggnad och bullerskärm prövats. Med bullerskydd uppnås en ljudnivå om under 50 dBA ekvivalent ljudnivå för minst 50% av förskolegården. Övrig yta på gården får under 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Därmed så klaras naturvårdsverkets riktvärde för förskolegårdar. Detaljplanen reglerar höjd på både bullerskärm och byggnad och genom detta bedöms att en god ljudmiljö för förskolan säkerställs.

Vibrationer och stomljud

Det föreligger en liten risk för vibrationsstörningar i området. Beräknade nivåer är godkända jämfört med riktvärdet för vibrationer, förutsatt att schaktning ned till berg utförs. Då vibrationsdämpande åtgärder är komplicerade och kostsamma att åtgärda i efterhand rekommenderas ändå i bullerutredningen att mätningar utförs i bygghandlingsskedet för att undersöka behov av vibrationsisolerande åtgärder för planerade bostäder närmast spår.

För kvarter A är jorddjupet relativt högt vilket bedöms kräva pålning. Detta i sin tur betyder att behov av eventuella vibrationsdämpande åtgärder behöver utredas i vidare projektering. Bullerutredningen redovisar åtgärdsförslag som är möjliga för att dämpa vibrationer.

Stomljud från tågtrafik har undersökts och bedöms inte utgöra något problem då spåret ligger på lera och inga tydliga ojämnheter finns i vägarna. Generellt så utbreder sig stomljud i berg och vibrationer i lera.



Figur 76: Förväntade bullernivåer (ekvivalent ljudnivå) på gården för den planerade förskolan. (Efterklang, 2025)

Farligt gods

Mälarbanan är belägen i direkt anslutning till planområdet, med bebyggelsen placerad 30 meter från närmaste spårmitt. E18 ligger mindre än 100 meter från planområdet. Båda trafikslagen bidrar med buller och risker från transporter av farligt gods.

En riskanalys och riskbedömning avseende Mälarbanan och E18 har tagits fram för detaljplanen (Bengt Dahlgren 2019 respektive 2024).

Riskenivåerna för planområdet bedöms vara förhöjda. I första hand är riskenivåerna hänförliga av transporter av farligt gods med brännbar gas eller giftig gas, i andra hand beror riskenivåerna på transporter av brandfarliga vätskor.

De allmänna ytorna på Helikoptervägen, inom 25 meter från spårmitt, bedöms inte ge upphov till stadigvarande vistelse och persontätheten är generellt

låg. Ett regionalt cykelstråk går utmed planområdets norra del, närmast spåren. Gång- och cykelbanor utmed Helikoptervägen utgör kommunikationsstråk till andra målpunkter.

Torget vid Barkarbybron ligger upphöjt och dess närmaste kant ligger på 30 meter från närmaste spårmitt. Förskolan är placerad på mer än 100 meters avstånd från närmaste spårmitt.

Med hänsyn till de förhöjda riskenivåerna rekommenderas ett antal riskreducerande åtgärder för bebyggelse inom 40 respektive 75 meter från närmaste spårmitt. Kvarter A, B, C, D och E ligger inom 40 meter och närmast spår, för rekommendationer inom 75 meter inkluderas även kvarter H som ligger närmast spår. Genomförandet av åtgärderna beskrivna nedan säkerställer genom planbestämmelser.

- Friskluftsintag placeras på skyddad sida (riktas bort från E18/Mälarbanan) eller på tak för att minska risken för att gas sprids in i byggnader (inom 75 meter från närmaste spårmitt).
- Utrymningsmöjlighet ska finnas på skyddad sida (i riktning bort från E18/Mälarbanan, alternativt mot innergård) (Åtgärden avser de byggnader som är belägna inom 75 meter från närmsta spårmitt).
- Fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) utförs i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30 (gäller de byggnader/kvarter som ligger inom 40 meter från Mälarbanans närmsta spårmitt).
- Glas i fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) utförs i brandteknisk klass EW 30 (gäller de byggnader/kvarter som ligger inom 40 meter från Mälarbanans närmsta spårmitt). För bostäder får fönster utföras öppningsbara

Förutsatt att dessa åtgärder vidtas bedöms rimlig riskhänsyn ha tagits med avseende på olycksrisker inom planområdet. Rekommenderade åtgärder bedöms reducera framför allt samhällsriskenivån inom planområdet.

Planförslaget innebär även ett antal riskreducerande effekter för befintlig bebyggelse som får ett skydd av framförliggande planerad bebyggelse, ett sådant exempel är Röda stugan vid kvarter C.



Figur 77: Riskavstånd från Mälarbanan

Luftkvalitet

Luftföroreningar påverkar både människors hälsa och miljö. Luftföroreningarna kan förekomma som gaser eller partiklar i luften. Det finns miljökvalitetsnormer för bland annat luftföroreningarna kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀). En luftkvalitetsutredning har tagits fram för planområdet som redovisar spridningsberäkningar för nuläge och framtidsscenario för 2040 (Sweco, 2022).

Beräkningarna visar att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. De beräknade luftföroreningshalterna vid planområdet överskrider vare sig miljökvalitetsnormer eller miljökvalitetsmål. Planområdets norra delar mot E18 uppvisar högst halter. Vid Barkarbyskolan och den föreslagna förskolan sydöst i planområdet är halterna låga till måttliga i nuläget. I det framtida beräkningsscenariot 2040 bedöms halterna som låga.

Byggnaderna i kvarteren antas ha en viss minskande effekt på kvävedioxid- (NO₂) och partikelhalten (PM₁₀). Då byggnaderna sluter sig mot E18 bildas en effektiv barriär mot inträngning av halter på innergårdarna. Inne i planområdet bedöms trafikmängderna vara så pass låga att det inte föreligger risk för höga halter av vare sig kvävedioxid eller partiklar (PM₁₀). Det bedöms fördelaktigt att ha mycket vegetation inom planområdet, eftersom det kan antas ha en luftföroreningsreducerande effekt.

Det finns dock inte någon nivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer, i synnerhet för partiklar. Därför är det fördelaktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där folk vistas. De högsta halterna beräknas ske i de norra delarna av planområdet och det är en fördel om planen utformas så att människor inte uppmuntras till vistelse i detta område. Förslagsvis kan samlingsplatser placeras bort från den utsatta sidan av huset som vetter mot E18. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot E18, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden. Denna åtgärd säkerställs i planförslaget utifrån bedömning av risk från transporter av farligt gods.

Kvävedioxid (NO₂)

Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras inom planområdet och för samtliga scenarion.

Miljökvalitetsmålet för årsmedelvärde klaras också för nuläges-scenariot och 2040-scenariot. Miljökvalitetsmålet för timmedelvärde klaras för planområdet i nuläget, och bedöms klaras med god marginal för 2040 scenariot. Halterna av kvävedioxid beräknades minska fram till 2040 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundhalterna förväntas minska till år 2040 och att teknikutvecklingen kommer leda till renare fordon med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

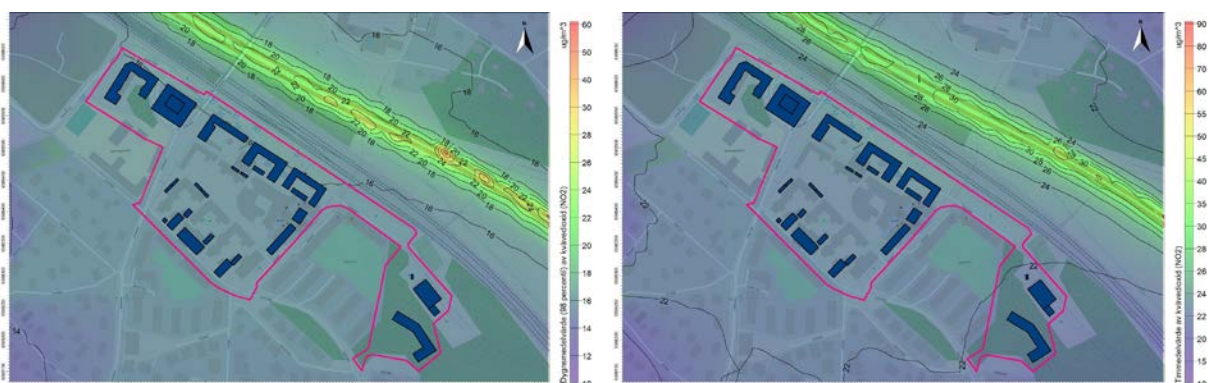
Partikelhalter (PM₁₀)

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenariona. Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck till viss del motverkas av den framtida trafikökningen. Miljökvalitetsnormerna klaras dock för samtliga scenarion och antas inte vara begränsande i framtiden.

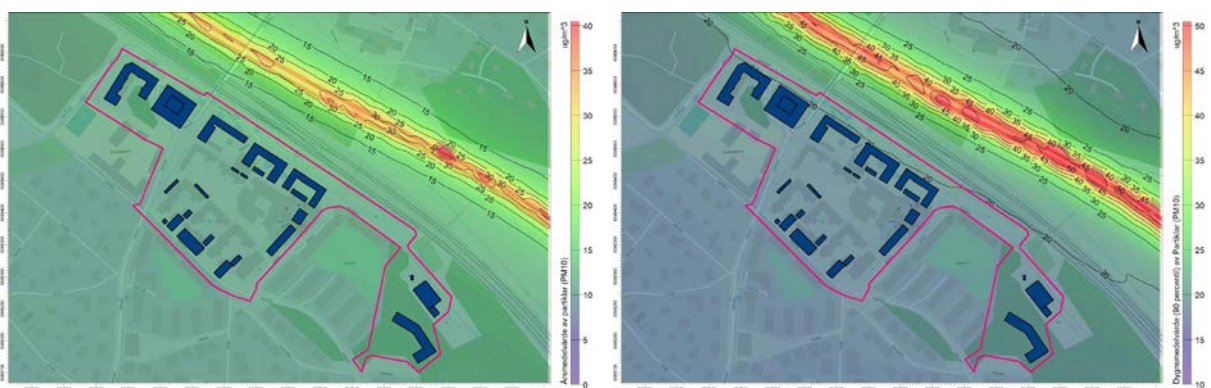
Miljökvalitetsmålet "Frisk Luft" årsmedelvärde för partiklar, PM₁₀ (15 µg/m³) klaras i nuläget, och för 2040 scenariot, men är nära att tangera riktvärdet. Det är de norra delarna mot E18 som riskerar att överskrida målet. Miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde, som ligger på 30 µg/m³, klaras för planområdet i dagsläget och för 2040 scenariot.



Figur 78: Beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden med scenario 2040. Planområdet markeras med lilarosa linje.



Figur 79: Beräknade halter av kvävedioxid som dygns- respektive timmedelvärden med scenario 2040. Planområdet markeras med lilarosa linje.



Figur 80: Beräknade halter av partiklar (PM10) som års- respektive dygnsmedelvärden med scenario 2040. Planområdet markeras med lilarosa linje.

