



# Barkarbystaden

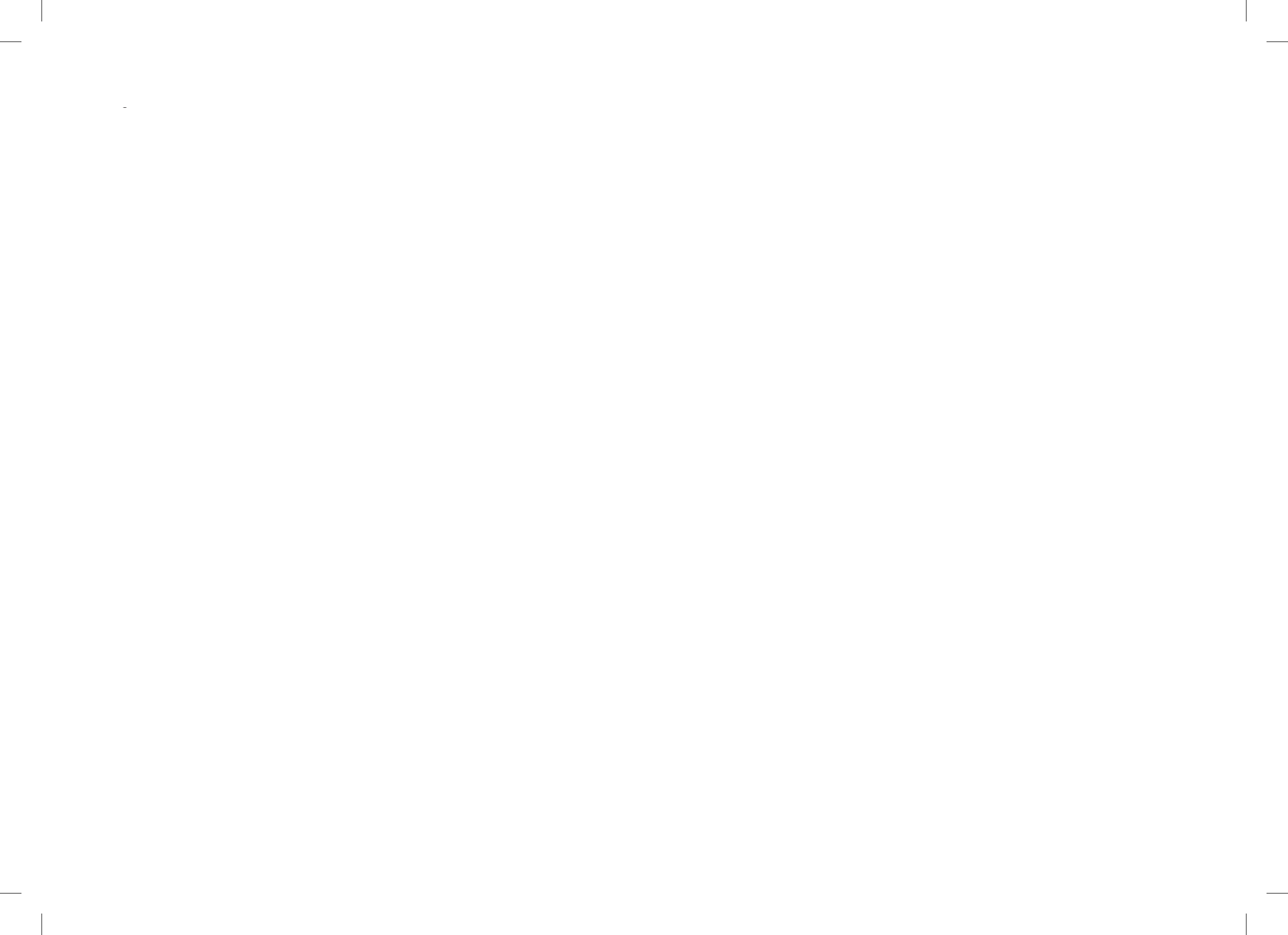
**Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet**

Antagen av kommunfullmäktige 2006-08-28



## Innehåll

FÖRORD.....	5	Planeringen i regionen.....	37
SAMMANFATTNING.....	7	Barkarbyfältet – befintliga förhållanden .....	39
INLEDNING.....	8	Flyget.....	40
Området.....	8	Barkarby station.....	44
Uppdrag och syfte.....	8	Spårförbindelser .....	44
Övergripande mål.....	8	Veddesta .....	45
Tidigare arbeten.....	9	Landskap och kulturmiljö.....	46
Planförhållanden.....	9	Markägare.....	48
Historik.....	9	Befintlig bebyggelse.....	48
Planarbetet.....	10	Befolkning .....	50
Planhandlingar.....	11	Arbete, näringsliv och service.....	51
DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN.....	12	Sociala aspekter och folkhälsa.....	52
Introduktion till plankartan.....	12	Trafik.....	53
Plankarta.....	13	Teknisk försörjning .....	54
Illustration .....	14	Natur.....	56
Planstruktur .....	15	Geologi.....	57
Bebyggelsens utformning.....	16	Risker.....	57
Bostäder.....	18	Buller.....	58
Befolkning.....	18	Luft.....	59
Sociala kvaliteter och kommunal service.....	18	Vatten.....	59
Kommersiell service.....	20	Riksintressen och förordnanden .....	60
Arbete och näringsliv .....	20	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	61
Försvaret.....	20	Bakgrund .....	61
Flyget.....	21	Nuläge.....	61
Trafik.....	21	Mål samt planen i förhållande till miljömålen .....	65
Natur och grönstruktur .....	30	Konsekvenser för miljön .....	66
Dagvatten .....	32	Konsekvensmildrande åtgärder .....	67
Teknisk försörjning .....	33	Valt alternativ .....	68
Utbyggnadsetapper.....	34	Nollalternativ.....	69
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....	37	Uppföljning.....	69
		Underlagsmaterial och tidigare utredningar .....	70
		Länsstyrelsens granskningsyttrande .....	71
		Kommunfullmäktiges antagandebeslut .....	73



## FÖRORD

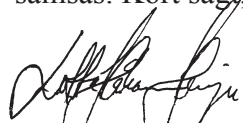
### Nu kan vi bygga Barkarbystaden!

Under många år har vi pratat om hur vi ska utforma vårt Barkarbyfält. Nu har vi äntligen antagit en fördjupad översiktsplan för Barkarbystaden.

I Barkarbystaden vill vi att boende, handel och högskola ska samsas i ett av Sveriges mest intressanta och levande stadsbyggnadsområden. Den nu antagna fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet ger en bra grund att bygga vidare på. Den visar strukturen för hela området och vilka krav vi ställer för att det ska bli precis så bra som vi önskar. Planeringen går nu vidare och blir mer konkret i ett antal detaljplaner under åren framöver.

Många har deltagit i planeringen det senaste året. Det har varit viktigt för oss att nå ut till så många Järfällabor som möjligt med våra idéer om utformningen av den nya stadsdelen. Tack för ert intresse och engagemang!

I visionen om Järfälla säger vi att alla ska känna sig hemma – här visar vi att vi vill bygga just för det; en plats där olika upplåtelseformer, stora och små bostäder, arbetsplatser, mötesplatser, strövområden, fritidsanläggningar och bra kommunikationer kan samsas. Kort sagt; en plats där jag och många med mej skulle vilja bo.



Lotta Håkansson Harju  
Kommunstyrelsens ordförande



## SAMMANFATTNING

### Bakgrund

Barkarbyfältet är Järfälla kommuns största och viktigaste utbyggnadsområde. Området har unika förutsättningar genom sin storlek och sitt goda läge nära vägar och kollektivtrafik och alldeles intill Järvafältets friluftsområden. Regionplanen pekar ut Barkarby-Jakobsberg som en av tre framtida regionala kärnor utanför regioncentrum. Här ligger redan idag norra Storstockholms största handelsplats där utbyggnaden med ytterligare butiker pågår.

### Översiktsplan 2001

Järfällas översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2001 anger att ett större bostads- och arbetsområde med tät bebyggelse ska planeras på Barkarbyfältet. I den nyligen beslutade visionen för Järfälla sägs bland annat att Barkarbystaden ska bli ett intressant och levande stadsbyggnadsområde med boende, handel och högskola.

### Beslut

Kommunen har köpt större delen av marken på fältet av staten efter att flygflottiljen F8 lades ned på 1970-talet. Under åren har ett antal detaljplaner tagits fram för utbyggnad av handel och en del bostäder i anslutning till tidigare bebyggelse. Utredningar och planer har också tagits fram för fältet som helhet, men de har inte fastställts politiskt. Kommunstyrelsen beslutade i november 2004 att arbetet med den fördjupade översiktsplanen skulle slutföras. Ett planförslag var på samråd hösten 2005. Efter några mindre justeringar av planförslaget ställdes det ut för granskning våren 2006. Kommunfullmäktige beslutade i augusti 2006 att anta den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet.

### Planens innehåll

Den fördjupade översiktsplanen består av tre delar, plan, planeringsförutsättningar och miljökonsekvensbeskrivning.

#### Planen

**Syfte:** Avsikten är att Barkarbystaden ska bli en spännande stadsbygd där boende, handel och utbildning samsas och där närheten till naturen och de kulturhistoriska miljöerna tas tillvara.

**Planstruktur:** Planstrukturen är inspirerad av rutnätstaden med bebyggelse i kvarter och gator i ett genomgående nätsystem. Plantypen är robust och flexibel och klarar successiva förändringar över tiden. Inom kvartersmönstret kan inte bara hus utan också torg, park- och lektytor inordnas. Variation kan skapas genom att dela upp utformningen och utbyggnaden av kvarteren på skilda byggherrar och arkitekter.

**Bebyggelse:** Utbyggnaden ska ske i etapper under kanske 15 år. Här kan finnas plats för ca 6 000 arbetsplatser och upp till 5 000 bostäder av olika typer och av varierande karaktär. När området är utbyggt kommer fler än 10 000 personer att bo och leva här. Det ger bra underlag för att behålla och utöka servicen i de södra delarna av kommunen. Två nya grundskolor som kommer att behövas här kan få centrala lägen nära spårvägshållplatserna. Barkarbystaden kommer att vara ett utmärkt läge för det naturvetenskapliga tekniska centrum som planeras i Järfälla och för lokalisering av högre utbildning. Planen ger utrymme för en fullstor idrottsplats nära en av tillfarterna och nära en av spårvagnens hållplatser.

**Trafik:** Området kommer att få mycket bra kollektivtrafikförsörjning. En spårförbindelse mellan Barkarby och Akalla-Kista har utretts med alternativen spårväg eller tunnelbana. I planen har en

spårväg med tre hållplatser inom Barkarbystaden lagts in. Barkarby station, som kan bli det nya Stockholm Väst där alla persontåg på Mälärbanan stannar, har i planen fått ett nytt läge ca 400 meter norr om nuvarande station.

Sammanhängande gång- och cykelstråk ska göra det lätt att bo och arbeta här utan bilen som transportmedel. Bra förbindelser till omgivande stadsdelar ska överbrygga de barriärer som vägar och järnväg utgör.

**Grönska:** Gröna stråk, vattendrag och anlagda parker blir kvaliteter i området som ska präglas av närheten till Järvafältets friluftsområden.

#### Planeringsförutsättningar

I avsnittet med planeringsförutsättningar kan den som är intresserad läsa mer om förutsättningarna för planen och om de fördjupade studier som gjorts. Här redovisas bland annat kommunala, regionala och nationella mål som påverkar planen.

#### Miljökonsekvensbeskrivning

Utbyggnaden av den föreslagna Barkarbystaden innebär en förändring av nuvarande markanvändning och bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Detta redovisas i en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning.

## INLEDNING

### Området

Barkarbyfältet är Järfälla kommuns största och viktigaste utbyggnadsområde. Det ca 400 ha stora området ligger i anslutning till kommunikationslederna E18, Mäljarbanan och den framtida Förbifart Stockholm, men också nära värdefulla friluftsområden. Området sträcker sig från Säbysjön i norr till Akallavägen i söder och från E 18 i väster till Hägerstalund i öster.



*Barkarbyfältet i regionen*

Fältet har betraktats som ett kommande utbyggnadsområde sedan flygflottiljen lades ned på 1970-talet. Planeringen av Barkarbyfältet har pågått sedan slutet av 1980-talet. Kommunen har i tre omgångar köpt större delen av området med

syftet att möjliggöra en utbyggnad av bostäder och verksamheter.

Barkarby handelsplats i norra delen av området etablerades under 1990-talet och är nu norra Storstockholms största handelsområde. Den övriga bebyggelse som hittills tillkommit ansluter till Kyrkbyn och Tingsbyn. På fältet finns ett nedlagt militärflygfält som idag används för sportflyg.

### Uppdrag och syfte

Kommunstyrelsen gav i november 2004 kommunledningskontoret i uppdrag att färdigställa den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet. Planen ska enligt uppdraget kunna antas av kommunfullmäktige under 2006.

Det är i en översiktlig planering som områdets struktur läggs fast som underlag för den kommande detaljplaneringen. I den fördjupade översiktsplanen redovisas bland annat bebyggelsens utbredning, trafikförsörjningen, park- och grönstrukturen och hur områdets kulturmiljökväliteter tas tillvara. Ett exempel på etappindelning visar hur utbyggnaden skulle kunna delas upp över tiden.

### Ett hållbart samhälle

Utbyggnaden av Barkarbystaden ska syfta till att åstadkomma ett långsiktigt hållbart samhälle. Det ska finnas goda förutsättningar att etablera olika typer av verksamheter genom en attraktiv miljö. Barkarbystaden ska vara en god livsmiljö med hänsyn till hälsa, säkerhet och social utveckling. Långsiktig hushållning med resurser ska eftersträvas.

## Övergripande mål

### Vision 2015

Vision 2015 för Järfälla kommun har utarbetats i möten mellan politiker, medborgare, företag och föreningar. Visionen beslutades av ett enigt kommunfullmäktige i december 2004. Syftet med visionen är att skapa en attraktivare kommun för befintliga och framtida medborgare och företag samt att ge Järfälla en tydligare identitet. I Vision 2015 för Järfälla sägs följande om Barkarbyfältet:

*Barkarbystaden ska bli ett intressant och levande stadsbyggnadsområde. Här ska stadens arkitektur anpassas till natur och kultur. Här ska finnas boende, handel och högskola, vars särdrag är variation, kvalitet och dynamik.*

### ÖP 2001

I Järfällas översiktsplan, som antogs 2001, är Barkarbyfältet utpekade som ett av tre utvecklingsområden i kommunen.

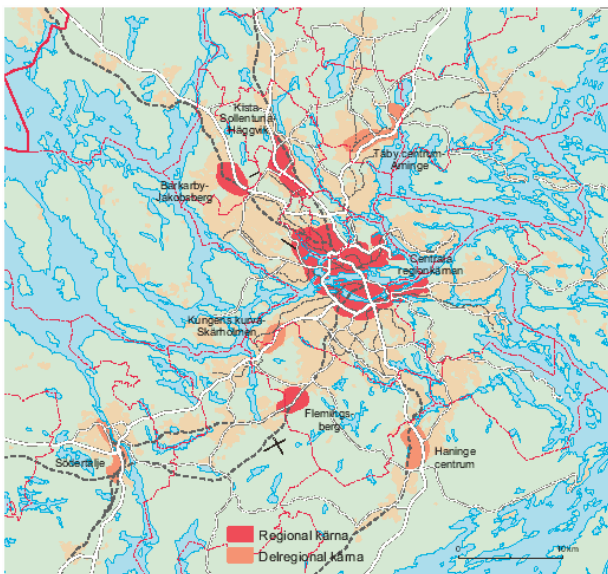
Översiktsplanen anger ett antal rekommendationer för Barkarbyfältet.

- Ett större bostads- och arbetsområde med tät bebyggelse ska planeras på Barkarbyfältet.
- Närheten till en ny regional kollektivtrafik-knutpunkt ska tas tillvara.
- Arbetskraftsintensiv och besökstätt verksamhet bör prioriteras särskilt nära stationen.
- En struktur för trafik, bebyggelse och grönområden bör preciseras i en fördjupad översiktlig planering när de övergripande frågorna klarat.
- Flyget ska avvecklas före en samlad större utbyggnad på grund av risk för störningar och säkerhetsrisker.



## RUFS 2001

I den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2001, är en viktig utgångspunkt att regionen ska utvecklas till att bli flerkärnig. Barkarby-Jakobsberg är en av tre regionala kärnor utanför regioncentrum. Kärnorna ska erbjuda goda lokaliseringalternativ för näringsliv, vetenskap och regional samhällsservice. De ska också tillföra stadsmiljövärden och sociala funktioner som bidrar till att förbättra livskvaliteten i storstadens ytterområde. De ska också motverka en fortsatt utspridning av bebyggelse och verksamheter och avlasta den centrala regionkärnan. Järfälla kommun har uttryckt sitt stöd för tanken att en regional kärna kan och bör etableras i Barkarby-Jakobsberg.



Utdrag ur RUFS 2001

## Tidigare arbeten

I slutet av 1980-talet gjordes programskisser för området söder om start-/landningsbanan. En stadsbebyggelse med relativt hög exploatering föreslogs. Projektet benämndes ”Barkarby-staden”. Under åren därefter har fler utredningar gjorts för allt större delar av Barkarbyfältet allteftersom kommunen köpt mark från staten. 1997 utarbetades ett samrådsförslag till fördjupning av översiktsplanen för Barkarbyfältet och 1998 gjordes en komplettering av förslaget (FÖP 98). Förslagen visar 2000-4000 lägenheter och 4000-7000 arbetsplatser på fältet. Planeringen fullföljdes då inte fram till beslut.

Den nya planen bygger till stor del på FÖP-förslagen från 1997 och 1998 men har uppdaterats och anpassats till dagens förutsättningar.



## Planförhållanden

### Detaljplaner

Delar av planområdet är detaljplanlagt. De nordvästra delarna är planlagda för handel och en mindre del kontor. Efter samrådet 1997-98 av FÖP 98 har Barkarby handelsplats, Barkarby trafikplats och Flottiljområdet detaljplanlagts. Kyrkbyn och Tingsbyn i områdets södra del är delvis planlagda. Huvuddelen av Barkarbyfältet saknar detaljplan.

### Riksintressen

Delar av Barkarby flygfält är av riksintresse för försvaret och omfattas av ett förordnande enligt PBL 12 kap 4 §. Försvaret äger ca 25 ha.

## Historik

### Bebyggelse

Området söder och sydöst om Säbysjön erbjöd redan under förhistorisk tid goda förutsättningar för bosättning. De äldsta kända fornlämningarna daterar sig till bronsåldern och bebyggelsekontinuiteten fortsätter sen via järnålder och medeltid in i historisk tid. Järfälla kyrka uppfördes i slutet av 1100-talet vid den forna vattenleden Ballstaån. Barkarby torg är en av ytterst få bevarade platsbildningar från bondesamhället. Under flera hundra år var den en av kommunens viktigaste knutpunkter. I början av 1900-talet skedde avstyckningar till villatomter i Kyrkbyn och Tingsbyn. 200 tomter planerades men endast ca 25 hus hann byggas innan staten kring 1915 började köpa upp mark för det militära övningsområdet.

### Flyget och försvaret

På 1910-talet ägde de första flygningarna rum på Barkarby flygfält och under första världskriget anlades ett militärt flygfält här. Fram till dess Bromma flygfält var färdigt 1936 användes Barkarby för både civila och militära flygningar. Jaktflottiljens - F8:s - verksamhet påbörjades 1938 och pågick till 1960-talet då verksamheten förändrades mot transportflyg. F8:s tillkomst innebar att flottiljbyggnaderna uppfördes. F8 upphörde som flygbas i fredstid 1974 och som krigsbas 1994. Idag används flygfältet för sportflyg.

### Handelsverksamheter

Utbyggnaden av handelsverksamheten vid E18 inleddes med IKEA:s etablering 1993. Gradvis har därefter området närmast E18 etablerats och 1998 påbörjades utbyggnaden av området väster om Herrestavägen och utbyggnad pågår nu för området öster om Herrestavägen med handel och bostäder.

Barkarby Handelsplats är idag Stockholms tredje största handelsplats efter Stockholms city och Kungens Kurva. Här finns idag Stockholm Quality Outlet och ca 20 andra butiker med butiksytor på tillsammans 80 000 m<sup>2</sup>. Området omsatte 2004 ca 2, 8 miljarder kronor. Antalet anställda i området är idag nästan 2000.

### Planarbetet

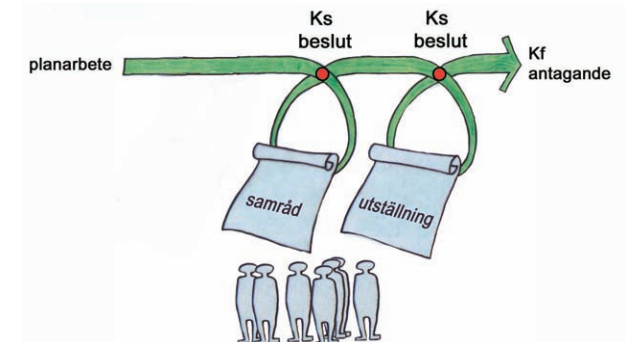
#### Vad är en FÖP

En fördjupad översiktsplan (FÖP) ska omfatta en avgränsad del av kommunen och ska, liksom den kommuntäckande översiktsplanen, redovisa allmänna intressen och miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användningen av mark och vatten. Planen skall visa kommunens syn på hur området ska utvecklas och hur redovisade riksintressen och gällande miljö-kvalitetsnormer ska tillgodoses. En fördjupad översiktsplan är inte juridiskt bindande, men ger vägledning för alla parter. Den ersätter den kommunomfattande översiktsplanen i berörda delar. Den fördjupade översiktsplanen utgör ett program för de framtida detaljplaner som ska göras för olika etapper av utbyggnaden. Detaljplanerna blir juridiskt bindande dokument som bland annat reglerar markanvändning, byggrätter, utförande och genomförandefrågor.

#### Planprocessen

Under planprocessen gavs två tillfällen att lämna synpunkter på planen, dels under samrådet hösten 2005 och dels under utställningen våren 2006.

De synpunkter som lämnats har kommunledningskontoret sammanställt och kommenterat i en samrådsredogörelse 2006-02-22 och ett utlåtande efter utställning 2006-06-30. Sammanställningarna och bearbetningarna av planförslaget har godkänts av kommunstyrelsen.



#### Tidplan

- Samrådsförslaget utarbetades våren 2005.
- Samråd 27 september – 21 november 2005
- Bearbetning av förslaget utifrån inkomna synpunkter december 2005-februari 2006
- Kommunstyrelsens beslut om utställning mars 2006
- Utställning 12 april – 13 juni 2006
- Kommunstyrelsen beslutade om godkännande i augusti 2006
- Kommunfullmäktige antog den fördjupade översiktsplanen 28 augusti 2006.

Den fördjupade översiktsplanen kommer att kompletteras med en genomförandestrategi. Den ska redovisas för kommunstyrelsen senast under juni 2007.

### Projektorganisation

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har skett i nära samverkan mellan kommunledningskontoret och miljö- och stadsbyggnadskontoret och med stöd av barn och ungdomsförvaltningen, utbildnings-, kultur- och fritidsförvaltningen och socialförvaltningen. Projektgruppen har utgjorts av: Christina Johansson, samhällsplanerare och projektledare, Madeleine Lundbäck, planarkitekt och Maria Stigle, projektsekreterare.

Styrgrupp har varit kommundirektör Anders Major, miljö- och stadsbyggnadsdirektör Eva Maria Persson och planerings- och exploateringschef Jan Bark.

Planeringsarbetet har under hand stämts av med en politisk referensgrupp med presidierna för kommunstyrelsen, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden samt en representant var för övriga partier i fullmäktige.

Underlag till den översiktliga miljökonsekvensbeskrivningen – MKB – har utarbetats av Ekologigruppen AB med samhällsplanerare Åke Ekström, landskapsarkitekt Annika Gyllenspetz och ekolog Jens-Henrik Kloth.

Trafikplanerare Mats Olsson har gjort trafikberäkningarna som legat till grund för trafikavsnittet.

Handelns utredningsinstitut genom Carl Eckerdal har bedömt förutsättningarna för etablering av kommersiell service i området.

### Planhandlingar

#### FÖP Barkarbystaden – program för detaljplanering

Den fördjupade översiktsplanen för Barkarbyfältet ska tillsammans med en kommande genomförandestrategi fungera som program för framtida detaljplaner.

Den fördjupade översiktsplanen består av tre delar; plan, planeringsförutsättningar och miljökonsekvensbeskrivning. Plankartan sammanfattar planens grundläggande fysiska struktur.

- **Planen**

Planen redovisas i form av en plankarta som visar den fysiska strukturen i området med bebyggelsens utbredning, vägar, kollektivtrafik och grönområden. För att ge en föreställning om hur området kan gestaltas finns en illustration av planen och ett antal inspirationsbilder. I förslaget idé ligger att uppnå miljökvaliteter och sociala ambitioner som beskrivs här. Förslaget avslutas med en beskrivning av en tänkbar etappvis utbyggnad.

- **Planeringsförutsättningar**

I avsnittet med planeringsförutsättningar redovisas vilka övergripande förutsättningar som ligger till grund för den fördjupade översiktsplanen. Här beskrivs befintliga förhållanden i området och vilka fördjupade studier som gjorts som underlag för planen. I detta avsnitt står vilka mål som gäller för olika sakområden och vad Järfällas översiktsplan från 2001 säger. Den regionala planeringen som är av stor betydelse

för områdets utveckling presenteras också liksom grannkommunernas utbyggnadsplaner.

- **Miljöbedömning och översiktlig miljökonsekvensbeskrivning**

Utbyggnaden av den föreslagna Barkarbystaden innebär en förändring av nuvarande markanvändning och bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Detta redovisas i en separat översiktlig miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Arbetet utgår från direktiven EG 2001/42 och miljöbalkens 6:e kapitel, 11 § m.fl.

Miljöbedömningen har lagts på en delregional eller lokal nivå men relaterar enligt EG-direktivet till nationella miljömål och miljökvalitetsnormer i den mån dessa är relevanta för detta projekt.

Konsekvensbeskrivningen visar tillsammans med planeringsförutsättningarna på de natur- och kulturvärden området har och vilka konsekvenser för miljön som förslaget till fördjupad översiktsplan skulle innebära. Risk för betydande miljöpåverkan bedöms föreligga för påverkan på områdets vattendrag och för luftkvaliteten i delar av området. Ett antal konsekvensmildrande åtgärder föreslås. Dessa bör ingå i den fortsatta genomförandeplaneringen.

## DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

### Introduktion till plankartan

Plankartan redovisar översiktligt utbredningen av bebyggelsen. Området ska innehålla en blandning av bostäder och verksamheter. På plankartan redovisas i huvudsak verksamheter närmast E 18 och järnvägen och i huvudsak bebyggelse med bostäder längre in i området. En utbyggnad på upp till 5 000 bostadslägenheter och ca 85 000 m<sup>2</sup> lokaler för olika verksamheter kan rymmas totalt i Barkarbystaden. Planen har en genomgående kvartersstruktur och i förslaget redovisas hur denna form ger utrymme för stor variation i utformning och innehåll.

Med den omfattande utbyggnad som redovisas finns inte möjlighet att behålla den flygplats som i dag finns på fältet. I enlighet med översiktsplan 2001 innebär den fördjupade översiktsplanen en nedläggning av flygplatsen.

På Barkarbyfältet finns det fortfarande kvar anläggningar för totalförsvaret. I den fördjupade översiktsplanen tas hänsyn till detta för den omfattning verksamheten haft hittills. I planarbetet har framkommit att försvaret har planer på en omfattande utökning av containerförvaring och hantering på marken

vilket inte är lämpligt i anslutning till ett stort bostadsområde. Med olika byggnadstekniska åtgärder går dock störningarna från försvarsmaktens verksamhet att begränsa.