Lokalklimat

Sol och skugga samt dagsljus

För att belysa hur tillgången på sol och skugga ser ut för planförslaget finns en solstudie framtagen (HHL, 2025-05-23). Den visar hur skugga från bebyggelse rör sig över området vid vår- och höstdagjämning samt sommarsolståndet. De allmänna platserna, park och torg har överlag goda förutsättningar för solbelysning. Det centrala torget, parkytan invid Skälbyvägen och parkkullen vid skolan kommer vara solbelysta över dagen. Parkytan vid kvarter A får eftermiddagssol, liksom skyfallsparken i korsningen Jaktvägen-Helikoptervägen. För gaturummen är det goda förutsättningar längs Jaktvägen och Flygarvägen med solbelyst norr och västsida. Längs Helikoptervägen får de södra fasaderna morgonsol, men under resterande timmar skuggar den nya bebyggelsen större delen av gatan. Det inre gröna stråket har liknande förutsättningar, där solen når in på förmiddagen men befintlig bebyggelse skuggar gaturummet större delen av dagen. Sommartid når solen längre och fasaderna på norra sidan och del av gröna stråket blir solbelyst.

Kvarter A, C, D och E längs Helikoptervägen är slutna mot norr och öppnar upp sig mot söder. Detta ger goda förutsättningar för solbelyst gård, vilket solstudien också visar. Kvarter B är slutet även åt söder och bostadsgården är upplyft, placerad ovanför livsmedelsbutiken. Sommartid blir denna gård något solbelyst men under vår- och höst är soltillgången på gården bristfällig. Kvarteret har därför kompletterats med en takterrass som ska vara tillgänglig för de boende gemensamt som komplement till gårdsmiljön, vilken har goda solförhållanden. Takterrassen placeras i kvarterets södra del och kan med fördel även förses med bullerskydd åt norr.

Under planprocessen har respektive byggaktör studerat möjligheterna att uppnå goda dagsljusnivåer interiört i den tillkommande bebyggelsen. Dessa studier har visat att det finns goda möjligheter att uppnå en god nivå, i linje med gällande BBR-krav våren 2025. Då bebyggelsetätheten är relativt hög behöver respektive projekt göra anpassningar och justeringar i kommande skede inför bygglov för att säkerställa goda nivåer i alla lägenheter. Dessa anpassningar kan bland annat innefatta bearbetade planlösningar, justerade storlekar på fönster, justering av ovanliggande balkongers djup samt ljusare innerväggar och golv. Detta gäller särskilt i kvarter B som är ett helt kringbyggt kvarter samt mot gränderna i kvarter A, D och E.

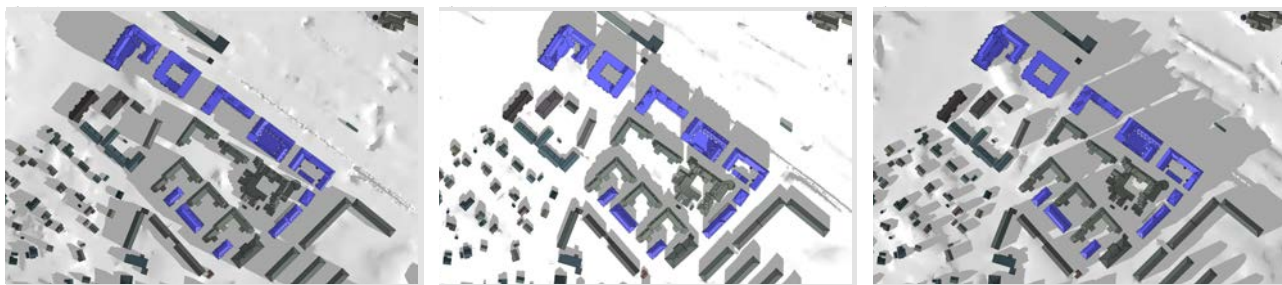
Som komplement till ovan nämnda solstudie har en analys av påverkan på dagsljus och solljus för den befintliga bebyggelsen tagits fram, med fokus på bostäderna i JHABs bestånd då det är dessa som bedöms påverkas mest av planförslaget (White arkitekter, 2025-04-22). Planförslaget innebär en förtätning i en befintlig miljö vilket medför en påverkan för befintliga boende med påverkad utsikt, insyn och skugga. För nybyggnation finns riktlinjer och krav i BBR för dagsljus i bostäder, för befintlig bebyggelse finns inte samma kravställning men framtagen utredning analyserar ändå planförslagets påverkan utifrån BBRs kravnivå för nybyggnation.

Utredningen visar att dagsljusförhållandena i den största delen av befintliga bostäder inte påverkas av den föreslagna bebyggelsen. Cirka 50 lägenheter bedöms få något påverkade dagsljusförhållanden, dessa bedöms få en försämring jämfört med nuläget men de bedöms fortfarande uppfylla nivån för dagsljuskraven i BBR (vår 2025). Flertalet av dessa lägenheter

är genomgående och har också rum som vetter bort från ny bebyggelse och därför inte påverkas. Ingen lägenhet bedöms vara mycket negativt påverkad, dvs underskrida nivån för dagsljuskrav i BBR. I JHABs hörnhus i nordöst påverkas rum i lokalerna i bottenvåningen med sämre tillgång till dagsljus.

Det direkta solljuset på fasader är också analyserat. Fasaderna som idag är längst norrut mot järnvägen har idag morgonsol, dessa påverkas av att ny bebyggelse uppförs framför dem längs Helikoptervägen då morgonsolens belysning på fasad minskar eller försvinner helt. Längs Jaktvägen har höjden på den tillkommande bebyggelsen i kvarter F justerats och sänkts sedan samrådet. Föreslagen bebyggelse längs Jaktvägen påverkar solinfallet i bottenvåningens lokaler i JHAB:s byggnad, men för bostäderna i våningsplanen ovanför dessa bedöms inte ny bebyggelse påverka solinfallet på fasad i stort. På östra sidan om Jaktvägen påverkas del av de nedre två våningarna under sommaren då kvällssolen delvis skuggas i denna del. Höst och vår påverkar inte den nya bebyggelsen solljuset på befintliga byggnader öster om Jaktvägen.

Den nya bebyggelsen i kvarter G, längs Flygarvägen, påverkar sol- och skuggförhållandena på de tre befintliga gårdsmiljöerna och bostäderna kring dessa. Solinstrålningen på gårdsmiljöerna minskar, men alla 3 gårdarna kommer fortfarande vara delvis solbelysta under vår och höst, under sommartid är större delen av gårdarna fortfarande solbelysta. Solbelysningen på befintliga fasader och därmed också in i bostäderna påverkas till viss del av ny bebyggelse. För några lägenheter är det morgonsolen som påverkas, för andra är det eftermiddags- eller kvällssolen som påverkas. Övergripande bedöms solinstrålningen in i lägenheter påverkas i relativt få lägenheter i kvarteret längst i väster (Propellergränd), i kvartersbyggnaden kring Vinggränd och i ungdomsboendet längs Jaktvägen. Kvartersbyggnaden kring Catalinagränd påverkas i lite högre utsträckning då två av de föreslagna byggnaderna påverkar solinstrålningen under olika tider på dagen och ny byggnad närmast är placerad med långsidan åt sydväst.



Figur 81: Utdrag ur solstudien, kl 8, kl 12 och kl 16 vid vår- och höstdagjämning. För övriga studerade tider hänvisas till bilagan Solstudie.

Sammantaget har planförslaget en viss negativ inverkan på sol- och dagsljus för befintliga lägenheter och lokaler. Påverkan bedöms dock enbart föreligga för ett begränsat antal bostäder och inte av en sådan grad att de krav som ställs i Boverkets byggregler inte kan uppfyllas. Placering av fönster behöver studeras vidare i projekteringsskedet för att begränsa insyn. Den tillkommande bebyggelsen bedöms vara anpassad i höjd och i utformning utifrån skalan på de befintliga byggnaderna och detaljplanen reglerar byggrätten så att denna skala ska efterföljas.

4. PLANBESTÄMMELSER

Nedan listas och förklaras de planbestämmelser som regleras på plankartan.

Användning av allmän plats

GATA₁	Huvudgata. <i>Helikoptervägen, Jaktvägen och Flygarvägen är områdets huvudgator.</i>
GATA₂	Lokalgata. <i>Omfattar lokalgator längs det gröna stråket, dess förlängning samt gatan mellan kvarter A och Barkarbyskolan. Lokalgatan i de centrala delarna ska i huvudsak prioritera gående, där cyklar och bilar rör sig på de gåendes villkor. Gaturummet ska vara luftigt med plats för träd och möblering. Balkonger och burspråk får därför inte skjuta ut mer än 0,7 meter.</i>
GATA₃	Lokalgata. <i>Omfattar kortare lokalgator mellan kvarteren som sammanlänkar Helikoptervägen med gröna stråket. Över dessa gator tillåts balkonger kraga ut 1,6 meter med en fri höjd om 5 meter så att gaturummet blir luftigt för gående och säkerställer utrymme för belysning.</i>
GCVÄG	Gång- och cykelväg. <i>Avser de områden som specifikt avses för gående och cyklande, utan annan fordonstrafik. Inom 10 m från närmaste spårmitt regleras den allmänna platsen som gång- och cykelväg då det inte är lämpligt med gata för fordonstrafik inom 10 meter från järnväg.</i>
GCVÄG₁	Gångväg. <i>Bestämmelsens omfattar områden avsedda enbart för gående. Norr om Barkarbyskolan är det inte lämpligt med cykelväg, bestämmelsen är därför preciserad till gångväg.</i>
PARK	Park. <i>Avser områden med allmän plats för rekreation, det kan bestå av grupper av träd och planteringar, skolkullen och områden i anslutning till Vålbergaskogen. Parken kan även användas för synlig dagvattenhantering och skyfallshantering. Värdefulla träd bevaras och skyddas inom parkområden.</i>
SKYDD₁	Översvämningsyta. <i>Yta avsatt för att leda bort eller fördröja skyfallsvatten och skydda omgivande platser från översvämningar.</i>
TORG	Torg. <i>Avser ytan runt korsningen Skälbyvägen, "gröna stråket" och mötet med Barkarbybron.</i>

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

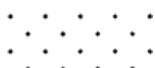
a₁	Strandskyddet är upphävt. <i>Inom angivet område är strandskyddet upphävt. Området är avskilt från Bällstaån genom Mälarbanan och gatumark, det har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.</i>
skydd₁	Skyddsåtgärd mot översvämning av kvartersmark, med exempelvis markens lutning, dike, mur eller vall. <i>I vissa lägen ligger mark eller terräng på allmän plats lite högre än kvartersmark, syftet med bestämmelsen är att säkerställa att skyfallsvatten leds bort från anslutande kvartersmark.</i>
bro₁	Bro för gång och cykel med en minsta fri höjd om 4,5 meter över gata. <i>Syftet är att fortsatt möjliggöra Barkarbybron med 4,5 meters fri höjd över Helikoptervägen.</i>
träd₁	Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. <i>En tall har konstaterats vara äldre än 200 år och bedöms vara ett särskilt värdefullt träd. Syftet är att bevara trädet och skydda det från fällning i onödan.</i>
+0.0	Markens höjd över angivet nollplan.. <i>Med bestämmelsen regleras höjdläget för gator och torg. Detta behövs för att bland annat styra avrinningen av vatten och tillgängligheten till kvarteren. Plustecknet anger den punkt där marknivån regleras. Höjderna utgår från framtagna projektering av allmän plats.</i>