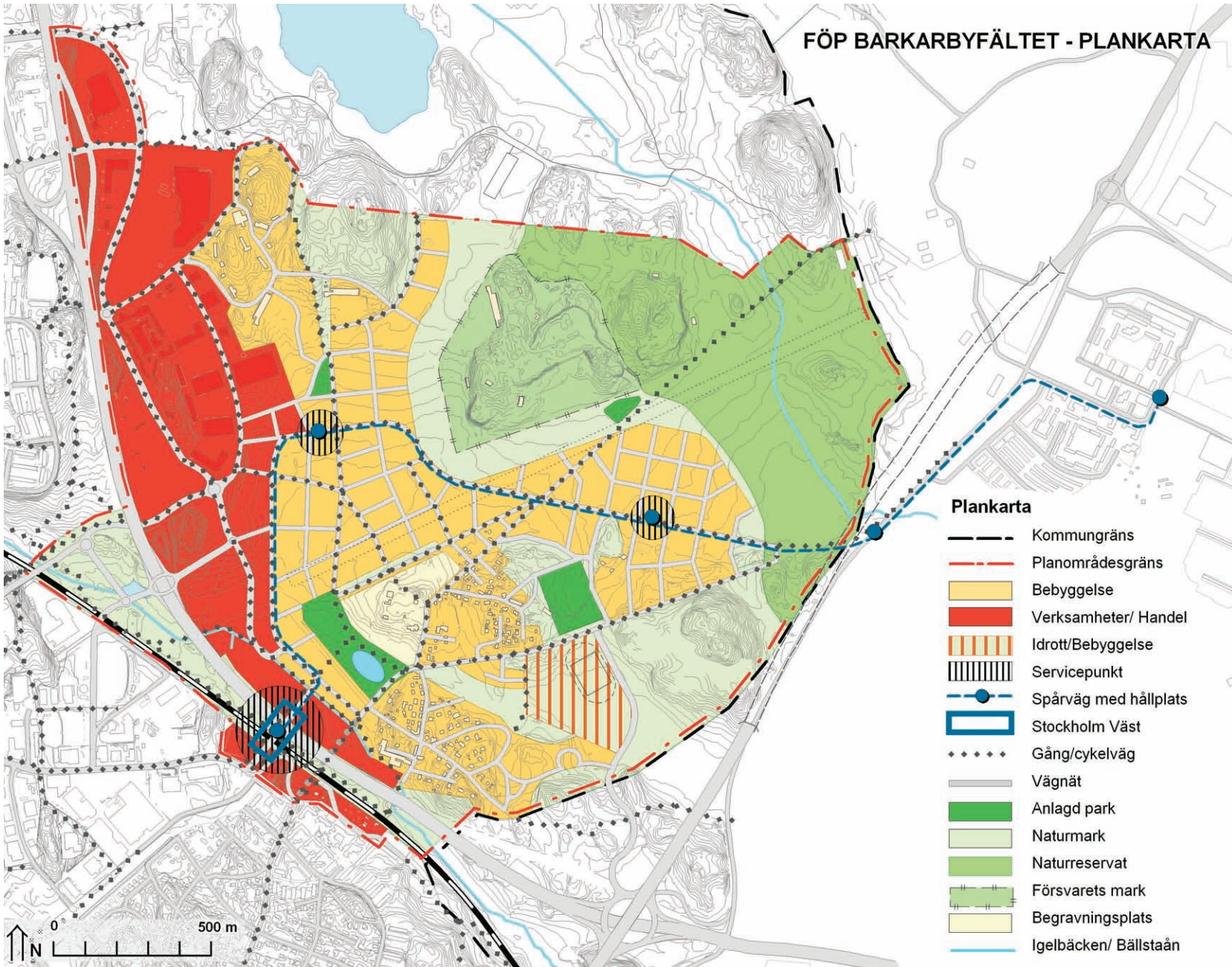
För att Barkarbyfältet ska kunna bebyggas krävs att det nationella och regionala vägnätet har tillräcklig kapacitet och att det kommunala huvudvägnätet kan anslutas till fullständiga och väl fungerande trafikplatser vid Hjulsta, Barkarby och Jakobsberg. Detta redovisas i planen liksom det lokala vägnätet med en struktur som ger alternativa färdvägar och som förbinder Barkarbystaden med omgivande stadsbygd. Anslutningar till E 18 finns i tre punkter - Hjulsta trafikplats, Barkarby trafikplats och Jakobsbergs trafikplats.

Också för gång- och cykeltrafiken finns ett sammanhängande nät och gröna stråk leder ut till det intilliggande friluftsområdet.

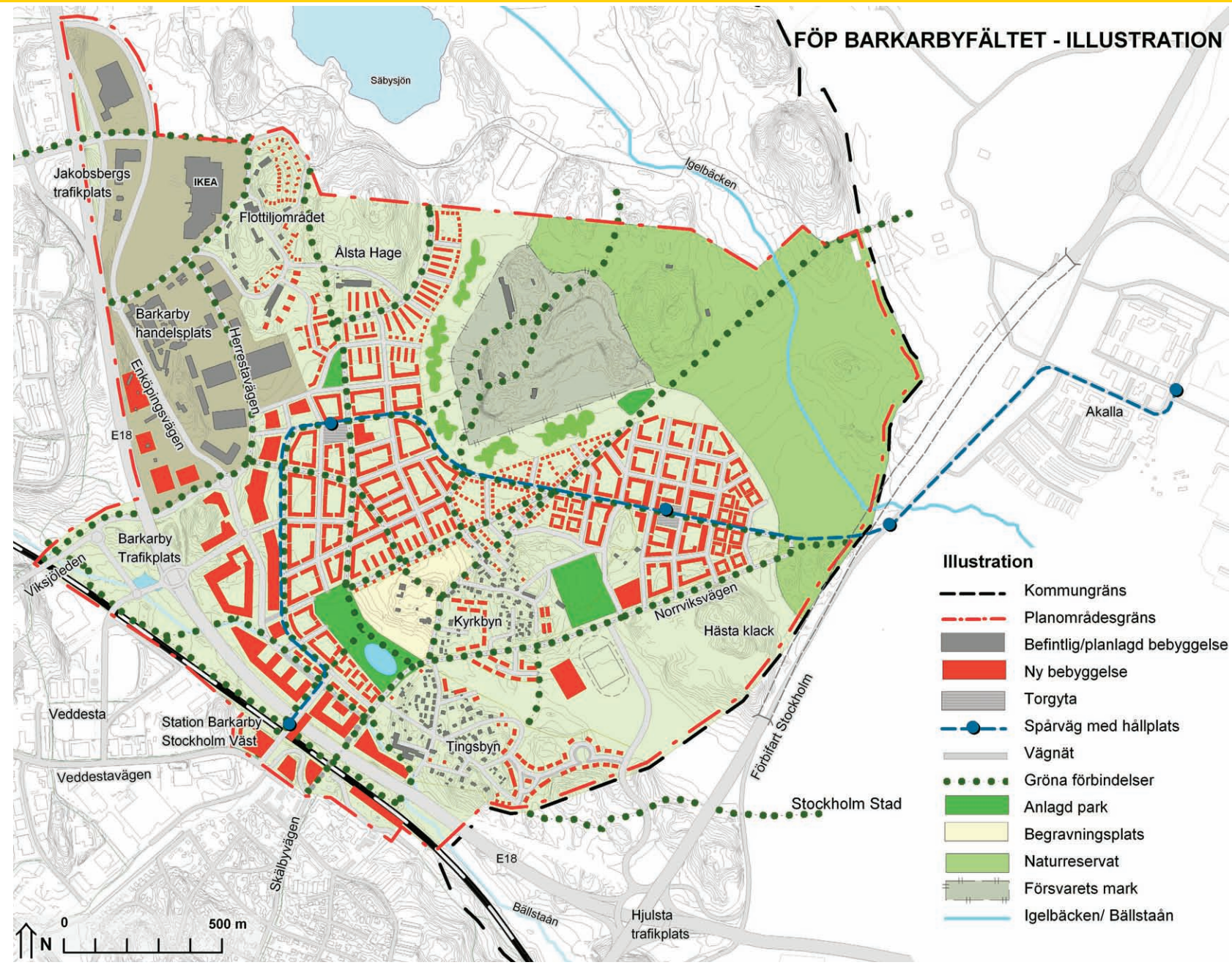
I planen ingår en lokalisering av station Stockholm Väst till Barkarby. Ett nytt stationsläge föreslås ca 400 meter norrut jämfört med idag. Med en stationsbyggnad tvärs över spårområdet nås den lätt från såväl västra som östra sidan.

En spårvägsförbindelse från Barkarby station till Akalla-Kista med två hållplatser inom Barkarbystaden ligger i förslaget.

Barkarbystaden har en grön struktur med parker, gröna stråk och det föreslagna reservatet längs Igelbäcken. Bällstaån och en dagvattendamm tillför ytterligare kvaliteter i området.



# FÖP BARKARBYFÄLTET - ILLUSTRATION



## Planstruktur

Planstrukturen är inspirerad av rutnätstaden med bebyggelse i kvarter och gator i ett genomgående nätsystem. Plantypen har visat sig vara robust och flexibel och har tålt successiva förändringar under hundratals år utan att de grundläggande rumsliga kvalitéerna gått förlorade. Inom kvartermönstret kan också torg, park- och lektytor inordnas. Variation kan skapas genom att dela upp utformningen och utbyggnaden av kvarteren på skilda byggherrar och arkitekter.

Struktur och god orienterbarhet fås också genom att gatorna utformas olika breda och med olika karaktär genom t ex trädplanteringar. Det är också viktigt med utblickar och landmärken i olika riktningar.

De viktigaste kulturhistoriska spåren ska uppmärksammas och respekteras. Befintliga värdefulla kulturmiljöer inom området ska tas tillvara som en tillgång och ge Barkarbystaden karaktär. Gamla vägsträckningar föreslås göras synliga och användas som motiv vid nyplanering där det är möjligt. Även flygets historia ska kunna avläsas i Barkarbystaden genom att delar av nya vägar följer landningsbanans sträckning eller genom att bevara öppna siktstråk.

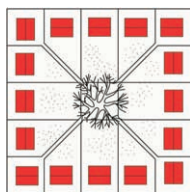
Huvudstråk för gång- och cykeltrafik är en del i planstrukturen och ska vara trygga, ha tydliga riktningar och kännas gena till viktiga målpunkter. Historiska vägsträckningar och stigar har fått utgöra en del av stommen i gatu- och cykelvägnätet.

## Kvarteren

Kvarterens storlek kan variera beroende på typ av bebyggelse, täthet och hushöjd. De flesta kvarter föreslås ha planterad, ”halvoffentlig” förgårdsmark med en bredd av ca 3-5 m.

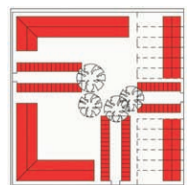
Slutna kvarter med bebyggelse utmed gatan och en inre gård ger en bullerskyddad utemiljö. I vissa lägen t ex mot parker eller i Barkarbystadens utkanter passar kanske en annan öppnare placering och bebyggelse typ bättre mot friluftsområdet. Det ska vara tydligt var gränsen mellan det privata och det offentliga rummet går. Det är viktigt att Barkarbystaden får en omväxlande och spännande utformning. Bebyggelsen ska ha hög arkitektonisk kvalitet.

Nedan visas olika exempel på täthet och antal lägenheter inom ett 100 x 100 m stort kvarter:



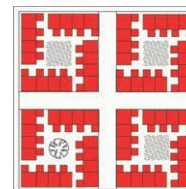
### Villakvarter 1-2 vån

ca 2500 m<sup>2</sup> BTA  
ca 16 lgh  
markparkering vid varje hus



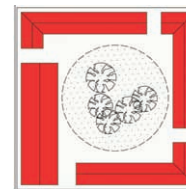
### Kvarter 2-3 vån, Flerbostadshus

ca 6000 m<sup>2</sup> BTA  
ca 60 lgh, 1-5 rok  
markparkering



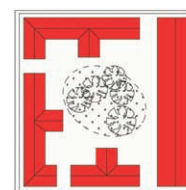
### Kvarter 3 vån Kvarter, enbostadshus, stadsradhus

ca 8000 m<sup>2</sup> BTA  
ca 60 lgh, 4 rok  
parkering på gata



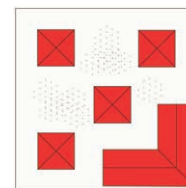
### Kvarter 3 vån Flerbostadshus

ca 8000 m<sup>2</sup> BTA  
ca 80 lgh, 1-5 rok  
parkering i p-hus



### Kvarter 4-5 vån Flerbostadshus

ca 12 000 m<sup>2</sup> BTA  
ca 120 lgh, 1-5 rok  
parkering i p-hus



### Punkthuskvarter 7-8 vån Flerbostadshus

ca 12 000 m<sup>2</sup> BTA  
ca 120 lgh, 1-5 rok  
parkering i p-hus

## Bebyggelsens utformning

Barkarbystaden ska få en omväxlande och spännande utformning. Hushöjder, täthet och arkitektoniskt uttryck ska variera. Här ges några exempel på hur bebyggelsen skulle kunna utformas i Barkarbystadens olika delområden.



Karta med de områden som beskrivs

**Vid Barkarby station** föreslås tätare och högre bebyggelse än för det övriga området. Här annonseras Barkarbystaden mot väg och järnväg och det är ett utmärkt kollektivtrafikläge. I detta läge är det viktigt med en täthet som ger förutsättningar för en god service och en spännande och karaktärsskapande bebyggelse. Vid Barkarby station kan bebyggelsen vara upp till 7-8 våningar, det vill säga motsvara höjden på befintliga bostadshus. Det är också önskvärt att bostäder byggs nära stationen för att ge en trygg och befolkad miljö så stor del av dygnet som möjligt.



Tät och stadsmässig bebyggelse föreslås nära Barkarby station. Här bebyggelseexempel från Hammarby sjöstad



Ny bebyggelse med stadskaraktär i Frösunda, Solna.

**Vid de båda spårväghållplatserna** är det lämpligt med tätare bebyggelse än för området som helhet för att ge fler kortare gångavstånd till kollektivtrafik. Bebyggelsen föreslås vara ca 4-5 våningar.

Vid hållplatserna kan också skapas torg och här kan finnas förutsättningar för närservice t ex en liten livsmedelsbutik.



Tät bebyggelse föreslås nära spårväghållplatserna. Bilden visar kvartersbebyggelse med slutna kvarter i Jakobsberg

### Bebyggelse närmast parkerna

Närmast parkerna ska bebyggelsen rikta sig mot parkrummet och utformas med hänsyn till de kvaliteter närheten till parken innebär.