Användning av kvartersmark

B	Bostäder. <i>Kvartersmark för bostäder, bostadskomplement och anläggningar avsedda för bostäderna.</i>
C	Centrum. <i>Möjliggör centrumverksamhet, exempelvis livsmedelsaffär, restauranger, caféer, samlingslokaler, frisör, blomsterhandel med mera. Här ingår även lättare form av vård, som exempelvis vårdcentral, tandvård och ungdomsmottagning. Där användningen kombineras med bostäder är avsikten att centrumlokalerna placeras mot allmän plats.</i>
(E₁)	Transformatorstation. Avgränsad vertikalt uppåt till +17 meter över angivet nollplan. <i>Placering av en inbyggd transformatorstation under torget, med åtkomst från Helikoptervägen. För att möjliggöra ett väl gestaltat torg som kantas av centrumverksamheter regleras att transformatorstationen ska vara överbyggd av torg.</i>

E₁	Transformatorstation. <i>Placering av en friliggande transformatorstation i anslutning till Vålbergaskogen.</i>
P	Parkering. <i>Syftet är att ersätta eller tillföra parkering för kvartersmark och att tydligt peka ut var denna planeras. Där användningen kombineras med bostäder möjliggörs en framtida 3d-fastighetsbildning.</i>
P₁	Mobilitetshus. <i>Bestämmelsen preciseras till mobilitetshus för att styra så att parkering för bil kompletteras med andra mobilitetsfunktioner. Kvarteret ska innehålla ett mobilitetshus med bil- och cykelparkering samt andra funktioner och tjänster för att främja mobilitet och ett hållbart resande. Exempelvis bil- och cykelpool, leverans- och varuhantering samt andra delningstjänster. För att uppnå detaljplanens syfte att främja ett hållbart resande och tillgodose möjligheten till parkerings- och mobilitetsköp för andra planerade kvarter är säkerställandet av funktionen av stor vikt.</i>
S₁	Skola. <i>Gränsen mellan Barkarbyskolan och allmän plats justeras för att lämna utrymme för ytvattenhantering, planteringar och underhåll. I anslutning till Vålbergaskogen möjliggörs uppförandet av förskola. Kvartersmarken för förskolan har en yta om ca 6 700 kvadratmeter, varav minst 3 000 kvadratmeter pedagogisk friyta.</i>
T	Trafik. <i>Avser ett område som regleras så att denna överensstämmer med gällande järnvägsplan för Mälarbanan.</i>

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark



Marken får inte förses med byggnad.

Syftet är att avgränsa tydliga gårdar eller förgårdsmark för kvarteren och säkerställa att det finns utrymme för vegetation. I kvarter F, G, H och I syftar bestämmelsen även till att möjliggöra angöring till kvarteren.



Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnader.

Syftet är att möjliggöra bostads- och förskolekomplement, exempelvis cykelrum, förråd, avfallsrum och annat. Bostäder får inte inredas. Marken kan utöver komplementbyggnader även ha byggnadsverk som exempelvis dagvattenmagasin, plank, staket och murar.



Endast byggnadsverk under mark.

Syftet är att möjliggöra garage och inlastning under en helt eller delvis underbyggd kvartersmark. Ytan ovanför bjälklaget får inte förses med byggnad.

- ö₁** Marken får inte förses med byggnad.
Syftet med bestämmelsen är densamma som punktprickad mark ovan. Denna bestämmelse används i smalare områden i plankartan där det inte skulle gå att utläsa punktprickad mark.
- s₁** Minst 60% av fasadlängd mot torg ska i sockelvåningen utgöras av lokaler för centrumverksamhet.
Krav på uppförande av lokal för centrumverksamhet ställs i särskilda lägen där den allmänna platsen ska aktiveras och där det bedöms olämpligt med bostäder. I detta fall är det fasaden mot torget som ska ha synliga lokaler för verksamhet som kan bidra till en aktivering av torget.
- s₂** Minst 40 kvadratmeter bruttoarea för lokal för centrumverksamhet ska finnas i hörnlaget mot korsningen av huvudgatorna.
Korsningen Jaktvägen – Helikoptervägen innehåller en platsbildning med befintliga verksamheter, så det utgör ett gynnsamt läge för en lokal i hörnet av kvarter E. Läget bedöms olämpligt för bostadsändamål.
- s₃** Byggnadsdelen får endast innehålla bostadskomplement och lokaler för drift eller förvaltning.
Planen möjliggör en byggrätt för en tillbyggnad, bestämmelsen styr att tillbyggnaden endast syftar till att möjliggöra för nödvändiga bostadskomplement och lokaler för drift och förvaltning, då utrymme för dessa funktioner saknas i befintlig byggnadsvolym.
- s₄** Kvarteret ska innehålla minst 500 kvadratmeter bruttoarea för allmän cykelparkering, utöver kvarterets egna behov.
Syftet är att säkerställa att det finns utrymme för publika cykelparkeringsplatser avsedda för pendelresenärer, som ersätter den befintliga cykelparkeringen. Detta gäller sammanlagt för hela kvarteret/användningsområdet och inte för varje enskilt egenskapsområde.
- h₁ 0,0** Lägsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan.
På skoltomten behöver byggnaden tillsammans med bullerskärm avskärma buller från väg och järnväg för att uppnå god ljudnivå på förskolegård. Bestämmelsen säkerställer därför en lägsta nockhöjd.
- h₂ 0,0** Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan.
Bestämmelsen används för att begränsa kvarterets volym i höjdlid. För vissa kvarter regleras detta tillsammans med bestämmelse om takvinkel. Byggnadernas höjd behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området. Genomsiktliga räcken, pergola och bullerskydd kan utföras utöver högsta nockhöjd. För kvarter D reglerar bestämmelsen även höjden på den underbyggda gården, för att marknivån på gård inte ska överstiga mer än 4 meter i nivåskillnad från gata.

h_3 0,0	Högsta nockhöjd på byggnadsdel är angivet värde i meter över angivet nollplan, avgränsas av sekundär egenskapsgräns. <i>Bestämmelsen används för att begränsa delar av kvarterets volym i höjdlid. För vissa kvarter regleras detta tillsammans med bestämmelse om takvinkel. Byggnadernas höjd behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området. Genomsiktliga räcken och bullerskydd kan utföras utöver högsta nockhöjd. Bestämmelsen avgränsas av den sekundära egenskapsgränsen och används för att öka plankartans läsbarhet.</i>
n_1	Marken ska höjdsättas och utformas så att ytvatten från allmän plats inte kan tillrinna mot byggnad. <i>Bestämmelsen används för att säkerställa att kvarterets höjdsättning och utformning inte innebär att ytvatten leds in från gata.</i> <i>Bestämmelsen gäller för förgårdsmark i kvarter A och gårdarna i kvarter C och E där risk för översvämning annars finns.</i>
n_2	Träd med ett stamomfång över 0,5 meter uppmätt på en höjd av 0,5 meter får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. <i>Denna bestämmelse används för att särskilt värdefulla träd ur ett biologiskt, ekologiskt eller kulturhistoriskt perspektiv ska bevaras. Om risk för sjukdom eller säkerhetsrisk finns ska trädets skick bedömas av kommunens sakkunniga innan fällning. Träden får inte fällas utan marklov.</i>
u_1	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar <i>Betecknar områden med ledningsrätt för underjordiska ledningar. I kvarter A innefattar detta den nuvarande kulverterade dragningen av Veddestabäcken.</i>
x_1	Markreservat för allmännyttig gångtrafik till en fri höjd om 3,5 meter och en minsta fri bredd om 2 meter. Avgränsas av sekundär egenskapsgräns. <i>Betecknar område med avfasat hörn i kvarter A och E, där det finns en allmän gångbana, höjd och bredd avgränsas för att möjliggöra passage och underhåll. Om det finns pelare gäller 2 meter fri bredd mellan pelare och fasad.</i>
x_2	Markreservat för allmännyttig gångtrafik till en fri höjd om 4,7 meter och en minsta fri bredd om 2 meter. Avgränsas av sekundär egenskapsgräns. <i>Betecknar område med avfasat hörn där det finns en allmän gångbana, höjd och bredd avgränsas för att möjliggöra passage och underhåll.</i>
x_3	Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik. <i>Betecknar områden som utgör allmänna stråk över kvartersmark. Tillgängligheten för allmänheten är möjligt att tillgodose utan att hela ytan tas i anspråk.</i>

- z₁** Markreservat för allmännyttig körtrafik.
Betecknar områden som utgör allmänna stråk över kvartersmark och som dessutom tillåter fordonstrafik för angöring till befintliga verksamheter. Tillgängligheten för allmänheten är möjligt att tillgodose utan att hela ytan tas i anspråk.
- p₁** Byggnad ska placeras med sockelvåning i gräns mot gata, torg och förgårdsmark, om inget annat anges ska byggnaden inte ha indrag, släpp eller passager.
Syftet är att åstadkomma en sluten sockelvåning som tydligt avgränsar allmän plats och privat kvartersmark. Vid bostadsentréer tillåts ett mindre indrag om upp till 0,3 meter som tydligt markerar entréläget. Dörruppslag ska inte ske ut över allmän plats.
- p₂** Byggnad ska placeras med sockelvåning i gräns mot allmän plats.
Syftet är att skapa en tydlig gräns mellan allmän plats och privat kvartersmark.
- p₃** Indrag tillåts vid bostadsentréer till ett djup av som mest 1 meter.
Del av kv E undantas bestämmelsen om indrag enligt p1, med syfte att skapa en omhändertagen entré med trämaterial som kontrast till den övriga fasaden i betong. Dörruppslag ska inte ske ut över allmän plats.
- r₁** Byggnad får inte rivas.
Syftet är att säkerställa att den så kallade Röda stugan som har ett kulturhistoriskt värde, bevaras.
- q₁** Byggnaden ska bevaras med befintliga detaljer som fasadutformning, material, kulör, volym och fönstersättning.
Den så kallade Röda stugan har ett kulturhistorisk värde och bestämmelsen syftar att säkerställa att byggnaden bevaras och skyddas från förvanskning. Värdebärande detaljer beskrivs närmare med bilder och texter i planbeskrivning och kvalitetsprogram.
- q₂** Tomtens karaktär vad gäller markförhållanden och vegetation, i form av gräsmatta, fruktträd, buskar och tallar ska bevaras.
Träden inom tomten samt den öppna ytan med gräsmattan bedöms vara viktiga för den kulturhistoriska miljön kring Röda stugan varför dessa skyddas.
- k₁** Planlösning för entréhall och kontor med fast inredning och utformning i form av inbyggd bokhylla, listverk och paneler i dessa rum ska bibehållas.
Den så kallade Röda stugan har ett kulturhistorisk värde och bestämmelsen syftar att säkerställa att identifierade värden bibehålls till sin utformning. Värdebärande detaljer beskrivs närmare med bilder och texter i planbeskrivning och kvalitetsprogram.
- m₁** Bullerplank ska uppföras till en minsta höjd om 29 meter över angivet nollplan.

Syftet är att säkerställa en god ljudmiljö på förskolans friytor. För att åstadkomma detta behöver byggnad tillsammans med bullerplank uppföras så att de avskärmar bullret.

m₂

Fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) ska utföras i obrännbart material eller med lägst brandteknisk klass EI 30. Glas i fasader (som vetter mot E18/Mälarbanan) ska utföras i brandteknisk klass EW 30. För bostäder får fönster utföras öppningsbara.

Planområdet är utsatt för risker från farligt gods på Mälarbanan och E18. Skyddsåtgärden ska säkerställa att bebyggelsen utförs med åtgärder att förhindra risker från transporter med farligt gods. Efter vidtagande av skyddsåtgärder bedöms utformningen av detaljplanen uppfylla acceptabel risknivå, och markanvändningen avseende föreslagen bebyggelse bedöms som lämplig beaktat påverkan på människors liv och hälsa.

m₃

Utrymningsmöjlighet ska finnas på skyddad sida och friskluftsintag ska placeras på skyddad sida eller tak (i riktning bort från E18/Mälarbanan eller mot innergård).

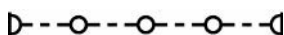
Planområdet är utsatt för risker från farligt gods på Mälarbanan och E18 som även har något högre halter av luftföroreningar.

Skyddsåtgärden ska säkerställa att bebyggelsen utförs med utrymningsmöjligheter och utformning av ventilation för att behålla god luftkvalitet inomhus och förhindra risker från transporter med farligt gods. Med skyddad sida avses i riktning bort från E18/Mälarbanan eller mot innergård.

m₄

Påträffade markföroreningar ska åtgärdas innan ny byggnation påbörjas.

Området har undersökts avseende mark- och grundvattenföroreningar. Föroreningar har konstaterats i kvarter A, och det finns en viss sannolikhet för att ytterligare föroreningar kan påträffas i samband med exploatering. Dessa behöver åtgärdas innan den nya byggnationen kan påbörjas på den platsen.



Utfartsförbud.

Syftet är att säkerställa en god trafiklösning. Förbudet hindrar in- och utfarter i de lägen där det bedöms olämpligt.



Stängsel, staket, mur eller liknande avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats ska finnas.

Stängsel placeras där kvarter H angränsar till parkmark. Syftet med bestämmelsen är att tydligt avgränsa privat mark från allmän plats.

o₁

Minsta takvinkel är angivet värde i grader.

Bestämmelsen används tillsammans med bestämmelse omnockhöjd, för att begränsa kvarterets volym i höjdd samt säkerställa takutformning som bedöms lämplig för platsen. Byggnadernas höjd och takform behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området.

- o₂** Högsta takvinkel är angivet värde i grader.
Bestämmelsen används tillsammans med bestämmelse om nockhöjd, för att begränsa kvarterets volym i höjded samt säkerställa takutformning som bedöms lämplig för platsen. Byggnadernas höjd och takform behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området.
- a₂** Strandskyddet är upphävt.
Inom angivet område är strandskyddet upphävt. Området är avskilt från Bällstaån genom Mälarbanan och gatumark, det har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- f₁** Sockelvåning mot GATA1 och TORG ska ha en lägsta våningshöjd om 3,5 meter.
Syftet är att säkerställa möjligheten till centrumverksamheter i sockelvåning genom en lägsta våningshöjd samt gestaltningsmässigt ge bebyggelsen en reslig sockelvåning.
- f₂** Sockelvåning mot GATA1 ska ha en lägsta våningshöjd om 5 meter.
Syftet är att säkerställa möjligheten till centrumverksamheter i sockelvåning genom en lägsta våningshöjd, punkthusets gestaltning gynnas av en högre reslighet i sockelvåningen.
- f₃** Taket ska utformas som sadeltak med tydliga gavelpartier. Takkupor får uppföras. Hiss- eller trapphus ska underordnas taket och får inte överstiga nockhöjd.
Används tillsammans med nockhöjdsbestämmelsen och takvinkel för att säkerställa volymen, samt säkerställa takutformning som bedöms lämplig för platsen. Byggnadernas höjd och takform behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området.
- f₄** Taket ska utformas som valmat tak. Takkupor får uppföras. Hiss- eller trapphus ska underordnas taket och får inte överstiga nockhöjd.
Används tillsammans med nockhöjdsbestämmelsen och takvinkel för att säkerställa volymen, samt säkerställa takutformning som bedöms lämplig för platsen. Byggnadernas höjd och takform behöver anpassas till befintlig bebyggelse och med hänsyn till stads- och landskapsbilden i området. Toppen av taket får utföras avfasat.
- f₅** Taket ska utformas med terrass med en minsta yta om 130 kvadratmeter. Terrass får ha genomsiktligt räcke.
Bestämmelsen gäller i kv B, som har en begränsad gårdsarea. Bestämmelsen säkerställer att en gemensam takterass utförs som komplement till den begränsade gårdsytan.

- f₆** Kvarteret ska mot GATA1 ha en vertikal indelning där fasaden tydligt indelas i minst tre element med en tydlig variation i material, kulör och/eller struktur.
Bebyggelsen längs Helikoptervägen och Veddestavägen skapar en ny stadsfront i landskapet. Bestämmelsen säkerställer att kvarteret bryts upp i vertikala indelningar och att dess utformning varierar utmed fasadlängden för att ge en avläsbarhet och nedbrytande effekt av kvarterets skala.
- f₇** Byggnad ska utformas med fasader av puts utan synliga elementskarvar. Fasaden ska gestaltas med geometriska motiv genom färgsättning av fasaden.
Bestämmelsen gäller för kvarter B. Kvarteret har en särskild roll i stadsrummet där det kan markera brofästet och forma den lokala, centrala platsbildningen vid torget och bidra till att forma platsens identitet. Det är av stor vikt att utformningen av kvarteret utförs med god kvalitet. Bestämmelsen säkerställer att den planerade gestaltningen med geometriska motiv genomförs och att fasadmaterialet för denna är av puts utan synliga elementskarvar.
- f₈** Fasad ovan sockelvåning samt balkongfronter ska utformas i trä. Sockelvåning får utföras i formgjuten betong med inslag av terrazzo.
Bestämmelsen gäller för kvarter C. Kvarteret har en särskild roll i stadsrummet där det kan markera brofästet och forma den lokala, centrala platsbildningen vid torget och bidra till att forma platsens identitet. Det är av stor vikt att utformningen av kvarteret utförs med god kvalitet. Bestämmelsen säkerställer att den planerade gestaltningen med trä som huvudsakligt fasadmaterial och sockelvåning i formgjuten betong med inslag av terrazzo genomförs. Fasadmaterialet i trä motiveras också av att kvarteret utformas med hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla villan som är del av kvarteret, vilken har fasadmaterial i trä.
- f₉** Kvarteret ska mot Helikoptervägen ha en vertikal indelning där fasaden tydligt indelas i minst fyra element med en tydlig variation i material, kulör och/eller struktur.
Bebyggelsen längs Helikoptervägen och Veddestavägen skapar en ny stadsfront i landskapet. Bestämmelsen säkerställer att kvarteret bryts upp i vertikala indelningar och att dess utformning varierar utmed fasadlängden för att ge en avläsbarhet och uppbrytande effekt av kvarterets skala. Bestämmelsen avser kvarterets sammantagna fasad mot Helikoptervägen.



Figur 82: Kvarter A:
 f_6 - Fasadindelning mot Veddestavägen



Figur 83: Kvarter A:
 f_6 - Fasadindelning mot Helikoptervägen



Figur 84: Kvarter D:
 f_9 - Fasadindelning mot Helikoptervägen



Figur 85: Kvarter E:
 f_9 - Fasadindelning mot Helikoptervägen

f_{10}

Byggnad ska utformas med fasader av puts utan synliga elementskarvar. Fasaderna ska färgsättas med varma toner och kulörer som harmonierar med kulörer på befintliga närliggande byggnader i puts.

Bestämmelsen gäller för kvarter F och G. De tillkommande byggnaderna kompletterar befintliga kvarter och det är av stor vikt att byggnaderna utformas med god anpassning och hänsyn till befintliga byggnader och deras gestaltning. Bestämmelsen säkerställer att byggnaderna utförs med puts som fasadmateriäl och kulör som harmonierar med befintliga byggnader. Fasaden ska utföras utan synliga elementskarvar mellan putsade element.

f_{11}

Balkong ska ha en minsta fri höjd om 4 meter över mark.
Möjliggör att kvarter A kan ha balkonger på plan 1 över förgårdsmarken mot parken vid Veddestavägen.

f_{12}

Balkong får uppföras.
Möjliggör balkonger över innergårdarna.

f_{13}

Byggnad ska utformas med sadeltak. Fasaderna ska vara av träbaserat material och färgsättas med dova, naturnära kulörer.
Säkerställer att förskolan får en form och gestaltning som är anpassad till den naturmiljö byggnaden placeras i.

- f₁₄** Bullerskydd ska utformas med naturstensmur eller gabioner av sten upp till +23 meter ovan angivet nollplan, däröver ska bullerplank utformas med trä med dova, naturnära kulörer. Minst 20% av planket ska utföras i genomsiktligt material.
Säkerställer att bullerplanket får en god utformning som smälter in i skogsmiljön och att det finns möjlighet till genomblickar mellan skogen och gården.
- b₁** Marken ska vara genomsläpplig för dagvatten eller förses med fördröjningslösningar för dagvatten.
Syftet är att säkerställa tillräcklig fördröjning och rening av dagvatten inom kvartersmark. Bestämmelsen innebär en utökad marklovpplikt för försämrade genomsläpplighet.
- b₂** Grundläggning ska ske genom pålning till fast botten om inte annat påvisas möjligt.
Bestämmelsen visar på områden med skredkänsliga och sättningsbenägna jordarter, där grundläggning kan ske på olika sätt beroende på byggnadens utformning, utförande eller andra förutsättningar. Grundläggningen kan även behöva anpassas för att motverka risk för stomljud eller vibrationer. Grundläggningsmetoden avgörs efter närmare undersökningar i samband med projektering.
- e₁** Utöver högsta nockhöjd får bostadskomplement och växthus uppföras med en högsta höjd om 4 meter och en största area om 30 kvadratmeter.
Syftet är att möjliggöra växthus och gemensamhetslokaler på terrasser för de boende i kvarteret.
- e₂** Utöver högsta nockhöjd får trapphus och hisstak uppföras till en högsta totalhöjd om 3 meter utöver nockhöjd, med en högsta area om 20 kvadratmeter vardera.
Kvarter C har trapphus och hisstak som en del av kvarterets gestaltning, vilka möjliggörs med denna bestämmelse.
- e₃ 0,0** Största byggnadsarea är angivet värde i kvadratmeter.
Bestämmelsen reglerar den maximala yta som tillåts för komplementbyggnader.
- e₄** Byggnadsdel tillåts kraga ut med en minsta fri höjd om 4 meter ovan mark.
Bestämmelsen möjliggör för kvarter A att ha en utkragande del över sin förgårdsmark med terrass och balkonger.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Utformning

Sockelvåningar mot allmän plats ska utföras i annat material eller annan struktur än ovanliggande fasad. Material i sockel ska vara beständigt och slittåligt. Stuprör utmed fasader som ligger i gräns mot allmän plats ska vara inbyggda, infällda eller integrerade i sockelvåningens fasad.