Radhus som omgärdar kuperat, grönt parkrum. Nybodahöjden i Stockholm.



**Utformning av bebyggelsefronten mot försvarets område** samt ”buffertzonen” emellan kräver en särskild studie. Landskapet skulle kunna byggas upp, modelleras och planteras för att skapa skydd och mindre rumsbildningar, som kan bli närparker i denna zon.

#### **Bebyggelse i Flottiljområdet**

En nyligen antagen detaljplan tillåter nya bostäder och handel inom området öster om Herrestavägen och kullarna norr om Kaptensvägen. Utbyggnad pågår. De flesta av de gamla flottiljbyggnaderna bevaras. Området närmast E18 byggdes ut 1998-2003. Här finns även bevarad flottiljbebyggelse inom Barkarby handelsplats, som byggts om för butiksändamål.



*Nya villor inom Flottiljområdet terränganpassas väl så att områdets skogskaraktär behålls. Inspirationsbild från Kullön, Vaxholm.*

#### **Vid Järfalla kyrka**

Området närmast kyrkan kommer att hållas obyggt då gällande detaljplan medger en utvidgning av kyrkogården. Nedanför och

sydväst om kyrkogårdsområdet anger planbestämmelsen parkmark. Nordväst om den framtida gränsen för kyrkogården föreslås att 10-15 villor eller parhus tillåts inom en smal zon. Bebyggelsens utformning och skala samt tomtstorlekar ska vara noga avvägda för att passa in. Enköpingsvägens gamla sträckning återskapas fram till Herrestavägen. Vägen utformas som enbart gång- och cykelväg förbi kyrkan i den gamla sträckningen.



*Låg och småskalig bebyggelse föreslås nära kyrkan och Kyrkbyn. Skulle den kunna utformas som dessa nybyggda radhus och parhus i Solhem, Spånga?*

#### **Vid Barkarby torg och Tingsbyn**

Öster om Häradsvägen föreslås ny småskalig bebyggelse som sluter gaturummet upp mot korsningen Häradsvägen-Norrviksvägen. Detta är en smal del i det gröna stråket mot Stockholmsgränsen. Tingsbyn utökas i huvudsak med småskalig bebyggelse på ömse sidor om den lilla bäcken i harmoni med landskapet och närheten till den kulturhistoriskt värdefulla Tingsbyn.



*Småskalig bebyggelse som vetter mot en liten bäck. Exempel från det nybyggda Silverdal i Sollentuna.*

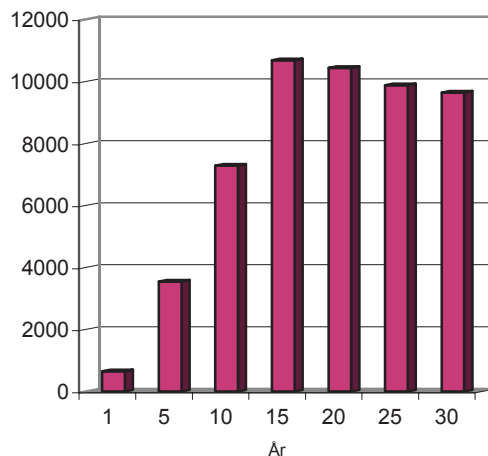
## Bostäder

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

## Befolkning

En befolkningsprognos har gjorts som visar hur invånarantalet skulle utvecklas i området under 30 år med olika utbyggnadsalternativ. Dels har en kontinuerlig utbyggnad under 15 år beräknats och dels en etappvis utbyggnad med ett uppehåll efter de första 10 åren. Befolkningsprognosen grundar sig på att ett varierat bostadsutbud är planerat för Barkarbystaden och att man i ett nybyggt område kan förvänta sig fler barnfamiljer och färre ungdomar än bland inflyttare i befintliga områden.

Om Barkarbystaden byggs ut med 5 000 lägenheter i jämn takt under 15 år skulle befolkningen, när området är fullt utbyggt, uppgå till närmare 11 000 personer. Detta alternativ ger också flest skolbarn i området med en topp när området är färdigutbyggt. Med en etappvis utbyggnad blir antalet skolbarn mer utjämnt. Antalet ungdomar i gymnasieåldrarna påverkas inte så mycket av om man väljer kontinuerlig eller etappvis utbyggnad. Inte heller den äldre befolkningen påverkas av om man bygger etappvis eller kontinuerligt.



Befolkningsutveckling i Barkarbystaden under 30 år, med kontinuerlig utbyggnad av 5000 lgh i 15 år.

## Sociala kvaliteter och kommunal service

Den redovisade befolkningsprognosen har legat till grund för bedömningen av den kommunala servicen i området.

### Barnomsorg och grundskola

I området beräknas det bo som mest mellan 1 000 och 1 400 barn i åldrarna 0-5 år. Förskolor ska finnas med i planeringen av de olika utbyggnads-etapperna och ligga i kommunikationslägen med minst tre avdelningar per enhet.

Grundskola/grundskolor planeras flexibelt över tiden för den successiva utbyggnaden av

området. Barkarbystaden bedöms behöva två grundskolor när området är helt utbyggt. Skolorna föreslås få centrala lägen med säkra skolvägar och kan också fungera som mötesplatser i stadsdelen.

### Gymnasium och vuxenutbildning

Antalet ungdomar i Barkarbystaden ger i sig inte behov av ytterligare gymnasieskola. Med en beräknad topp på 420 ungdomar i gruppen 16-18 år finns utrymme att ta emot eleverna i Järfällas nuvarande gymnasieskolor.

Barkarbystaden kan vara en lämplig placering för det naturvetenskapliga centrum som planeras i kommunen. Det är tänkt att vara en gymnasieutbildning för ungdomar och vuxna. Utbildningen ska ske i nära samarbete med näringsliv och högskola. Lokalisering intill annan verksamhet än skola är därför att föredra.

### Äldreomsorg

Barkarbystaden ska planeras så att hela miljön är anpassad för personer med nedsatt rörelseförmåga och ork. Den ska vara ”rullatorvänligt” planerad, till exempel med sittplatser utefter gångstråken. Stadsrummet utformas med tanke på god orienterbarhet med ”märken” för minnet, ljusa, säkra gångstråk med möjlighet till vilostunder. God orienterbarhet och torg och mötesplatser ökar möjligheten för äldre att bo kvar hemma. Små närbutiker är viktiga av serviceskäl.

Seniorbostäder ska finnas med central placering i området. Bra seniorbostäder ökar rörligheten i bostadsbeståndet.

### **Planering för funktionshindrade**

I Barkarbystaden ska det finnas bostäder för personer med olika typer av funktionshinder. Det ska planeras för en ny flexibel modell med flera separata lägenheter med olika närhet till gemensam service samt för lokaler för dagliga verksamheter.

Barkarbystaden ska möjliggöra delaktighet i samhällslivet för människor med funktionshinder. Servicepunkter och kollektivtrafik ska finnas nära. Gaturum, gångvägar, korsningar, torg etc ska gestaltas med hänsyn till tillgänglighetskrav enligt mål och ambitioner i kommunens handikappolitiska program. Boverkets regler och rekommendationer för ökad tillgänglighet ska tillämpas i utbyggnaden av Barkarbystaden. Krav ska ställas på exploatörer och projektörer att bevaka och kvalitetssäkra tillgängligheten till bostadshus och allmänna byggnader.

När nya lekplatser anläggs ska man tänka på att de ska fungera också för handikappade.

### **Trygghet**

Stadslandskapet ska utformas för att ge trygghet i parker, på allmänna mötesplatser och gångvägar. Undanskymda platser med skärmande vegetation som kan upplevas som otrygga ska undvikas. Gångstråken ska utformas för att vara trygga, säkra och högkvalitativa från start till mål, särskilt viktigt är det i gatuavsnitt som binder samman bostadsområden med kollektivtrafikpunkter.

Genom att blanda verksamheter och bostäder skapas en levande, tät och trygg stadsdel.

### **Integration**

Genom att skapa boendemiljöer med olika upplåtelseformer, storlekar, kostnadsnivåer och hustyper ska segregerade boendemiljöer motverkas. Väl utformade och lokaliserade mötesplatser skapar förutsättningar för möten mellan människor med skilda bakgrunder. Det är också viktigt att Barkarbystaden får bekväma gångförbindelser till andra stadsdelar.

### **Rekreation, kultur och fritid**

Trygga, väl belysta, och användarvänliga gång/cykelvägar ska binda samman stadsdelar med skolor, parker och idrottsplatser för att uppmuntra och stimulera till fysisk aktivitet. Regelbundet och strategiskt utplacerade bänkar och vilplatser underlättar för äldre och människor med funktionshinder.



*Den gamla vägsträckningen mellan Hägerstalund och Kyrkvägen. Vy mot flygfältet från nordost.*

Park- och rekreationsområden ska lokaliseras tillgängligt för alla för att tillgodose behov av fysisk aktivitet och vacker närmiljö. Särskilt barn, äldre och funktionshindrade måste få tillgång till park, natur och aktivitetsområden.

Näridrottsplatser, multisportarenor, ska lokaliseras nära skolor och kunna användas av skolan dagtid och vara tillgänglig för spontanaktiviteter övrig tid.

Ett lämpligt läge för en idrottsplats för den nya Barkarbystaden är nära tillfarten från Hjulsta. Där är idrottsplatsen lättillgänglig för trafik såväl utifrån som inom området och utrymme finns för parkering. Läget innebär också närhet till en spårväghållplats. Om en fullstor sporthall behövs i området kan den också få sin placering här.

Samlingslokaler och scen integreras i någon/några av de offentliga byggnaderna som idrottshall eller skola och ett bibliotek kan fungera som både skol- och folkbibliotek för området.

## Kommersiell service

Tillgången till butiker och service är viktiga kvaliteter i ett bostadsområde. Att det kommande bostadsområdet ligger intill norra Storstockholms största handelsplats i ett utmärkt kollektivtrafikläge ger förutsättningar att få bra tillgång till service.

Handelns Utredningsinstitut har bedömt förutsättningarna för handel och service på Barkarbyfältet och konsekvenserna för befintlig handel i kommunen.

I Barkarbystaden finns förutsättningar att etablera livsmedelshandel med både god kollektivtrafikförsörjning och bra tillgänglighet för biltrafik samt även på gångavstånd för kanske en fjärdedel av bostäderna. Det är samtidigt mycket angeläget att den kollektivtrafikknutpunkt som planeras i Stockholm Väst tas tillvara. Genom att flytta Barkarby station till ett nordligare läge ges här möjlighet till en tätare exploatering i anslutning till stationen, också på den västra sidan av järnvägen. Här finns goda möjligheter att få kompletteringshandel i bytespunkten mellan olika trafikslag.

Vid torgbildningar invid de två föreslagna spårväghållplatserna inne i bostadsområdet ska utrymme finnas för mer servicebetonad handel.

Närmast järnvägen och E 18 förslås ett stråk med verksamheter. Allra närmast anslutningen mot Barkarby station ska de vara i form av besöksintensiva företag och kanske hotell, restauranger och konferensanläggning.

## Arbete och näringsliv

Barkarbystaden planeras för boende, arbete, handel och rekreation. Näringsliv och utbildning i området är en förutsättning för att en intressant stadsbygd ska utvecklas här.

Med en planerad befolkning på ca 10 000 personer bör området innehålla minst 4 500 arbetsplatser för att balansera nuvarande nivå på arbetspendling i kommunen. Det är naturligt att handeln fortsätter att utvecklas i området men den bör blandas upp med andra former av företagande som kontorsarbetsplatser, service och viss mycket lätt och inte störande industri som anknyter till andra verksamheter i närområdet, t ex upplevelseindustrin och programvaruproduktion. Med tillkomsten av Stockholm Väst finns en idealisk lokalisering för högre utbildning inom teknik, logistik och handel som anknyter till verksamheter här.

I den fördjupade översiktsplanen ges utrymme för utbyggnad av ca 85 000 m<sup>2</sup> lokaler för kontor, handel och andra verksamheter. Verksamheter föreslås i zonen nära E18. Totalt skulle det inom Barkarbystaden finnas ca 240 000 m<sup>2</sup> verksamheter, vilket skulle kunna motsvara ca 6 000 arbetsplatser.

Idag finns totalt ca 90 000 m<sup>2</sup> handel utbyggd, inklusive IKEA och all handel öster om E18. Ytterligare ca 35 000 m<sup>2</sup> handel byggs ut under 2005-2006 och 10 000 m<sup>2</sup> för kontor och hotell är planlagda men inte utbyggda.

Vid Barkarby station föreslås tät bebyggelse och personintensiva verksamheter dvs kontor, skolor, centrumverksamheter.

## Försvaret

På Barkarbyfältet finns anläggningar för totalförsvaret. Hänsyn måste tas till detta riksintresse vid planeringen av Barkarbystaden. När kommunen övertog större delen av fältet från staten skrevs ett servitut om tillgänglighet in vid fastighetsbildningen. Avtalet innebär att delar av marken ska hållas tillgänglig som parkmark.

I den fördjupade översiktsplanen har en buffertzona på ca 100 meter lagts runt försvarets markinnehav. Gångstigar har markerats över området så att det inte ska utgöra en barriär mellan bebyggelse och friluftsområde.

Försvarets behov av transportväg för tunga transporter till sin anläggning innebär att störningar kommer att kunna uppstå för intilliggande bostäder. Försvarets transporter föreslås ske så att så få bostäder som möjligt passerar.



Under planprocessen har försvaret aviserat att störningarna från anläggningen (förrådsverksamhet) kan komma att öka. De bullerriktvärden för nyetablering av industri vid bostadsområden som gäller kan tillämpas här. Värdena redovisas i planeringsförutsättningarna, sidan 58. En bullerutredning har gjorts på försvarsmaktens uppdrag. Med utredningen som grund har länsstyrelsen bedömt att bullerskyddande åtgärder kan ge godtagbara lösningar för såväl bostäder som försvarsmaktens verksamhet. Ansvarsfrågan för eventuellt erforderliga åtgärder får klaras ut i genomförandet.

## Flyget

Kommunens översiktsplan anger att flyget ska avvecklas före en samlad större utbyggnad på grund av störningar och säkerhetsrisker.

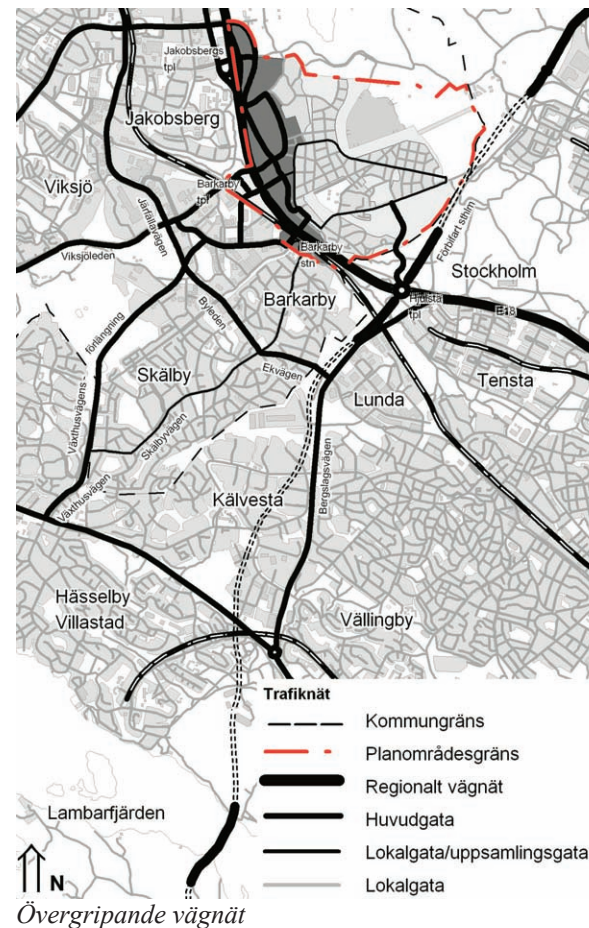
I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har det studerats om det är möjligt att behålla någon del av flyget på fältet och samtidigt planera för en större utbyggnad av bostäder. Se planeringsförutsättningarna sid 45.

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

En avvecklingsplan bör utarbetas som en del i en genomförandestrategi.

## Trafik

För att Barkarbyfältet ska kunna bebyggas krävs att det nationella och regionala vägnätet har tillräcklig kapacitet och att det kommunala huvudvägnätet kan anslutas till fullständiga och väl fungerande trafikplatser vid Hjulsta, Barkarby och Jakobsberg.



## Biltrafik, regionalt vägnät

### Hjulsta trafikplats

E18 kommer att byggas ut till motorväg mellan Hjulsta och E4 i Kista trafikplats. Barkarbystaden ansluts till Hjulsta trafikplats från nuvarande Norrviksvägen. Utbyggnaden av E 18 är planerad att påbörjas 2007.

### Barkarby trafikplats

En komplett Barkarby trafikplats byggs om i ett nytt läge med direkt anslutning till Barkarbystaden och Veddesta. I ett första skede kommer den befintliga trafikplatsen att byggas om och kompletteras med av- och påfartsramper på trafikplatsens norra sidan. Utbyggnaden påbörjas under 2006. Ramperna innebär främst en avlastning av Enköpingsvägen mellan Jakobsberg och Barkarby trafikplats men kan också ge en mindre omfördelning av trafiken inne i området. Ramperna kommer att ge en snabbare anslutning till E 18 för norrgående trafik från södra delen av Barkarby handelsplats och Veddesta.

### Förbifart Stockholm

Vägverket planerar för förbättrade nord-sydliga vägförbindelser i regionen. Ett av de alternativ som studeras är en förbifart med en delsträcka från Hjulsta trafikplats mot Häggvik. Vägen är planerad att gå i tunnel förbi Barkarbyfältet. En tunnelförläggning ställer krav på Järfälla och Stockholm att inte skapa andra barriärer i området utan ta tillvara den förbättring av miljön som tunneln skulle ge. Utbyggnaden av förbindelsen kan tidigast påbörjas 2008 och stå klar 2016.

### **Biltrafik, huvudvägnät**

Huvudvägnätet ska leda trafiken mellan kommundelarna och ut på det övergripande vägnätet – E18 och Bergslagsvägen/Akallavägen, samt den tillkommande förbifarten.

**Enköpingsvägen:** Från Enköpingsvägen fördelas trafik till Barkarby handelsplats och Barkarby-staden. Söder om Herrestarondellen ändras vägens sträckning.

**Veddestavägen:** Veddestavägen tillkommer som huvudgata med koppling via ny bro till Barkarby-staden. När en ny anslutning byggs från Växthusvägen till Veddestavägen kan anslutningen vid Viksjöleden stängas.

**Ny huvudgata:** En ny huvudgata tillkommer mellan Växthusvägen och Veddestavägen vid Järfällavägen. Gatans läge är inte studerat.

**Byleden och Ekvägen:** Byleden och Ekvägen behålls som huvudgator.

**Viksjöleden:** Viksjöleden ges kapacitetsstarka korsningar vid Järfällavägen och Veddestavägen för att klara den beräknade trafikökningen.

**Växthusvägens förlängning:** Växthusvägens förlängning mellan Växthusvägen i Stockholm och Järfällavägen är en komplettering av huvudvägnätet och kommer att avlasta Skälbyvägen. Det blir en gen sträckning mellan kommundelarna som ger förutsättningar att bygga ut Ormbackaområdet.

### **Biltrafik, lokalt vägnät**

Det lokala vägnätets funktion är att sprida trafiken till flera gator, öka tillgängligheten och binda samman stadsdelar. Nätstrukturen ger en rad möjliga kombinationer av färdvägar.

**Norrviksvägen:** Norrviksvägen utgår delvis som huvudgata och ges en uppsamlande funktion med koppling till Hjulstaanslutningen. Förbifart Stockholm byggs i tunnel där Norrviksvägen i dag ansluter till Akallavägen. Norrviksvägen blir endast en mindre, lokal gata. Norrviksvägen ansluter till Akallavägen men tillåter i första hand endast buss- och långsamgående trafik, främst för att minska risken för genomfartstrafik. Möjligheten att tillåta annan biltrafik mellan Norrviksvägen och Akallavägen som en lokal förbindelse mellan Barkarby och Akalla ska kvarstå och studeras närmare när Förbifart Stockholm byggs.

**Herrestavägen:** Vägen ska breddas och utformas med trädallé i mitten. Vägen får tillräcklig bredd för en eventuell framtida spårväg. Utbyggnad kommer att ske 2005-2006.

**Skälbyvägen:** Skälbyvägen utgår som huvudgata i hela sin sträckning och får i stället funktionen som en uppsamlingsgata för Barkarby - Skälby. Barkarbybron i Skälbyvägens förlängning mot Norrviksvägen föreslås användas för enbart gång- och cykeltrafik i framtiden.

**Ny lokalgata:** En ny lokalgata/uppsamlingsgata i spårvägens sträckning med koppling till Enköpingsvägen tillkommer på fältet.

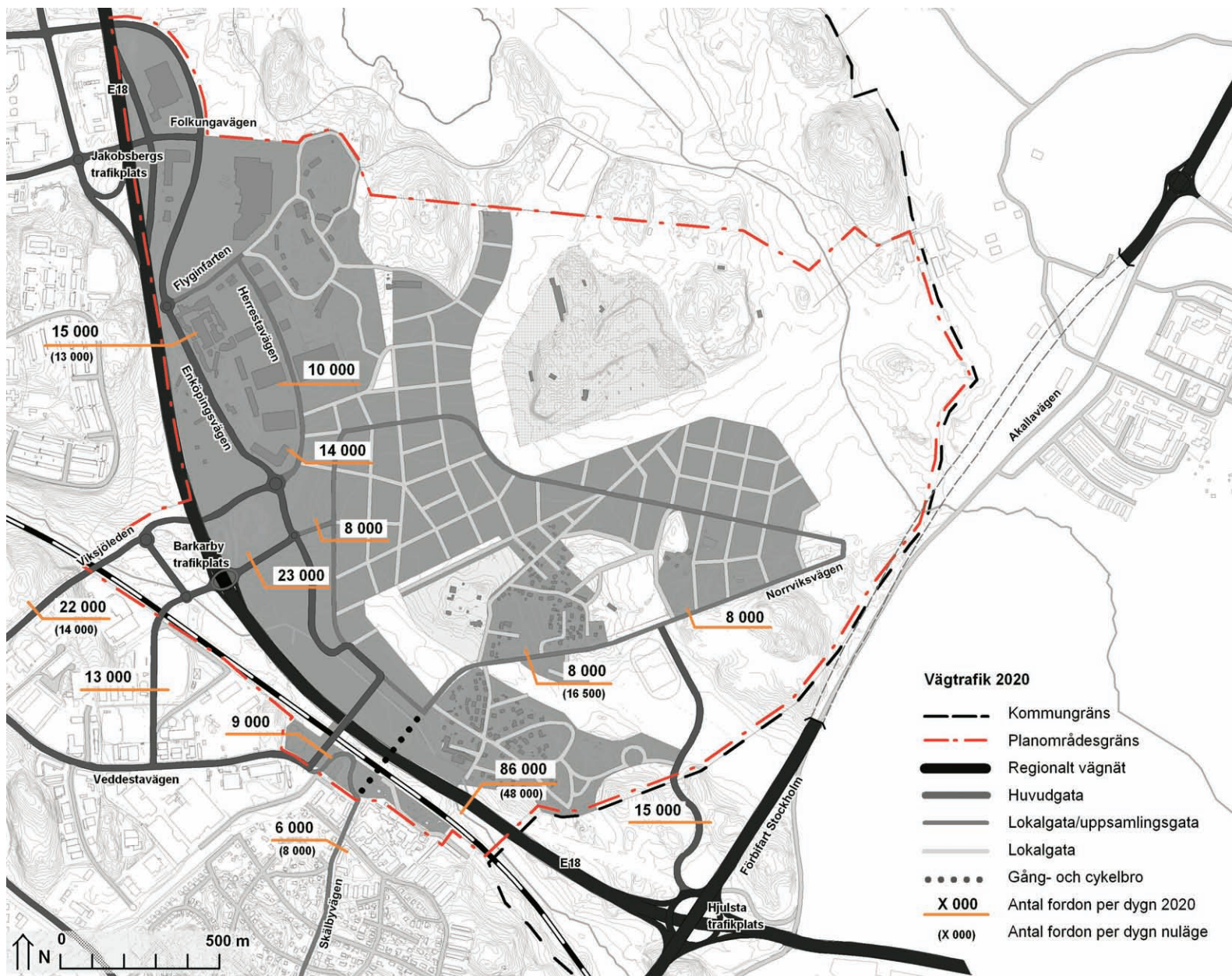
**Försvarets tillfart:** Försvarmakten har önskemål om att dess område ska vara tillgängligt för 24 m långa lastfordon. Den tunga trafiken kommer att vara störande för omgivningen. För att så få boende som möjligt ska störas av trafiken föreslås att infart till försvarets område ska ske från Herrestavägen i handelsområdets södra del. Idag nås försvarets område via Folkungavägens förlängning genom naturreservatet.

### **Trafikbuller**

Bullerstörningarna i bebyggelsen bedöms främst uppkomma på grund av trafiken på E18 i områdets utkant och på huvudgatorna samt på lokalgator med uppsamlande funktion inom området.

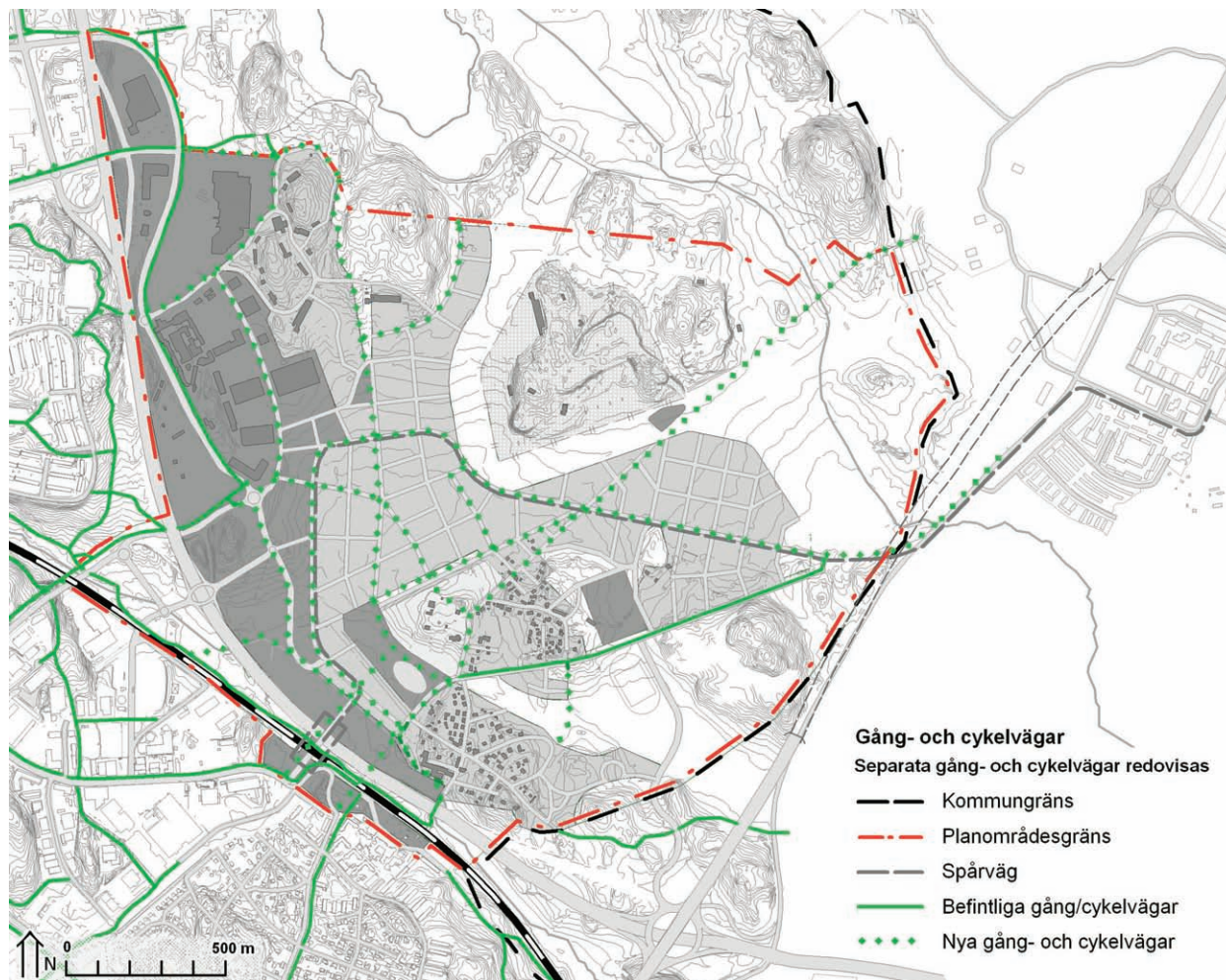
Bebyggelsen intill E18 måste skyddas genom skärmar eller vallar. Bebyggelsen utmed huvudgatorna utformas som slutna kvarter för att åstadkomma en bullerskyddad gård.