Syftet är att skapa en tydlig markering av sockelvåningen och säkerställa ett taktilt, robust och genomtänkt möte med den allmänna platsen. Genom att särskilja sockelvåningen skapas en tydlig visuell bas som ger byggnaden stadga. Där kvarterens fasad står i gräns mot gata är det även viktigt att material anpassas för att tåla mer slitage, fukt och smuts. Underhåll av allmän plats ska inte riskera att skada fasader eller utskjutande delar.

Tekniska installationer, hiss- eller trapphus ska utformas som en del av byggnadens arkitektoniska gestaltning.

Syftet är att byggnadens tekniska installationer och hissordning ska vara genomtänkta och bilda ett gott helhetsintryck med byggnadens volym och utformning.

Bostadsentréer ska utformas så att alla bostäder kan nå gården från eget trapphus. Huvudentréer till trapphus från allmän plats ska vara tydligt markerade, utformas generösa och vara omsorgsfullt gestaltade.

Säkerställer att de boende har nära access och inte behöver ta en omväg för att nå sin gård. Det är av stor vikt att byggnadens möte med gatan och det offentliga rummet blir kvalitativt, välkomnande och bidrar positivt till stadsmiljön, därför regleras att bostadsentréerna särskilt utformas generösa och med stor omsorg, vilket främjar trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet i stadsmiljön.

Balkong och burspråk får kraga ut maximalt 0,7 meter över GATA₁, GATA₂ och TORG. Balkong får kraga ut maximalt 1,6 meter över GATA₃. Balkong som kragar ut mer än 0,6 meter över allmän plats får inte gläslas in.

Kvarteren ska ha en tydlig avgränsning mot gaturummet, balkonger eller burspråk ska inte inkräkta på de primära rörelsestråken som även behöver utrymme för trädplanteringar, belysning och andra funktioner.

Balkong ska ha front, undersida och eventuellt tak utformade som en del av byggnadens arkitektoniska gestaltning.

Balkongerna har en stor påverkan på fasadens uttryck, därför ska utformningen vara genomtänkt som en del av fasaden.

Minsta fri höjd under utkragande byggnadsdelar över allmän plats, som exempelvis balkonger eller burspråk, är 5 meter, om inte annat anges.

Gaturummet ska kunna vara ljust och luftigt, det ska finnas plats för belysning och framkomligheten för drifffordon och räddningstjänst ska vara god. En väl tilltagen frihöjd under utkragande byggnadsdelar bidrar till detta.

Utförande	Färdigt golv för bostäder mot GATA1 ska vara minst 0,8 meter över nivå för angränsande gatumark. <i>Bostäder som vetter mot huvudgata ska kunna ha en god utblick över gatan utan att riskera insyn.</i> Entrédörrar för bostäder och lokaler får inte slå ut över allmän plats. <i>Entrédörrar ska utföras inåtgående så att det inte sker frekventa dörruppslag över gångbanan på den allmänna platsen. Dörrar till miljörum, cykelrum och nödutgångar som komplement till entréerna kan vara utåtgående då de inte används lika ofta.</i> Koppar och zink får inte förekomma på oskyddade ytor utomhus. <i>Bestämmelsen finns för att inte orsaka föroreningar av tungmetaller i dagvatten, recipienten Bällstaån och kringliggande mark.</i>
Villkor för startbesked	Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet har säkerställts genom att påträffade markföroreningar har åtgärdats inom områden betecknade med m4. <i>Syftet är att föroreningar som har upptäckts under planarbetet ska åtgärdas så att det inte uppstår risker för människors hälsa och säkerhet.</i>
Ändrad lovplikt	Bygglov krävs även för ändring av fasad inom område betecknat med q1. Anmälan krävs för invändig ändring inom område betecknat med k1. Marklov krävs även för åtgärder inom område betecknat med n1, n2, u1 och b1 för schaktning, hårdgörande eller förändringar av markens höjd, samt för trädfällning inom område betecknat med n2. <i>Syftet är att öka omfattningen av kraven på bygg- och marklov genom att utöka lovplikten för ett antal åtgärder. Avsikten är att säkerställa reglerade åtgärder i detaljplanen.</i>
Genomförandetid	
Genomförandetid	Genomförandetiden är 15 år fr.o.m. den dagen detaljplanen vunnit laga kraft. <i>Projektering och utbyggnad av allmän plats beräknas påbörjas efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Kvartersmarken byggs ut etappvis allt eftersom den allmänna platsen byggs ut. Större delen av utbyggnaden enligt detaljplanen bedöms kunna vara utförd inom femton år efter att detaljplanen vunnit laga kraft. För mer information om utbyggnaden, läs avsnittet Genomförande.</i>

5. KONSEKVENSER

Miljökonsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som beskrivs i plan- och bygglagen 4 kap. 34 § samt miljöbalkens 6 kap. En miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen, redovisa sammantagna konsekvenser och ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet. Miljöbedömningen preciserar de aspekter som genom olika åtgärder behöver utvecklas vidare för att säkra att en hållbar utveckling främjas enligt Miljöbalken (MB) och Plan- och bygglagen (PBL).

Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen och andra myndigheter enligt MB 6 kap. 10 § för att avgöra omfattning och detaljeringsgrad för MKB:n. I planarbetet fram till samråd analyserades ett flertal miljöaspekter i MKB:n. Efter samråd hölls 2023 ett kompletterande avgränsningssamråd med länsstyrelsen som resulterade i att några av miljöaspekterna lyfts ut ur MKB:n eftersom de inte längre bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Nedan redogörs för de miljöaspekter som bedömts påverkas av detaljplanen, vilket är naturvärden, rekreation, kulturmiljö, buller, vattenmiljö och översvämning.

Samlad bedömning

Ett genomförande av detaljplanen bedöms vara förenligt med miljöbalkens (MB) och plan- och bygglagens (PBL) hushållningsregler. Detaljplanen medför huvudsakligen positiva miljökonsekvenser och säkrar en fortsatt hållbar stadsutveckling i kommunen. Att en redan exploaterad mark i Barkarby, med god tillgång till kollektivtrafik och service tas i anspråk för ny bebyggelse, bedöms ur resurshushållningssynpunkt och landskapsperspektiv vara positivt. För delar av befintliga bostadsbyggnader i Barkarby centrum innebär förslaget en minskning av exponering för trafikbuller och luftföroreningar. De negativa konsekvenserna är att delar av Vålbergaskogen tas i anspråk men detta kompenseras delvis med gröna delar inom de nya kvarteren.

Förenlighet med Miljöbalkens och PBL:s hushållningsregler

Planområdets placering, i anslutning till den planerade urbana strukturen i Veddesta och tunnelbanestationen, pendeltågstation samt närhet till service, handel och rekreation talar för markens lämplighet för bebyggelse av flerbostadshus. Den utvecklingen bedöms medföra stora positiva konsekvenser avseende hushållning med mark och minskning av utsläpp av växthusgaser. Tack vare en bättre markanvändning och dagvattenåtgärder minskar belastningen på Bällstaån.

Jämfört med noll- och alternativförslaget anses planförslaget vara mer fördelaktigt tack vare en större tillgång till fria och inslag av vegetation i det offentliga rummet. Specifikt omvandlas en del av Skälbyvägen till parkmark och gång- och cykelstråk. Planförslaget och alternativet bedöms medföra en viss negativ påverkan på naturvärden eftersom skog på drygt 0,6 ha och ett flertal skyddsvärda träd avverkas.

Naturmiljö

Små till måttliga negativa konsekvenser. Planförslaget innebär ett ingrepp i naturmark i den södra delen av planområdet där en förskola med tillhörande gård på drygt 0,6 hektar kommer att byggas. Naturmark med höga och vissa naturvärden kommer att påverkas negativt. Det föreslås åtgärder för detta i naturvärdesinventeringen som kan minska den negativa påverkan. De flesta tallar kommer att bevaras som en del av förskolans gårdsmiljö, vilket bidrar till att påverkan på arter och biotoper i inventeringsområdet som helhet blir relativt liten inom planförslaget. I den norra delen av planområdet avverkas flera skyddsvärda tallar till följd av planens genomförande. Trädallén utmed Skälbyvägen och skogen vid Barkarbyskolan kommer att bevaras. Planen bedöms medföra små till måttliga negativa konsekvenser för biologisk mångfald eftersom naturmark med höga värden tas i anspråk för bebyggelse samt för att flera värdefulla tallar avverkas. Förutsatt att skyddsåtgärder vidtas för tofsmes är exploateringen förenlig med artskyddsförordningen. Konsekvenserna begränsas av att det område som påverkas är litet sett till att det är en stor skog inom området.

Rekreation

Små till måttliga negativa konsekvenser. Bedömningen avseende rekreation kopplas till kumulativa effekter av detaljplanen och andra projekt. Planen kommer medföra ett flertal nya bostadshus nära Vålbergaskogen liksom en förskola uppförs i skogens norra del. I närområdet pågår flera stadbyggnadsprojekt i Veddesta och antalet invånare i denna del av Järfälla förväntas öka avsevärt. Detta kommer sannolikt medföra kumulativa effekter i form av ett högre besöksstryck i Vålbergaskogen som utgör ett lokalt rekreationsområde. Detta kan öka slitaget på skogens markskikt.

Som kompensation att delar av skogen tas bort kommer nya parker och mer vegetation inom stadsrummen att anläggas, samtidigt som skolkullen vid Barkarbyskolan rustas upp till park vilket gör att den negativa påverkan inte blir lika stor inom planområdet. Förbifart Stockholm och breddningen av E18 ger en kumulativ effekt på planens då ökat buller riskerar en negativ påverkan på området. Framväxten av Veddesta ger också en bidragande negativ effekt då fler kommer vistas i området och utnyttja dess rekreation.

Kulturmiljö

Små negativa konsekvenser. Detaljplanen innebär att Röda stugan samt dess trädgård bibehålls och skyddas av detaljplanen och integreras i stadsrummet. Dock påverkas dess trädgårdslandskap negativt eftersom flera befintliga träd och siktlinjer försvinner i samband med att nya byggnader tillkommer. Inga kända fornlämningar påverkas. Gravfältet har bedömts att inte utgöra något hinder för exploatering och påverkas inte negativt av exploatering.