Gator med ca 5 000-6 000 fordon/dygn kommer att få ekvivalentvärden < 65 dB vid fasad 10 m från vägmitt om hastigheten är 50 km/h. Lägre hastigheter ger givetvis lägre ekvivalentnivåer. För att få ekvivalentvärden under 55 dB krävs att antalet fordon/dygn är högst ca 500 och hastigheten högst 50 km/h eller ca 1 000 om hastigheten inte överstiger 30 km/h. Slutna gaturum kan förstärka bullret. Bullerutredningar krävs i samband med detaljplanering.



### Gång- och cykelstråk

Ett sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik ska finnas. Gång- och cykelstråken ska vara gena och kännas trygga. Gång- och cykelvägar ska ligga utmed stråk för service och verksamheter, förbinda stadsdelarna, leda ut mot naturreservatet och fram till viktiga målpunkter.



### Befintliga gc-förbindelser

- Gc-väg utmed Folkungavägen
- Gc-väg i öst-västlig riktning över nuvarande Akallavägen mot Stockholm
- Gc-väg från Jakobsberg utmed Bällstaån mot Stockholm (befintlig fram till Barkarby)
- Gc-väg utmed Norrviksvägen mot ny park och idrottsplats och befintlig gc-väg i Akalla

### Nya stråk föreslås genom Barkarbystaden ut mot naturreservatets gång- och cykelstråk

- Gc-väg på ny "kombibro" mellan Skälby / Barkarby - Barkarby station- Barkarbystaden
- Gc-väg från Barkarby station genom Kyrkparken upp mot naturreservatet i den gamla vägsträckningen mot Säby gård
- Gc-väg från den befintliga bron vid Barkarby station till naturreservatet via Kyrkvägen och i dess fortsättning i den gamla vägsträckningen mot Hägerstalund
- Gångstråk över försvarets område som enligt avtal delvis ska vara allmänt tillgängligt

### Nya gc-vägar föreslås utmed viktiga stråk för service och verksamheter och till viktiga målpunkter

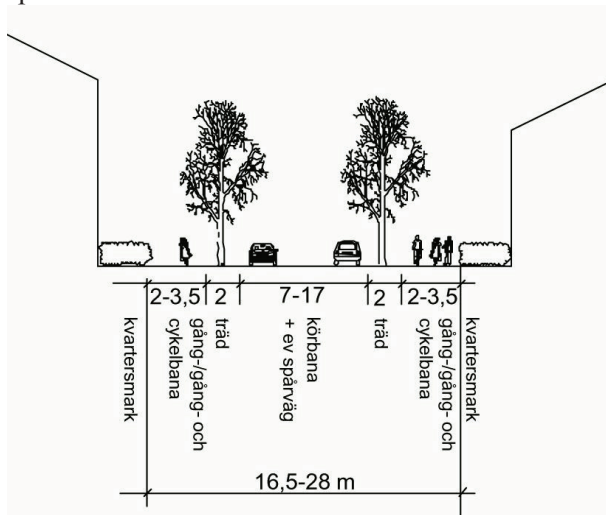
- Gc-väg utmed spårvägens sträckning genom Barkarbystaden
- Gc-väg utmed Herrestavägen (planerad, delvis byggd)
- Gc-väg på befintlig bro mellan Skälbyvägen och Norrviksvägen
- Gc-väg mellan Tallbohov och Barkarby-staden (delvis befintlig, planskild korsning behövs)



### Gators utformning

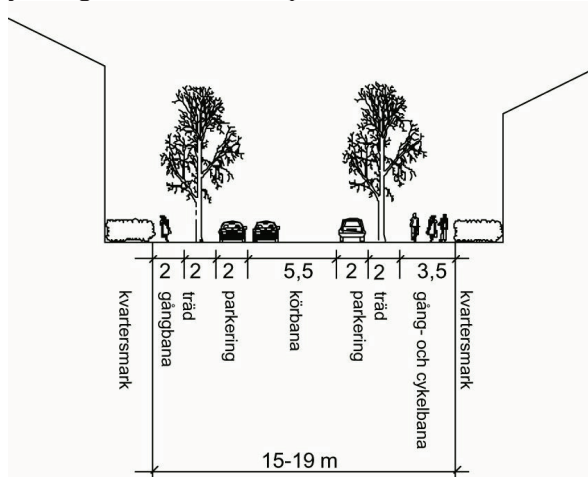
Gatorna utformas utifrån funktion, innehåll och trafikmängd. Gatunätet är en grundläggande del av strukturen i Barkarbystaden. I huvudsak tre typer av gator föreslås, huvudgator och två varianter av lokalgator. Gator ska i princip vara genomgående.

**Huvudgator** utformas som allégator med trädader i mitten eller på sidorna. I den nya huvudgatan Herrestavägen ska finnas plats för en framtida spårväg. Hastigheten på huvudgatorna föreslås vara 50 km/h. Bredd ca 18 m. Bredd med spår ca 28 m.



**Lokalgator typ A** utformas som smala gator med gångbana eller eventuellt gång- och cykelbana. Lokalgator kan göras fartdämpande med t ex avsmalningar och upphöjda korsningar. Hastigheten på lokalgatorna föreslås vara 30 km/h. Bredd ca 15-19 m, beroende på om kantstensparkering ska finnas. Träd ska finnas på

gatumark. Den planerade gatan i spårvägens sträckning utformas enligt typ A men med ytterligare ca 10 m för spår.



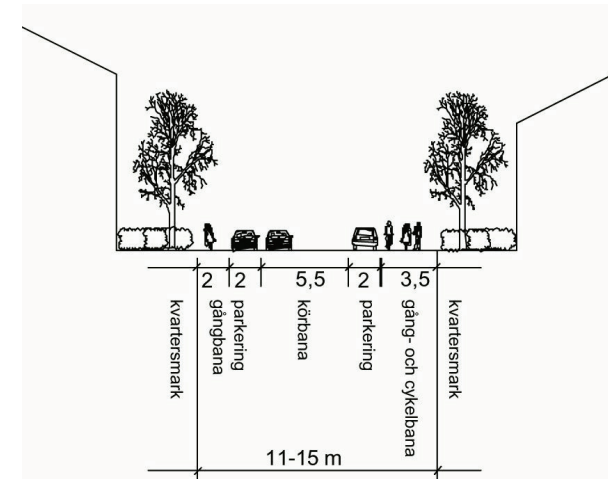
Typsektion lokalgata typ A



Lokalgata typ A. Exempel från Vega i Järfälla.

**Lokalgator typ B** utformas som smala gator med gångbana eller eventuellt gång- och cykelbana. Lokalgator kan göras fartdämpande med t ex avsmalningar och upphöjda korsningar.

Hastigheten på lokalgatorna föreslås vara 30 km/h. Bredd ca 11-15 m, beroende på om kantstensparkering planeras. Träd anläggs på kvartersmark.



Typsektion lokalgata typ B



Lokalgata typ B. Exempel från Turebergs allé.

### Trafiksäkerhet

Det finns en konflikt mellan barns rörlighet och kvartersstrukturen eftersom större sammanhängande bilfria områden saknas. Strukturen ger också många korsningar, vilket ger konfliktpunkter. God trafiksäkerhet är starkt förknippad med låg hastighet. För att skydda gång- och cykeltrafikanter är det därför viktigt att lokalgatorna utformas dämpande så att hastigheten inte överskrider 30 km/tim. Gångbanor behövs generellt i området och kan vara upphöjda i korsningar, alternativt kan hela korsningar förhöjas. Där gatuparkering tillåts bör parkeringsfickor anordnas. Detta sammantaget med gatumiljöns utformning ger låga hastigheter och prioriterar de oskyddade trafikanterna. Utformningen dämpar även oönskad genomfartstrafik.



Det kan ibland vara motiverat att utforma gatan enkelriktad om gaturummet ska ge ett småskaligt intryck. Här ett exempel från Nybodahöjden där gångbanor, alléplantering, parkering och gata samsas.

### Parkering

Barkarbystaden planeras med god tillgång till kollektivtrafik och med ett väl fungerande gång- och cykelvägnät. Detta ger förutsättningar för att invånarna i Barkarbystaden inte ska vara bilberoende. Området planeras också för en normal bilanvändning med de parkeringsbehov som följer av detta. För att inte splittra varje kvarter med parkeringsytor kan en lösning vara att anordna parkeringskvarter.

#### Följande parkeringsbehov antas:

Bostäder:	1,5 bpl/lägenhet $\geq 3$ rok 2 bpl/friliggande hus För smålägenheter kan lägre antal bilplatser accepteras
Handel	40-60 bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA
Kontor	20 bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA
Närservice	15-20 bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA
Småindustri	10 bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA
Lager	5 bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA

### Infartsparkering

Infartsparkering ska finnas vid Barkarby station. Parkeringen bör utformas som garage med bra gånganslutning till kollektivtrafiken. Ytkrävande markparkering bör endast förekomma som korttidsparkering och angöring och inte tillåtas breda ut sig nära stationen.

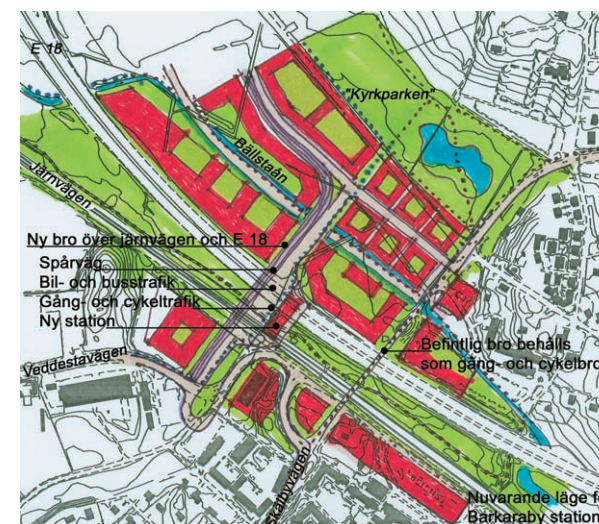
### Kollektivtrafik

Barkarbystaden byggs ut med mycket god kollektivtrafikförsörjning så att bilberoendet kan minska. Gatunätet utformas så att området kan försörjas med spår- och busstrafik. Bebyggelsens utformning och utbredning har anpassats så att de flesta bostäder och arbetsplatser nås på

gångavstånd från pendeltåg eller spårväg. Bussförsörjning kompletteras.

### Järnväg

Målarbanans utbyggnad för ökad tågkapacitet utreds av Banverket. Här studeras också stationsutformning och lokalisering av station Stockholm Väst. Barkarby är Banverkets huvudalternativ. Utbyggnaden kan ske efter att Citybanan färdigställs ca år 2013.



Barkarby station flyttas.

### Barkarby station

En flytt av Barkarby station ca 400 m norrut föreslås. Det ger utrymme att bygga tätare i ett stationsnära läge och ger bra tillgänglighet för många. En flytt av stationen är att föredra även om inte Barkarby blir Stockholm Väst. Även utan regionalstågstopp kommer stationen att vara viktig som knutpunkt.

Den nya stationen och stationsbyggnaden placeras på en ny bred bro över järnvägen och E18. På bron ska också finnas plats för spårväg, busstrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik. Bron ska vara så kort som möjligt för att överbrygga barriären mellan östra och västra Barkarby. Stationen ska tillhöra och vara lika tillgänglig för båda sidor. Det är inte studerat hur lång bron måste vara. Det är önskvärt att det ryms bostäder mellan spårvägen och parken.

Lättillgängliga och helst också regnskyddade cykelparkeringar ska planeras nära stationen.

#### **Stråk för tunnelbana eller spårväg**

En sträckningsstudie av en spårförbindelse Barkarby - Kista/Akalla har utretts av Regionplane- och trafikkontoret, SL, Stockholms stad och Järfälla kommun tillsammans. Alternativ med en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby/Stockholm Väst respektive spårväg med två alternativa sträckningar från Kista via Akalla till Barkarby/Stockholm Väst har studerats.

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

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

#### **Spårväg**

I den fördjupade översiktsplanen förordas en spårvägsförbindelse. Det spårsträckningsalternativ som har ett stationsläge nära Barkarby handelsplats har lagts in i planen.

Genom att ta med spårvägen i ett tidigt skede i planeringen av Barkarbystaden finns det goda förutsättningar att få en bra placering av spårvägen i bebyggelsen. Två hållplatslägen föreslås inom området förutom vid Barkarby station samt en ”grön hållplats” vid Igelbäcken strax utanför kommungränsen. Hållplatsen kan bli en ny knutpunkt för rekreationsområdet och skapa en ny entré till Järvafältet och öka tillgängligheten till naturområdena.

Spårväg i gatumiljö kan ge en del trafiksäkerhetsproblem. Spårvägen och området runtomkring måste därför utformas så att riskerna minimeras. Där spårområdet inte kan inhägnas måste troligen hastigheten vara låg, ca 20 km/h.



*Spårväg. Inspirationsbild.*

Utrymme i gaturummet ska finnas för en framtida spårväg mellan Barkarby station och Jakobsberg. Möjligheten ska hållas öppen för en sådan framtida sträckning längs Herrestavägen eller via Veddesta.