Buller

Små positiva konsekvenser. Planförslaget leder till att delar av befintlig kvarters- och allmänplats gynnas av en bättre ljudmiljö eftersom ny bebyggelse kommer att fungera som en skärm mot de stora bullerkällorna (E18 och Mälarbanan). Även det minskade trafikflödet på Skälbyvägen medför positiva konsekvenser, främst för Barkarbyskolan. Den planerade förskolan klarar Naturvårdsverkets riktlinjer för buller på skolgård i och med bullerskydd som sätts upp mot järnvägen och motorvägen. Den i planen föreslagna bebyggelsen kommer att

uppföras i ett mycket bullerstört område. Bebyggelsen kommer att kunna utformas så att den uppfyller bullerförordningens krav.

Dagvatten

Måttliga positiva konsekvenser. Jämfört med nollalternativet, föreslås i planförslaget ett dagvattensystem med större kapacitet för att kunna omhänderta en större föroreningsbelastning och högre vattenflöden. Den föreslagna reningen och fördröjningen av dagvatten försämrar inte möjligheten att uppfylla MKN för vatten i Bällstaån och uppfyller kommunens riktlinjer för dagvattenhantering. Vidare omhändertas eventuell förekomst av markföroreningar i samband med exploatering. Dagvattensystemet har även god förmåga att fördröja större vattenflöden i samband med ökad nederbörd utan att orsaka olägenheter för området.

Översvämning

Måttliga positiva konsekvenser. Planförslaget innebär att planområdets förmåga att fördröja högre vattenflöden i samband med hög nederbörd förbättras genom en anpassad höjdsättning och översvämningsytor.

God bebyggd miljö

Planförslaget visar goda förutsättningar för en god bebyggd miljö. Strukturen är anpassad efter landskapet och den rumsliga kontext som råder i området samt god tillgång till kollektivtrafik och förbindelser till nya och befintliga angränsande stadsdelar. Vidare tillför planförslaget ett nytt torg och nya parkytor. Större och säkrare allmänna vistelseytor för befolkningen skapas genom prioriteringen av gång- och cykelstråk. Den begränsade tillgången till friyta i kvartersmark bedöms däremot motverka målet.

Barnkonsekvenser

I planförslaget prioriteras gående och cyklister i det offentliga stadsrummet vilket har positiva konsekvenser för barn och deras möjlighet att röra sig i sitt närområde på ett tryggt sätt.

Särskilt omvandlingen av Skälbyvägen till gång- och cykelväg med grönska, en gen passage invis skolan samt en bredare gång- och cykelbana utmed Flygarvägen innebär att det blir tryggare och lättare för barn att ta sig till och från skolan. Planförslaget bedöms bidra till ett som helhet förbättrat gång- och cykelnät, genom det kan fler barn ta sig till skola och förskola till fots och med cykel på ett tryggt sätt. Omvandlingen av Skälbyvägen innebär också att ljudmiljön för Barkarbyskolans utemiljö förbättras.

Närhet och tillgången till förskola och grundskola bedöms även fortsatt vara god i planområdet. Den nya förskolan i planförslaget har möjlighet till en generös förskolegård som med avskärmning uppnår god ljudmiljö. Att del av Vålbergaskogen tas i anspråk innebär att den tillgängliga ytan för barns rekreation och lek påverkas negativt. Närheten till Vålbergaskogen innebär dock goda möjligheter för skogslek och utflykter för förskolebarnen. Inom planområdet planeras för fyra parkområden med olika karaktär, dock tillförs ingen större lekplats planområdet. Möjlighet till utomhuslek bedöms sammantaget tillgodoses genom parkmiljöerna i planområdet, den tillkommande lekplatsen Stinsparken i Veddesta, möjlighet till lek på Barkarbyskolans skolgård, utveckling av Vålbergaskogen österut samt genom lekyta på gårdsmiljöerna inom kvarteren.

De lokaler som tillförs området kan bidra till att öka möjligheten till samlingslokaler eller kulturella verksamheter som även kan gynna barn. Den röda stugan som bevaras ägs av kommunen och är möjlig att inrymma olika slags verksamheter. I övrigt bedöms barns tillgång till idrottslokaler, kulturlokaler eller fritidsgårdar/fritidsverksamhet varken påverkas positivt eller negativt då planförslaget inte tillför denna specifika verksamhet.

6. GENOMFÖRANDE

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Genomförandebeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan ska fungera som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Avgörande frågor som rör fastighetsbildning, vägar, VA-anläggningar med mera regleras således genom respektive speciallag.

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 15 år från den dagen detaljplanen vunnit laga kraft. Efter att genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla. Kommunen har dock därefter möjlighet att ändra eller upphäva planen, utan att inte utnyttjade rättigheter behöver beaktas.

Tidplan för genomförande

Genomförandet av allmän plats planeras att delas upp i groventreprenad och finentreprenad. Groventreprenaden startar cirka 6 månader innan första tillträdet till kvartersmark för byggaktörerna. Finplaneringen följer kvarterens byggordning och färdigställs i takt med inflyttning.

Detaljplan laga kraft, tidigast kvartal 2, 2026

Byggstart för utbyggnad av kommunala anläggningar, tidigast kvartal 4, 2027

Byggstart för kvartersmark, tidigast kvartal 1, 2028

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats, vilken utgörs av gator, parker och torg inom planområdet. Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisas hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

Övergripande

Kommunen genom samhällsbyggnadsavdelningen ansvarar för upprättande av detaljplan med tillhörande handlingar. Bygg- och miljöförvaltningen ansvarar för myndighetsutövning vid granskning av lov och anmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Kommunen ansvarar för anläggande, drift och skötsel av allmän platsmark.

Vatten- och spillvatten

Detaljplaneområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Kommunen är huvudman för det allmänna vatten- och spillvattennätet och ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av vatten- och spillvattenledningar fram till anvisad

förbindelsepunkt vid fastighetsgräns. Från förbindelsepunkten ansvarar den enskilda fastighetsägaren för utbyggnad, inkoppling, drift och underhåll.

Omförläggning av befintliga vatten- och spillvattenledningar krävs för genomförandet av detaljplanen. Om en ledning inte kan läggas i sitt permanenta läge vid tillfället för omläggning upprättas provisorisk ledning.

Dagvatten

Detaljplaneområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Kommunen är huvudman för det allmänna dagvattensystemet och ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna dagvattensystemet.

Kommunen ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän plats. Dagvatten ska renas och fördröjas i växtbäddar (skelettjordar) och underjordiska magasin och uppfylla renings- och fördröjningskraven enligt kommunens anvisningar för dagvatten.

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom kvartersmark. Den nya bebyggelsen ansluter till det allmänna dagvattensystemet efter att dagvatten omhändertagits lokalt inom kvarteret. Dagvatten inom kvartersmark ska uppfylla kraven enligt kommunens anvisningar för dagvatten.

Omförläggning av befintliga allmänna dagvattenledningar krävs för genomförandet av detaljplanen. Om en ledning inte kan läggas i sitt permanenta läge vid tillfället för omläggning upprättas provisorisk ledning.

Elförsörjning, telenät och fibernät

E.ON Elnät är ansvarig för det allmänna elnätet i området. Den nya bebyggelsen kan ansluta till det befintliga allmänna elnätet. Skanova har ett befintligt telenät inom området som den nya bebyggelsen kan ansluta till. IP-only har ett befintligt fibernät inom området som den nya bebyggelsen kan ansluta till.

Omförläggning av befintliga el-, tele- och fiberledningar krävs för genomförandet av detaljplanen. Om en ledning inte kan läggas i sitt permanenta läge vid tillfället för omläggning upprättas provisorisk ledning.

Fjärrvärme

E.ON Värme är ansvarig för det allmänna fjärrvärmenätet i området. De ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna fjärrvärmenätet. Den nya bebyggelsen kan ansluta till det befintliga fjärrvärmenätet.

Kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom kvartersmark. Utbyggnad inom kvartersmark förutsätter att allmänna dag-, vatten- och spillvattenledningar samt fiberledningar omförläggs. Mark- och bygglov för förändrad markanvändning av fastigheter där markföreningar påträffats kan beviljas efter att tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende föreningarna.

Åtgärder avseende naturmiljö och arter

Naturvärdesinventeringen föreslår åtgärder som minskar den negativa påverkan på natur och artskyddsutredningen föreslår åtgärder för att minska den negativa påverkan på fågelarter, se tidigare kapitel. Dessa åtgärder rör genomförandet av förskolan i detaljplanen. Kommunen ansvarar för uppförandet av förskolan. Ovan angivna skyddsåtgärder bevakas och säkerställs i fortsatt projektering och vid genomförandet av byggnationen, samt genom kommunens fortsatta skötsel av naturmarken. Kommunen bedömer att de föreslagna åtgärderna är genomförbara.

Avtal

Plankostnadsavtal

Kommunen har tecknat plankostnadsavtal med byggaktörerna BTH Bostad AB, Klöver Byggrätts AB, Besqab Projektutveckling AB, V1 Barsbro AB, Järfällahus AB, Mobila bostäder XLNT AB gällande aktuell detaljplan. Avtalen innebär att respektive byggaktör förbinder sig att bekosta en viss andel av kostnaden för att ta fram detaljplanen. Andelen innebär en fördelning av plankostnaden mellan aktörerna och baseras på den byggrätt som provas i detaljplanen, slutlig justering av fördelning görs vid antagande.

Markanvisningsavtal

En markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en byggaktör som ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. Kommunen har tecknat markanvisningsavtal med byggaktörerna: BTH Bostad för del av fastigheterna Barsbro 7:2 och 1:314; Besqab Projektutveckling AB för del av fastighet Barsbro 7:2; Raw Property AB för del av fastighet Barsbro 7:2; Klöver Byggrätts AB för del av fastighet Barsbro 7:2 samt Mobila bostäder XLNT AB för del av fastigheten Vålberga 3:7.

Markanvisningsavtalen ligger till grund för kommande marköverlåtelseavtal som närmare reglerar kommunens överlåtelse av marken och parternas åtaganden.

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt för en byggaktör med privatägd mark, som avser att exploatera på området att teckna exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en byggaktör avseende privatägd mark. Innan antagande av aktuell detaljplan ska kommunen teckna exploateringsavtal med V1 Barsbro AB och Järfällahus AB. Till avtalen biläggs kvalitetsprogram för att säkerställa överenskomna kvaliteter för bebyggelsen och utemiljön på kvartersmark.

Huvuddragen i exploateringsavtalen är följande:

- Byggaktören bekostar nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder.
- Byggaktören medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden mot bakgrund av de fördelar som utbyggnaden medför för byggaktören i enlighet med Kommunfullmäktiges beslut 17 juni 2019 § 96.

- Byggaktören bekostar eventuella provisorier vid omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten.
- Avsikten är att kommunen projekterar och bygger ut allmänna anläggningar.
- Byggaktören erlägger exploateringsersättning för de allmänna anläggningarna. Exploateringsersättningen fördelas i enlighet med tilldelad byggrätt fördelat på den totala byggrätten för detaljplanen.
- Utbyggnadstakt och turordning regleras för att minimera störningar och risker för boende och besökare i området under byggtiden.

Marköverlåtelseavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna marköverlåtelseavtal för de fastigheter som kommunen äger. Ett marköverlåtelseavtal är ett avtal om försäljning av kommunens mark som även reglerar ansvar för genomförandet av detaljplanen. Följande kommer att regleras: marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter, samordning av arbeten med och kontakten med myndigheter. Till avtalen biläggs kvalitetsprogram för att säkerställa överenskomna kvaliteter för bebyggelsen och utemiljön på kvartersmark.

Köpebrev

Ett köpebrev upprättas i samband med att köpeskillingen betalas och kan användas som ett kvitto på att köpeskillingen är betald. Köpebrevet kan användas när köparen söker lagfart för fastigheten.

Överenskommelse om fastighetsreglering

Fastighetsreglering kommer i första hand genomföras med stöd av en överenskommelse när mark ska överföras mellan fastigheter för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Överenskommelsen biläggs ansökan om fastighetsreglering till lantmäterimyndigheten. Med stöd av gällande lagar har kommunen även möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Övriga avtal

Utifrån idag kända förutsättningar kan följande övriga avtal bli aktuella för detaljplanens genomförande:

- Klövern Byggräts AB avser upprätta avtal med Byggaktörer för kvarter B, C, E, F och G gällande parkeringsköp för bostadsparkering i planerat mobilitetshus.
- Besqab Projekt och Fastigheter AB har upprättat avtal med RAW Properties AB gällande byggrätt i kvarter som markanvisats till Besqab Projekt och Fastigheter AB.
- Överenskommelse om fastighetsreglering med berörda bostadsrättsföreningar.
- Bevakningsavtal med Trafikverket.

Kvalitetsprogram

Till detaljplanen har ett kvalitetsprogram tagits fram som redovisar ambitioner och mål avseende gestaltning av byggnader och allmänna platser. Kvalitetsprogrammet utgör underlag

för bygglovsgivning och vägledning för projektering efter planskedet. Markanvisade byggaktörer förbinder sig att följa kvalitetsprogrammet genom marköverlåtelseavtal.

Fastighetsrättsliga frågor

Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar m.m

Fastighetsbildning krävs för att genomföra detaljplanen och möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Se bilaga 2, där samtliga markkonsekvenser redovisas. Nedan följer en beskrivning av vilka fastighetsbildningsåtgärder kommunen anser behöver vidtas och hur denna kan genomföras. Beskrivningen är inte bindande för lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande lantmåteriförrättningar och det kan i vissa fall finnas andra möjliga åtgärder att vidta för att genomföra en viss del av planen.

Reglering av mark och avstyckning behöver genomföras för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Mark som utgör allmän plats kommer vid genomförandet av detaljplanen regleras till lämplig kommunal fastighet. Blivande kvartersmark inom del av de kommunalt ägda fastigheterna Barsbro 7:2 och Vålberga 3:7 kommer att styckas av och bilda nya fastigheter. Aktuella områden av fastigheterna har markanvisats tidigare under detaljplaneprocessen.

Servitut, ledningsrätt och andra rättigheter

Ett servitut är en rättighet som är knuten till en viss fastighet. Servitut gäller därför oberoende av vilka personer som äger fastigheterna. Ett servitut kan till exempel avse rätt att för ägaren till en viss fastighet ta väg över en annan fastighet. Servitut kan bildas genom lantmåteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättandet av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen.

Allmänna ledningar skyddas genom att de förläggs inom allmän plats enligt den nya detaljplanen. Ledningsägarens rättighet säkerställs i markavtal mellan respektive ledningsägare och Kommunen.

I tabellen *Bilaga Befintliga Rättigheter* redogörs för kända servitut och ledningsrätter inom planområdet. Med anledning av detaljplanens genomförande uppstår behov av att bilda nya eller ändra befintliga servitut, ledningsrätter eller liknande rättigheter.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som ska skötas gemensamt. Inrättandet av en gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av anläggningslag (1973:1149). I beslutet (så kallat

anläggningsbeslut) om att inrätta en gemensamhetsanläggning framgår vad som ingår i anläggningen.

En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Samfällighetsföreningen har endast rätt att ansvara för underhåll och drift av den eller de anläggningar som beskrivs i anläggningsbeslutet. Om det inte bildas en samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom så kallad delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

Gemensamhetsanläggningar kan behöva bildas för parkering, gårdar, avfallshantering, dagvattenanläggningar samt andra gemensamma anläggningar inom kvartersmark.

Ekonomiska frågor

Inlösen och ersättning

De fastigheter som i planen får avstå mark för allmän plats har rätt till kompensation. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

Nedan redovisas kostnader kopplade till utbyggnaden av detaljplanen samt kostnader för löpande drift och underhåll.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats och bekostar utbyggnad, drift och underhåll av den allmänna platsen. Respektive byggaktör erlägger en ersättning till kommunen i enlighet med sin nytta av de allmänna anläggningarna (exploateringsbidrag). Ersättningens storlek kommer att regleras i exploateringsavtalet i enlighet med byggrätt.

Exploateringsersättningen kommer avse hela utbyggnaden av allmänna anläggningar inom aktuell detaljplan. Byggaktörens åtagande att finansiera åtgärderna ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av de allmänna anläggningarna.

Medfinansiering av tunnelbanans utbyggnad

I samband med beslut om utbyggnad av tunnelbanan till Barkarby har Järfälla kommun, tillsammans med andra berörda kommuner, träffat ett avtal med staten gällande medfinansiering av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande.

Fastighetsägare som utvecklar sina fastigheter i Barkarby Centrum bedöms få ett ökat värde på tillskapade byggrätter till följd av tunnelbanans tillkomst och ingår därför i det så kallade influensområdet. I enlighet med plan- och bygglagen har beslut fattas om en policy som innebär att exploatörer ska erlägga medfinansieringsersättning till Järfälla kommun.

De fastslagna nivåerna för medfinansiering är beroende på avstånd till närmaste tunnelbaneuppgång, inom 400 meter, mellan 401 och 700 meter samt 701 meter eller mer. Medfinansieringsersättningen kommer att regleras genom tecknande av exploateringsavtal inför antagandet av detaljplanen.



Figur 86: Kartan redovisar ungefärligt 400 respektive 700 meters avstånd från närmaste tunnelbaneuppgång

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Kostnaden för bygg- och anläggningsåtgärder inom kvartersmark samt drift och underhåll bekostas av respektive fastighetsägare.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av vatten- och avloppsanläggningar

Respektive byggaktör bekostar nödvändig utbyggnad och anslutning av sitt kvarter till det allmänna vatten- och avloppsnätet. Kommunen bekostar nödvändig utbyggnad av allmänna vatten- och avloppsnätet fram till förbindelsepunkt.

Kostnader för omförläggning av befintliga vatten- och avloppsledningar, eventuella provisoriska ledningar och tillfälliga lösningar för att säkerställa tillräcklig kapacitet i ledningsnätet regleras i kommande exploateringsavtal samt i marköverlåtelseavtal.

Fastighetsägaren bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartersmark. Kommunen bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten från allmän plats.

Kostnader för utbyggnad av åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten från allmän plats och eventuella kompensationsåtgärder för dagvattenrening som krävs för detaljplanens

genomförande ingår i kostnaderna för utbyggnad av allmän plats. Kostnaderna blir således del av exploateringsbidraget vilket regleras i kommande exploateringsavtal samt i marköverlåtelseavtal.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av el-, tele- och fibernät samt ev. fjärrvärme

Respektive byggaktör bekostar nödvändig utbyggnad och anslutning av sitt kvarter till ledningsnätet. Respektive ledningsägare bekostar nödvändig utbyggnad av ledningsnätet fram till förbindelsepunkt.

Förrättningskostnader

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvartersmark sker på initiativ från respektive byggaktören som också bekostar dem. Åtgärder inom allmän platsmark sker på initiativ från kommunen och ingår i exploateringsavtalen. Förrättningskostnader regleras i exploaterings- och marköverlåtelseavtal. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten.

Planavgift

Kostnaden för att ta fram detaljplanen har reglerats i plankostnadsavtal. Någon planavgift tas därmed inte ut i samband med bygglovsansökan.

Bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

Avgift för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser betalas av fastighetsägaren/den som söker lovet, enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) samt avgift för avfallshantering betalas av fastighetsägare till Kommunen enligt vid tidpunkten gällande VA- och avfallstaxor. Anslutningsavgifter för el-, tele- och fibernät betalas av fastighetsägare till respektive ledningsägare enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Tekniska frågor och utförande

Vatten och avlopp

Planområdet ansluts till det kommunala vatten- och spillvattennätet. För enskild fastighet upprättas anslutningspunkt i fastighetsgräns. Ledningar inom privat fastighet byggs och förvaltas av respektive fastighetsägare. Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

Dagvatten

Dagvatten inom detaljplaneområdet ska omhändertas lokalt. Dagvattenhanteringen ska uppfylla kommunens vid tidpunkten gällande anvisningar för dagvatten samt följa framtagna dagvattenutredning.

El, tele och fiber

El-, tele- och fiberledningar förläggs i mark. Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

Fjärrvärme

Fjärrvärme byggs ut i området vilket möjliggör anslutning till detta. Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

Avfall

Avfallshanteringen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning, vilket är Järfälla kommuns avfallsplan, Järfälla kommuns föreskrifter samt Järfälla kommuns riktlinjer för avfallshantering. Fettavskiljare i livsmedelsverksamheter regleras i kommunens lokala riktlinjer för fettavskiljare.

Avfall som uppkommer inom fastigheterna ska hanteras inom respektive fastighet. Respektive byggaktör ansvarar för inrättande av miljörum inom respektive fastighet för fastighetsnära källsortering enligt anvisning.

Inom planområdet finns yta avsatt för återvinningsstation på allmän plats i anslutning till parkeringsfickor och lokalgator. Denna utgör ett komplement till fastighetsnära insamling.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

Utbyggnaden inom planområdet kommer att ske samtidigt som utbyggnaden av Barkarbystaden, ny perrong för regionaltåg, ny bussterminal och den nya tunnelbanan och byggaktörerna ska samordna sina arbeten med kommunen, Trafikverket och Region Stockholm (trafikförvaltningen respektive förvaltning för utbyggd tunnelbana). Frågor om samordning, tillgänglighet och säkerhet kommer att regleras närmare i kommande exploaterings- och marköverlåtelseavtal mellan kommunen och respektive byggaktör.

Hänsyn ska även tas till omkringliggande byggnader och verksamhet i samband med arbeten som skapar vibration om risk för skada föreligger. Särskild hänsyn ska tas till angränsande kulturmiljö och skyddade byggnader enligt kulturmiljölagen, så som Röda Stugan.

Extra säkerhetsomsorg krävs vid byggnadsarbeten mot Mälarbanan som kan kräva säkerhetsavstånd och/eller dispens från huvudmannen för anläggningen.

Rotsystem för träd som enligt detaljplanen inte får fällas ska skyddas i samband med utbyggnad.

Hänsyn ska tas till naturmiljö och utpekade åtgärder för naturmiljö och arter ska säkerställas i projektering och genomförande.