#### **Lokalt stråk för buss**

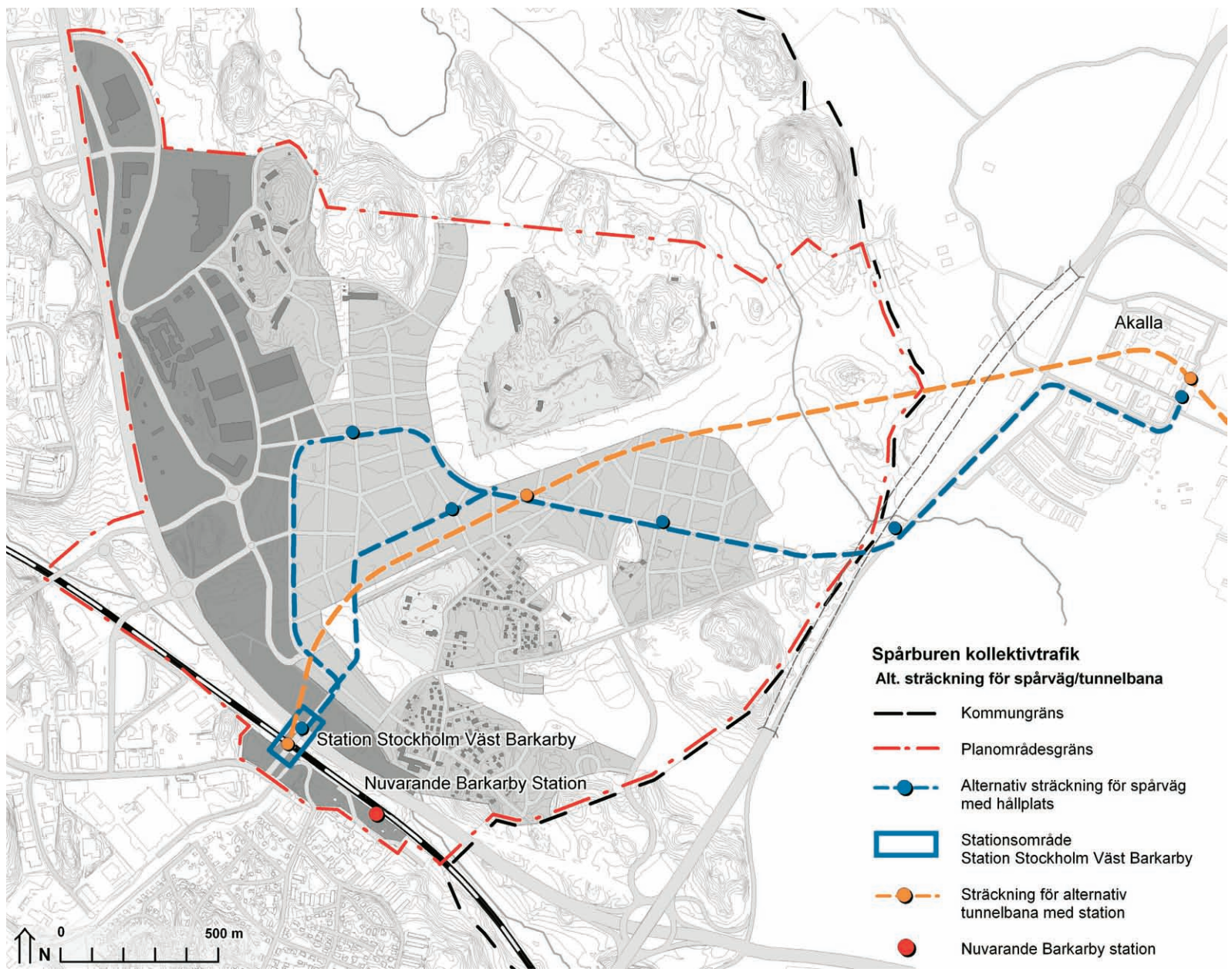
Den lokalgata som planeras i spårvägssträckningen ska vara utformad för att medge busstrafik. På sikt och när Barkarbystaden är utbyggd ska kollektivtrafikförsörjningen ske med spårvagn men under ett antal år kommer det att vara buss som trafikerar området.

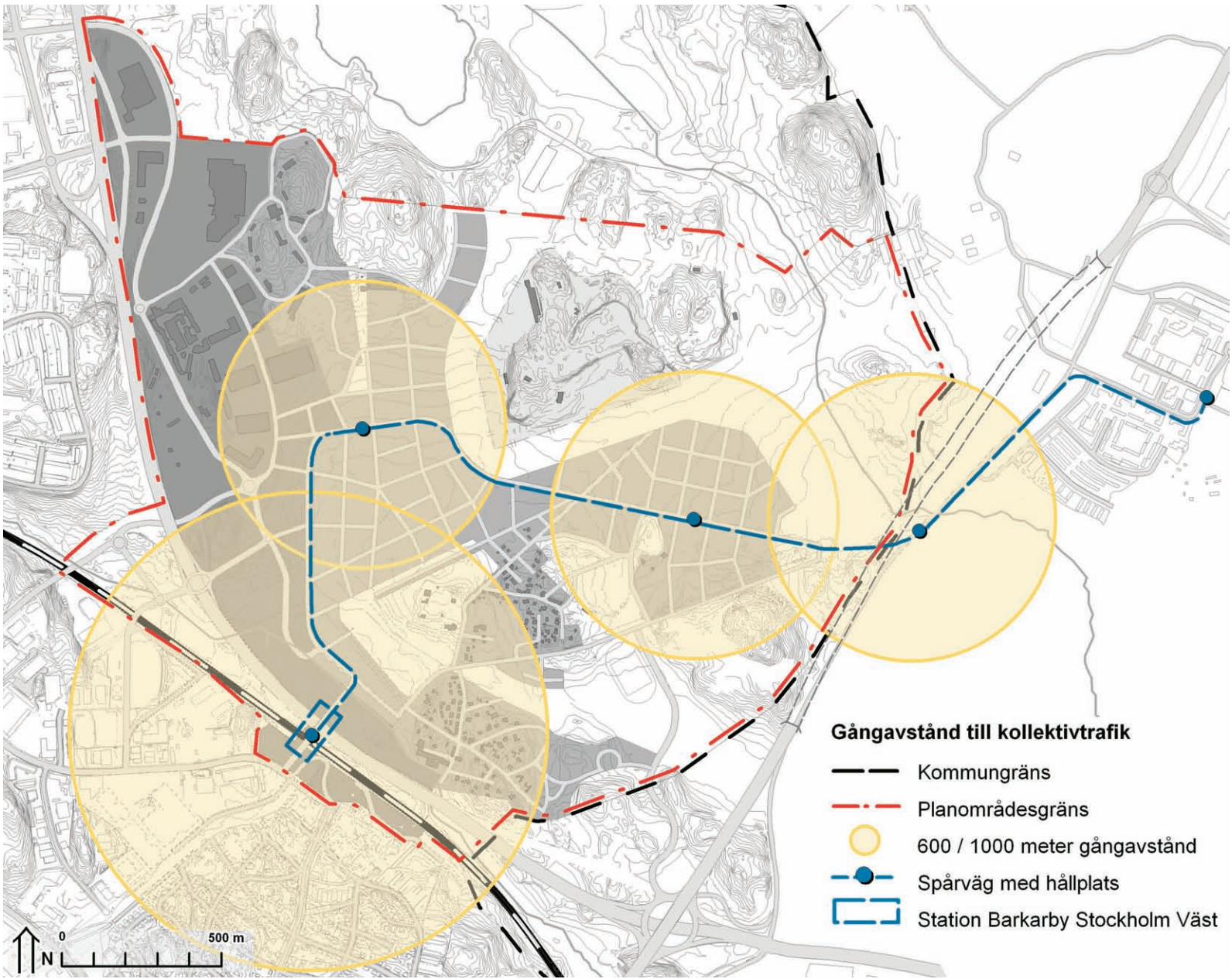
Även med en utbyggd spårförbindelse kommer busstrafik att komplettera kollektivtrafikförsörjningen i de delar av området som får långa gångavstånd till spårväghållplatser och järnvägsstation.

De föreslagna sträckningarna och hållplatslägena för pendeltåg/regionaltåg, spårväg och buss innebär god kollektivtrafikförsörjning inom Barkarbystaden.

#### **Tunnelbanealternativ**

Den fördjupade översiktsplanens struktur hindrar inte en eventuell framtida tunnelbaneförsörjning av området. Rutnätsstrukturen är flexibel då kvarteren kan utformas med olika täthet. Skulle det istället bli aktuellt med tunnelbana innebär detta endast en station/hållplats i området förutom Barkarby station. Barkarbystadens täthet behöver i så fall omstuderas.

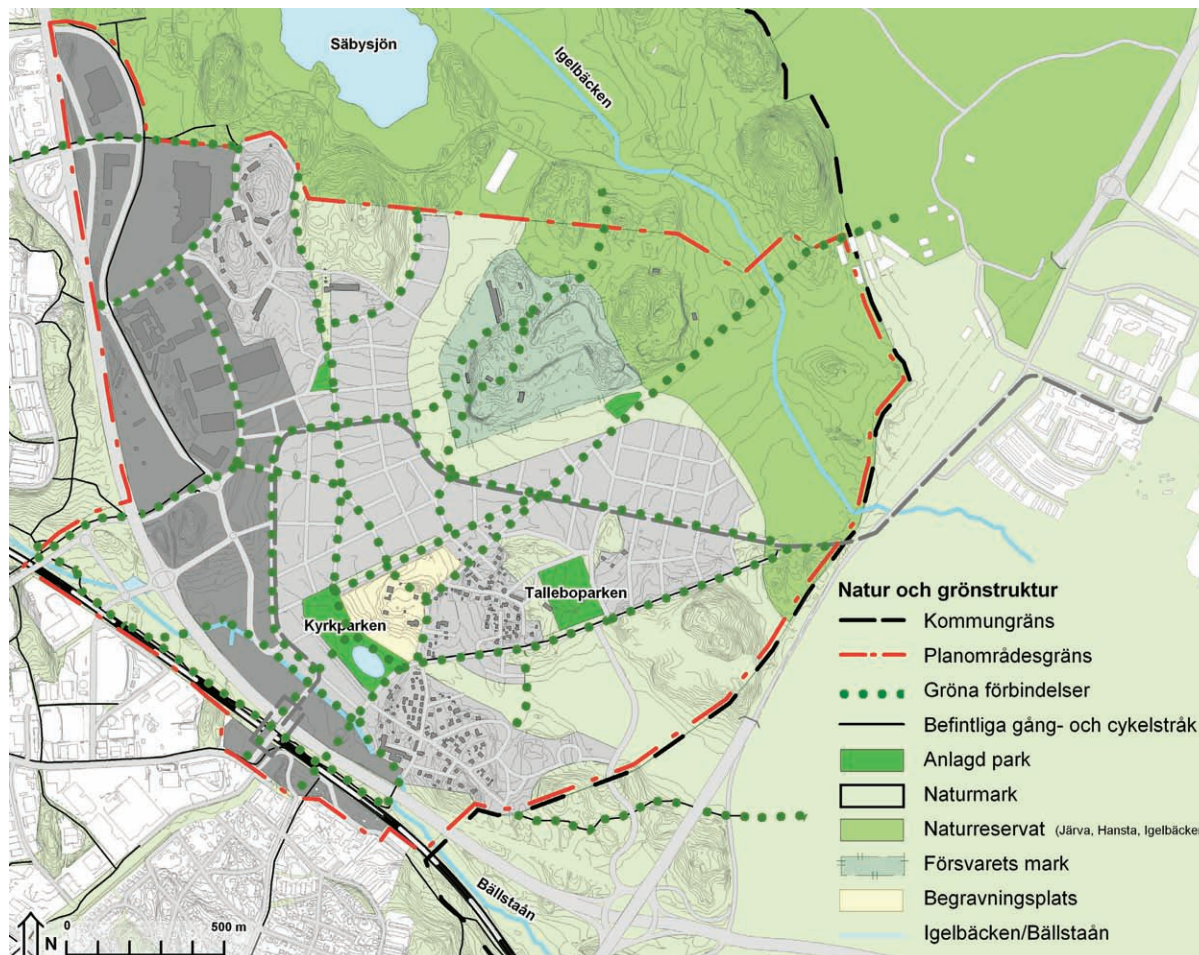




## Natur och grönstruktur

### En grön struktur

Parker och naturområden har stor betydelse för människors livskvalitet och hälsa. Inom Barkarby-staden ska finnas en grön struktur där stadsparkerna, naturreservatet och den regionala gröna kilen mot Stockholm är förbundna genom gröna stråk.



Gröna passager som kan vara trädplanterade gång- och cykelvägar ska tillkomma eller förbättras på flera ställen vid E18 och järnvägen för att överbygga barriären till andra stadsdelar. Passagerna ska utformas så att de blir attraktiva och trygga. Även det gröna sambandet med Akalla ska förstärkas.

### Natur- och friluftsområde

Västra Järvafältets naturreservat finns på promenadavstånd. Öster om Barkarbystaden planeras ett naturreservat för Igelbäckens dalgång. En ny gång- och cykelväg i dalgången ska samplaneras med grannkommunerna och bindas samman med övriga gc-nätet i området.

### Stadsdelspark

Inom Barkarbystaden föreslås två stadsdelsparker med olika karaktär men med en god sammansättning av sociala, kulturella och estetiska kvaliteter. Några olika konkreta exempel på värdebegrepp som används är:

<i>folkliv</i>	<i>blomprakt</i>	<i>isbana</i>
<i>bollspel</i>	<i>grön oas</i>	<i>utsikt</i>
<i>evenemang</i>	<i>kulturmiljö</i>	<i>vattenkontakt</i>
<i>lekplatslek</i>	<i>naturlek</i>	<i>promenader</i>
<i>café</i>	<i>ro</i>	<i>sitta i solen</i>

Tillgänglighet, trygghet och trivsel är också förutsättningar för att en plats ska bli värdefull och användas. Stadsdelsparkerna ska enligt kommunens "Grönplan" ligga inom 500-800 m gångavstånd för så många som möjligt och finnas nära de gång- och cykelstråk man naturligt passerar. De bör kunna nås så trafiksäkert som möjligt för förskolebarn.