Under byggnadstiden ska hänsyn tas till närheten till skol- och förskolemiljö. Åtgärderna kommer att påverka skolans närområde och kräver särskilda säkerhetsrutiner för att trygga barnens skolväg samt hämtning och lämning.

Utbyggnadsordning

Utbyggnaden kräver samordning med övriga bygg- och anläggningsarbeten i området. Stor vikt läggs vid samordning av tidplaner, transporter och etableringar m.m.

7. PLANERINGSUNDERLAG

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Arkeologisk utredning etapp 1 och 2, Vålberga 3:1, Arkeologerna, 2020
- Bullerutredning Barkarby centrum, Efterklang, 2025-05-21
- Dagvattenutredning för detaljplan Barkarby centrum, WRS, 2025-06-13
- Översvämningsutredning Barkarby centrum, DHI, 2025-10-03
- Flyghinderanalys gällande uppförande av fastighet i Järfälla kommun, Barsbro 7:2, Luftfartsverket, 2020-10-05
- Tekniskt PM - Geoteknik, Barkarby centrum, Geosigma, 2020-03-18
- Radonriskundersökning, Barkarby centrum, Geosigma, 2020-02-21
- Markteknisk undersökningsrapport - MUR, Barkarby centrum, Geosigma, 2020-02-21
- PM - Porgasprovtagning inom fastigheten Barsbro 1:192, Geosigma, 2020-05-15
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Barkarby C, Geosigma, 2020-05-26
- Fördjupad miljöteknisk undersökning, Viken miljökonsult, 2023-01-27
- Naturvärdesinventering, inkl. fördjupad inventering fåglar Barkarby C, Greensway, 2024-11-26
- Artskyddsutredning fåglar, Barkarby C, Greensway, 2024-11-21
- Inventering av fladdermöss vid Vålberga, Ekologigruppen, 2023-04-25
- Luftutredning, detaljplan Barkarby C, Sweco, 2022-12-20
- PM Risk, Barkarby centrum, Bengt Dahlgren, 2019-03-11
- Riskbedömning för detaljplan Barkarby centrum, Bengt Dahlgren, 2024-11-08
- PM Trafik, Barkarby C, Järfälla kommun, 2025-08-22
- Solstudie, HHL Arkitekter, 2025-05-23
- Utredning av påverkan på dagsljus- och solljustillång, White arkitekter, 2025-04-22
- Systemhandling allmän plats, Norconsult, 2025-09-13

Källor

Tryckta källor

- Järfälla översiktsplan, Järfälla - nu till 2030
- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050
- Lek- och aktivitetsplan, 2017
- Miljöplan, 2023

BILAGOR

Bilaga 1: Befintliga rättigheter

Fastighet

Rättigheter

Barsbro 1:172

Belastar fastigheten:

Officialservitut GC-väg 0123-85/27

Officialservitut gångväg 0123-85/27

Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27

Till förmån för fastigheten:

Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-30/789

Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-31/198

Avtalsservitut villa/årlig avgäld 01-IM5-38/5658

Barsbro 1:192

Belastar fastigheten:

Ledningsrätt avlopp 0123-85/4

Till förmån för fastigheten

Officialservitut väg/parkering 0123-85/4

Barsbro 1:207

Belastar fastigheten:

Ledningsrätt fjärrvärme 0123-85/27

Officialservitut GC-väg 0123-85/27

Till förmån för fastigheten:

Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-30/789

Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-31/198

Avtalsservitut villa/årlig avgäld 01-IM5-38/5658

Barsbro 1:208

Belastar fastigheten:

Officialservitut järnvägsbro 0123-16/34

Barsbro 1:312

Belastar fastigheten:

Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27

Barsbro 1:313

Belastar fastigheten:

Ledningsrätt starkström 0123-85/27

Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27

Officialservitut GC-väg 0123-85/27

Officialservitut gångväg 0123-85/27

Barsbro 1:314

Belastar fastigheten:

Ledningsrätt fjärrvärme 0123-85/27

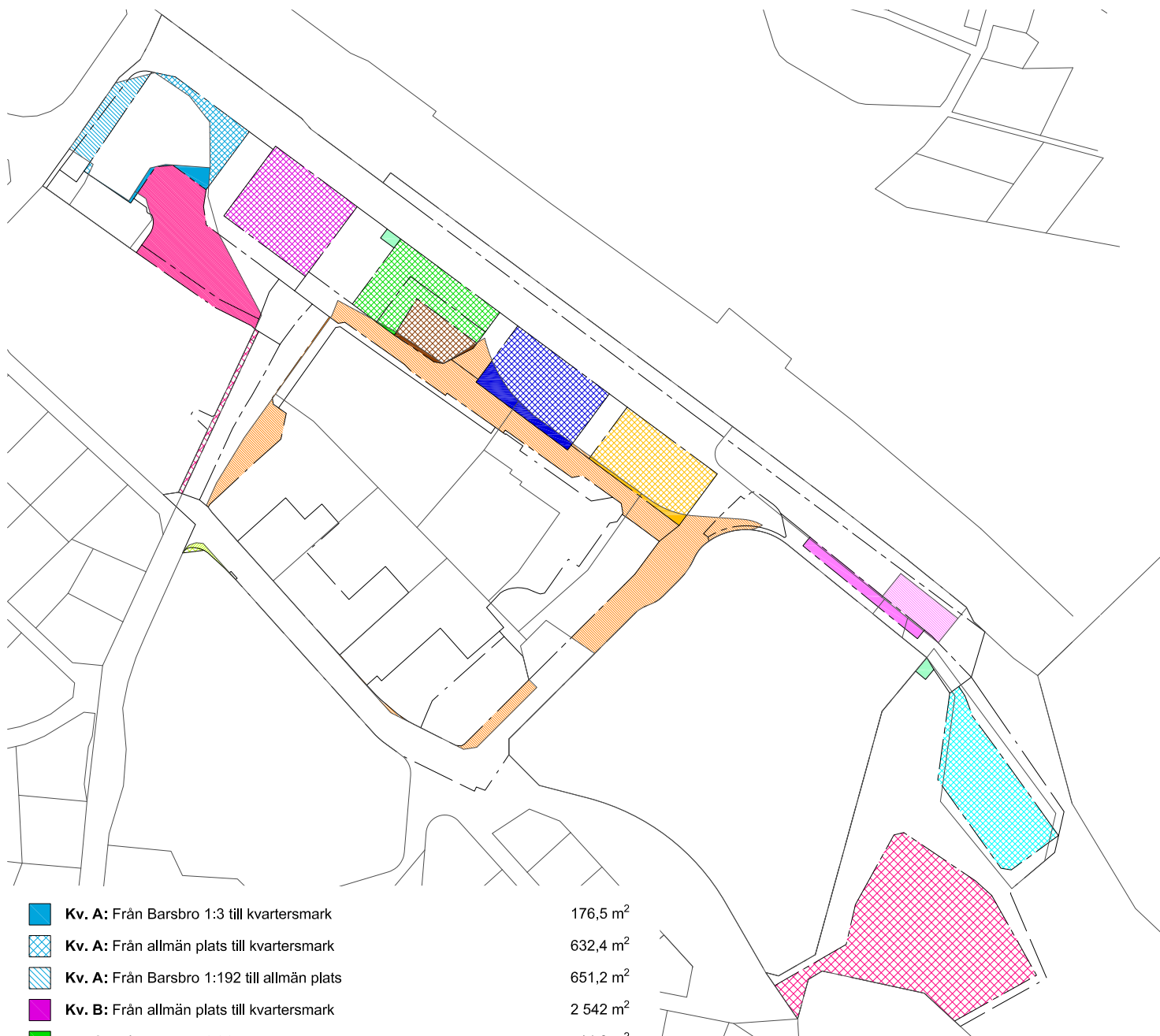
Ledningsrätt starkström 0123-85/27

Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27

Officialservitut GC-väg 0123-85/27

Barsbro 1:315	Belastar fastigheten: Ledningsrätt fjärrvärme 0123-85/27 Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27 Officialservitut GC-väg 0123-85/27
Barsbro 1:316	Belastar fastigheten: Ledningsrätt fjärrvärme 0123-85/27 Ledningsrätt vatten/avlopp 0123-85/27 Officialservitut GC-väg 0123-85/27
Barsbro 7:1	Belastar fastigheter: Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-30/789 Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-31/198
Barsbro 7:2	Belastar fastigheter: Ledningsrätt avlopp 0123-85/4 Officialservitut väg/parkering 0123-85/4 Till förmån för fastigheten: Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-30/789 Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-31/198 Avtalsservitut villa m.m. 01-IM5-38/5658 Officialservitut GC-tunnel 0123-16/34 Officialservitut GC-bro 0123-16/34 Officialservitut GC-väg 0123-85/27 Officialservitut gångväg 0123-85/27
Veddesta 2:1	Belastar fastigheten: Officialservitut väg/parkering 0123-85/4
Vålberga 3:1	Belastar fastigheten Officialnyttjanderätt ledning 01-IM5-44/6560 Till förmån för fastigheten Officialservitut gångväg 0123-86/17 Officialservitut VA 0123-86/17
Vålberga 3:7	Belastar fastigheten: Ledningsrätt tele 0123-01/22

Bilaga 2: Fastighetskonsekvenskarta



	Kv. A: Från Barsbro 1:3 till kvartersmark	176,5 m ²
	Kv. A: Från allmän plats till kvartersmark	632,4 m ²
	Kv. A: Från Barsbro 1:192 till allmän plats	651,2 m ²
	Kv. B: Från allmän plats till kvartersmark	2 542 m ²
	Kv. C: Från Barsbro 1:314 till kvartersmark	14,8 m ²
	Kv. C: Från allmän plats till kvartersmark	1 970,1 m ²
	Röda stugan: Från Barsbro 1:314 till kvartersmark	72,2 m ²
	Röda stugan: Från allmän plats till kvartersmark	709,2 m ²
	Kv. D: Från Barsbro 1:314 och 1:172 till kvartersmark	386,9 m ²
	Kv. D: Från allmän plats till kvartersmark	1 917,4 m ²
	Kv. E: Från Barsbro 1:172 och 1:313 till kvartersmark	134,5 m ²
	Kv. E: Från allmän plats till kvartersmark	1 937,3 m ²
	JHAB: Från allmän plats till kvartersmark	24 m ²
	JHAB: Från Barsbro 1:172, 1:207 och 1:313 - 1:316 till allmän plats	5 598,3 m ²
	Barsbro 1:209: Från allmän plats till kvartersmark Barsbro 1:209>2	455,0 m ²
	Barsbro 1:209: Från kvartersmark Barsbro 1:209>2 till allmän plats	625,3 m ²
	Barsbro 1:13: Från kvartersmark till allmän plats	42,9 m ²
	Kv. H: Från allmän plats och Vålberga 3:7 till kvartersmark	2 780,8 m ²
	Skola/förskola: Från allmän plats till kvartersmark	6 780,0 m ²
	Barsbro 1:3: Från kvartersmark till allmän plats	2 663,6 m ²
	E.On: Allmän plats som upplåts för nätstation	111,7 m ²
	Trafikverket: Från Järfälla kommun till Mälarbanan	109,5 m ²

Delområde 2