**”Kyrkparken”** anläggs inom det låglänta området intill Järfälla kyrka. Parken blir ca 3,5 ha stor och ska vara en lugn, rofylld och vacker plats med en anlagd dagvattendamm, vindskyddade sittplatser, växtprakt och öppna gräsytor. Gångstråk ska naturligt leda genom parken. Parken kommer att avgränsas av kyrkogården, ny bebyggelse och Norrviksvägen. I anslutning till eller i parken bör det kunna finnas ett café. Dammen ska vara en estetiskt tilltalande reningsdamm för dagvatten och ett miljöskapande tillskott i stadsparken.



*Lugn, rofylld park med vackra planteringar. Bilden visar Riddarparken i Jakobsbergs centrum.*

**”Talleboparken”** anläggs vid höjdpartierna öster om Kyrkbyn. Parken blir ca 5-6 ha och föreslås vara en social park med isbana på vintern, plaskdamm, lekutrustning, plats för evenemang och i övrigt intensiv användning. Här skulle en 20 x 40 m ”multipark” kunna anläggas med möjligheter till spontanidrott. Multiparken kan vara utrustad med t ex mål för handboll och

innebandy, basketkorgar, nät för volleyboll och med konstgräs för olika typer av bollspel. En av Barkarbystadens skolor bör placeras i närheten. På andra sidan Norrviksvägen föreslås plats för en fullstor idrottsanläggning.

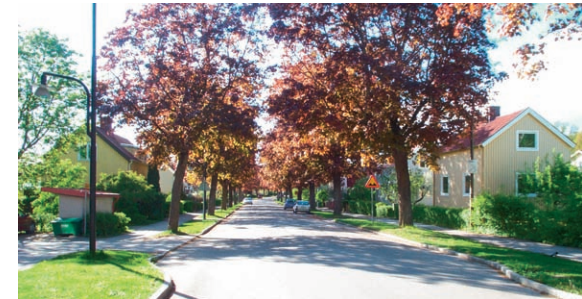
Inom parkområdet finns naturvärden i form av de Geermoräner och kulturvärden (fornlämningar) som skulle kunna bevaras inom parken.



*Park för sport och aktiviteter. Exempel från Stora Mossen i Stockholm*

#### **Parkstråk mot naturreservatet**

Trädplanterade gång- och cykelstråk ska leda genom Barkarbystaden ut till naturreservatet. Stråken planeras inte som separata gröna stråk utan är gång- och cykelvägar inom lokalgatunätet. Sittplatser ska finnas utmed stråken.



*Alléplanterat stråk med gång-/gång- och cykelbanor. Bilden är från Beckombergavägen i Norra Ängby.*

#### **Närparker**

Närparker ska enligt kommunens grönplan finnas inom 150-300 m från bostaden. De ska bland annat fungera som mötesplatser för lite äldre barn. En närpark har illustrerats i Barkarbystadens nordvästra del och en inom buffertzonen mellan försvarets verksamhet och bostäderna.

Området mellan försvarets mark och den nya bebyggelsen bör modelleras och planeras. Dess utformning bör bestämmas tidigt så att t ex massor från utbyggnaden kan användas för gestaltningen av området. Möjligheten att anlägga odlingslotter i någon del av buffertzonen ska prövas i detaljplan.

Även stadsdelsparkerna kan fungera som närparker.

#### **Närlekplatser**

Närlekplatser för barn upp till 5 år ska finnas på kvartersmark.

### Platser och torg

Platser och torg som är tydligt formade och avgränsade offentliga rum ska finnas. Sådana platser kan anläggas vid naturliga mötesplatser som Barkarby station och spårväghållplatserna där många passerar. Här finns förutsättningar för närservice och folkliv. Blomprakt, soliga sittplatser och konst kan förstärka platsernas attraktivitet.

### Bällstaån

Bällstaån ska planeras in som en kvalitet i den nya bebyggelsen och vattnet synliggörs där det idag är kulverterat. Gångstråk ska planeras utmed ån. Inom bebyggelsekvarteren kan ån ges kanal-karaktär med hårdgjorda sidor. Där ån rinner genom natur bör åns fåra göras om och breddas så att ån kan meandra på en bredare botten. En reningsdamm bör anläggas innan ån leds in i Barkarbystaden.



*Vattenstråk i stadsmiljö, Hammarby sjöstad. Bällstaån skulle kunna öppnas upp på liknande sätt där den nu är kulverterad.*

### Igelbäcken

Området ska fungera som entré till naturreservaten på norra Järvafältet och som länk mellan dessa reservat och Järva friområde i Stockholms stad. En 250 m bred zon på ömse sidor om bäcken föreslås som reservat och ska ansluta till Järvafältets naturreservat. Enligt länsstyrelsen är 500 m minimimåttet för en spridningskorridor. Igelbäcken är kulverterad under landningsbanan men kan öppnas upp och ersättas med en naturlig bäckfåra när flygverksamheten upphör.

I planen redovisas en mjukare linje som förslag till avgränsning för naturreservatet än i remissförslaget för att ge en naturligare anslutning till höjdpartierna vid försvarets område och vid Norrviksvägen.

### Hästa klack

Området föreslås kunna diskuteras för framtida bebyggelse i sydvästslutningen alternativt som del i den gröna kilen.

Den gamla granskogen är känslig för förändringar. Dess biologiska värde är kopplat till inslaget av gamla träd och död ved och kommer på sikt att minska. Även om inte Hästa klack bebyggs kommer området att utsättas för slitage och förändras i och med att fler kommer att röra sig där. Med bebyggelse på platsen kommer granskogen troligen nästan helt att försvinna. Hästa klack är idag bullerutsatt men kan i framtiden bli betydligt tystare om förbifart Stockholm byggs och läggs i tunnel. De mest värdefulla delarna av Hästa klack är brynzonen och ett parti högre upp på berget.

### Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas i enlighet med målen i översiktsplanen. Dagvattenhanteringen ska ske så att dagvatten från Barkarbyfältet kan tillföras befintliga vattendrag – Igelbäcken, Bällstaån och Säbysjön - utan att vattenkvaliteten försämras.

En dagvattenplan med förslag på åtgärder för hela Barkarbyfältet ska upprättas.

Dagvatten från planerade bebyggelseområden ska i huvudsak omhändertas lokalt, flödesutjämnas och där så är möjligt infiltreras i marken. Vid trafikytor och hårdgjorda ytor ska där så erfordras LOD- anläggning med oljeavskiljare utföras på sådant sätt att oljor och kemikalier inte ytterligare förorenar dagvattnet och recipienten. Fördröjning av dagvattnet samt viss rening kan även åstadkommas genom magasin eller dammar.

En dagvattenutredning för Barkarbyfältet har gjorts 2004. Utredningens syfte var bl a att dimensionera och lokalisera en reningsanläggning, dvs damm för dagvatten innan det släpps till Bällstaån. Den östra delen av den planerade Barkarbystaden ingår inte i utredningen. En kompletterande utredning kommer att behövas för att bedöma reningsbehov vid avrinning mot Säbysjön och Igelbäcken. Ledningsnät kommer enligt utredningen att behöva byggas ut i stora delar av Barkarbystaden eftersom marken ofta är lerhaltig och inte lämplig för infiltration.



En reningsdamms för dagvatten föreslås nedanför kyrkan för Barkarbystadens västra avrinningsområde. Dammens storlek har beräknats till 2 000-5 500 m<sup>2</sup> (låg- och högvatten). Genom att anlägga en fördamm med oljeavskiljning och grovgaller förhindras att olja och grövre flytande föroreningar kommer in i huvuddammen. En grundzon med växter föreslås både för dammens funktion och för att vara säkrare med hänsyn till drunkningsolyckor.

Reningsanläggningen bedöms kunna ge tillräcklig reningseffekt och tillräckligt stor reduktion av föroreningsmängden till Bällstaån. Det befintliga långa, dammliknande diket vid Herrestarondellen (100 m långt, 5 m brett) har en utjämnande effekt som måste ersättas när denna del bebyggs om diket då tas bort.



Kallhållsdammen. Dammens storlek motsvarar ungefär den planerade dammen i Kyrkparken.

### Teknisk försörjning

För huvuddelen av Barkarbystaden behöver helt nya ledningssystem anläggas. Det är önskvärt att så långt det är möjligt slippa flytta befintliga större ledningar. I planarbetet har tagits hänsyn till att de inte ska behöva flyttas.

### Vattenförsörjning

Inom området finns större vattenledningar (huvudvattenledningar) utbyggda som ny bebyggelse kan anslutas till. Vid den nya bebyggelsens placering behöver hänsyn tas till dessa.

### Spillvatten

Barkarbystaden ska anslutas till kommunens avlopps nät. Befintlig huvudavloppsledning kan komma att påverkas av utbyggnaden av stationsområdet och Mälarbanans ombyggnad.

### Energiförsörjning

Energibehovet för bostäder och lokaler består i huvudsak av energi för uppvärmning och varmvattenberedning samt hushållsel och driftel. Energifrågorna ska uppmärksammas i planeringen av de olika etapperna av Barkarbystaden för att åstadkomma en energisnål bebyggelse.

Det finns goda förutsättningar att ansluta området till fjärrvärmenätet eftersom en ledning passerar området.

Genom att tillvarata energieffektivisering kan nya byggnaders energibehov minska och på så sätt göra att energiförbrukningen minimeras.

### EI

Den 70 kV-ledning som går utefter Norrviksvägen bör kunna ligga kvar. I området nära Barkarby station kan det bli problem då den går diagonalt genom föreslagen park och stationsområde.

### Värme

Vid utbyggnaden ska hänsyn tas till den fjärrvärmeledning (kulvert) som ligger utmed Enköpingsvägen, parallellt med Norrvattens huvudvattenledning och sen viker av mot Akallavägen ungefär vid Kyrkbyns bebyggelsegräns.

### Naturgas

Plats för en framtida regional naturgasledning ska finnas enligt översiktsplanen. Sträckningen förutsätts kunna anpassas till Barkarbystadens gatunät.

### Avfall

Avfallshanteringen utvecklas över tiden för att ett ekologiskt hållbart omhändertagande av avfall ska uppnås. Barkarbystaden ska ha en infrastruktur som tillåter en flexibel avfallshandling med möjlighet till fastighetsnära sortering och hämtning. Avfallssystemen ska utformas utifrån bebyggelsens förutsättningar.

I planarbetet ska sortering och avfallshämtning beaktas, liksom frågor om tillgänglighet och utrymme för hämtningsfordon. Placeringar av återvinningsstationer ska diskuteras i detaljplanarbetet. Lägen ska sökas i första hand inom och intill handelsfastigheter, vid hållplatser och p-hus. Platserna ska vara lämpliga både med tanke på störningar och ur estetisk synvinkel.

## Utbyggnadsetapper

För områdets utbyggnad redovisas här **exempel** på utbyggnadsetapper med fyra deletapper under en utbyggnadsperiod på ca 15 år. Antalet bostäder blir ca 5 000 inom Barkarbystaden inklusive de befintliga ca 200. Barkarbystaden bör byggas ut på ett sätt som gör stadsdelen attraktiv och fungerande i varje skede.

### Etapp I: 2005 – 2008

**Ca 800 bostäder:** Bostäder byggs först i Kyrkbyn och Flottiljområdet där detaljplaner finns.

**Ca 50 000 m<sup>2</sup> verksamheter (handel):** Handel byggs ut längs med Herrestavägen och på den fd Krosstomten där det finns detaljplaner för 35 000 m<sup>2</sup> handel. Området öster om Herrestarondellen rymmer ca 15 000 m<sup>2</sup> verksamheter och byggs ut i slutet av perioden. Detta kan vara ett bra läge för en stor livsmedelbutik.

**Barkarby trafikplats:** Under perioden bör den provisoriska trafikplatsen byggas.

**Flygverksamheten avvecklas:** En avveckling av flygverksamheten bör påbörjas.

### Etapp II: 2009 - 2012

**Ca 1 300 bostäder:** Bostäderna byggs med början söder om bostadsbebyggelsen i etapp I och vid Kyrkparken. Därefter bebyggs Tingsbyn och området vid Barkarby station i slutet av perioden.

**Kyrkparken:** Kyrkparken anläggs i samband med att bostäderna byggs kring parken.

**Skola:** En skola bör komma till i början av perioden och placeras vid det planerade norra hållplatsläget för spårvägen.

**Ca 35 000 m<sup>2</sup> verksamheter:** Verksamheterna utmed E 18 kan byggas ut.

**Flygverksamheten avvecklad:** Flygverksamheten måste vara avvecklad om bostäder ska kunna byggas vid Kyrkparken.

**Vägbro:** En vägbro som ersätter nuvarande Barkarbybron (som blir gc-väg) byggs tidigt i etapp II. Den är en förutsättning för att bostäderna vid Kyrkparken ska kunna byggas.

**Ny väg fram till Herrestarondellen:** En ny väg mellan vägbron och Herrestarondellen byggs. Den är en förutsättning för att verksamheterna utmed E 18 ska kunna byggas.

**Hjulsta trafikplats:** Hjulsta trafikplats med anslutning till Norrviksvägen byggs ut i slutet av perioden. Hjulsta trafikplats är en förutsättning för att Tingsbyn ska kunna bebyggas.

**Norrviksvägen klipps:** När Hjulsta trafikplats är byggd kan vägen stängas av för genomfart.

**Idrottsplats:** En fullstor idrottsplats kan byggas i anslutning till Norrviksvägen och Hjulstavägen.

**Kollektivtrafik:** En busslinje bör gå i den framtida spårsträckningen fram till det norra hållplatsläget.

**Barkarby station:** Ny station byggs i nytt läge. Den är en förutsättning för verksamheter, service och bostäder vid stationen.

### Etapp III: 2013 - 2016

**Ca 1 300 bostäder:** Bostäder byggs ut mellan Kyrkbyn och Ålsta.

**Provisorisk väg:** En provisorisk väg genom delområde IV bör byggas för byggtrafik.

### Etapp IV: 2017- 2020

**Ca 1 600 bostäder:** Bostäder byggs mellan Norrviksvägen och naturreservatet.

**Skola:** Skola nr 2 bör komma till i början av perioden vid det östra hållplatsläget för spårvägen.

**Barkarby trafikplats – slutversion:** Trafikplatsen måste byggas för att det ska finnas tillräcklig kapacitet för Barkarbystadens trafik.

**Kollektivtrafik:** Spårvägen byggs i slutskedet.

**Förbifart Stockholm:** Förbifart Stockholm kan tidigast vara klar 2016.

