

Att utveckla Järvafältets värden

En skiss 20000606

A. Utgångspunkter

Utgångspunkten för en utvecklingsåtgärdsplan ska vara att garantera och stärka Järvafältets funktion dels som ett sammanhållande värde för de boende, näringslivet, institutioner m m runt fältet, dels som en regionalt värdefull "grön kil" som biologiskt, rekreativt och kulturhistoriskt förbinder naturreservaten på Järfällas och Sollentunas delar av Järvafältet samt Hansta och områdena norr därom med Ekoparken/nationalstadsparken.

Man bör även stärka kopplingen mellan Järvafältet och den s k Rösökilen, som sträcker sig norrut från Kymlinge till Margreteborg i Sollentuna och vidare mot Täby och Vallentuna.

Åtgärder som vidtas i området måste syfta till att förstärka samtliga dessa funktioner. En prioriterad uppgift är att reparera och minska de intrång och skador som på olika sätt successivt urholkat områdets kvaliteter. Ett restaureringsprogram som stärker områdets värden ur såväl lokalt som regionalt perspektiv mycket angeläget.

En förutsättning för att en sådan åtgärdsplan ska bli framgångsrik är att kommunernas, Vägverkets, Banverkets och sannolikt ytterligare några aktörers (t ex Stockholm Vatten) arbete samordnas samt att nationella myndigheter (t ex naturvårdsverket och riksantikvarieämbetet) ges insyn och inflytande. Representanter för såväl boende som näringsliv liksom för ideella organisationer inom naturvård, friluftsliv, kulturminnesvård, idrott, kolonitradgårdar m m måste ges möjlighet att på nära håll följa utvecklingsarbetet och löpande lämna synpunkter och förslag. Former för samarbetet måste utvecklas och formaliseras.

B. Huvuduppgiften: Att restaurera

Järvafältet har utsatts för en rad ingrepp som successivt gröpt ur områdets värden. I delar av området sker en pågående "förslumning". De tre mest väsentliga problemen som måste åtgärdas genom restaurering är:

1. Stark bullerstörning
2. Vattenbrist i Igelbäcken och anslutande våtmarker
3. Fysiska barriärer i form vägar, järnvägar, kulverteringar

1. Stark bullerstörning

De flesta större vägar utgör mycket kraftiga intrång och begränsar starkt möjligheterna att utnyttja Järvafältet på grund av det starka bullret. Bostäderna i området är kraftigt störda - i Rinkeby finns de bostäder i Stockholms stad som har det högsta inomhusbullret. Även vid Akalla och i Kista är bullerstörningarna betydande. Bullret utgör en mycket kraftig barriär för friluftslivet genom att minska områdets attraktionskraft.

De åtgärder som är mest väsentliga för att minska bullerstörningen är:

- att lägga E18 Hjulsta/Tensta/Rinkeby i tunnel
- att bullerskydda Kymlingelänken i samband med att vägen förstärks

- att därefter stänga Akallavägen för biltrafik
- att förhindra att Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik byggs
- att bullerskydda E4 sträckan Kista-Ulriksdals trafikplats

2. Vattenbrist i Igelbäcken och anslutande våtmarker

En mycket stor del av nederbörden i Igelbäckens tillrinningsområde når aldrig bäcken utan försvinner i Järvatunneln. Denna avledning är den viktigaste förklaringen till att bäcken i accelererande takt växer igen. Under regelbundet återkommande torrsomrar orsakar nuvarande situation dessutom akut vattenbrist. Bäckens torrläggning längs långa sträckor. En konsekvens av denna process är att utbredningen av den skyddsvärda och nationellt rödlistade fiskarten grönlungen minskat med uppskattningsvis 50 procent, en process som fortgår, sannolikt i accelererande tempo.

Områdets våtmarker har påverkats av utdikningar, bl a det värdefulla Skogvaktarkärret.

Igelbäcken är det som format dalgången, givet den dess grundläggande karaktär. Dalgångens grönytor (skog, ångar, våtmarker) är också en förutsättning för att bäcken ska kunna tillföras vatten av god kvalitet. Om inte bäcken tillförs mera vatten kommer Järvfältet att förlora sitt mest centrala element. Att åtgärda vattenregimen i Igelbäcken måste därför vara en central del i en utvecklingsstrategi.

De viktigaste faktorerna att beakta i samband med en restaurering av bäcken är

- att det vatten som tillförs är av mycket god kvalitet så att inte växt- och djurliv i bäcken hotas,
- att den reglering som skapat förnämliga förutsättningar för fågellivet i Säbysjön i huvudsak består,
- att de avsnitt där bäcken rätats ut återfår sin tidigare meandrande karaktär och att en ökad trädvegetation vid stränderna och därmed beskuggning av bäcken skapas i syfte att bromsa igenväxningen i vattnet, samt
- att nu förekommande utdikningar i våtmarker som ansluter till bäcken åtgärdas.

3. Fysiska barriärer i form vägar, järnvägar, kulverteringar

Ett antal väsentliga barriärer hindrar framkomligheten och tillgängligheten till Järvfältet för både människor och djur. Barriärerna skadar inte bara Järvfältets värden utan påverkar även Ekoparken/nationalstadsparken negativt genom att områdena skärs av från varandra.

De barriärer som måste åtgärdas är

- - **Kulverteringen av Igelbäcken samt stängsling vid Barkarby flygplats.** Hindrar passage för både människor och djur. Åtgärd: Kulverteringen och stängslingen bör tas bort.
- **Akallavägen.** Vägen i sig, men även trafiken och det kraftiga bullret innebär starka intrång för friluftslivet och skadar allvarligt kontakten mellan Akalla och Hansta. Kulverteringen kan försvåra vandring av djur i bäcken. Åtgärd: Efter upprustning av E18 Hjulsta-Rinkeby och Kymlingelänken bör Akallavägen stängas av för biltrafik och kulverteringen göras om. Området mellan Akalla och Hansta bör rustas upp.
- **E18 förbi Hjulsta/Tensta/Rinkeby.** Kraftig fysisk och "mental" barriär mellan bostadsområdena och Järvfältet - även gentemot arbets- och bostadsområdena i Akalla, Husby och Kista. Mycket kraftig bullerstörning och därmed intrång i friluftslivet på hela fältet. Åtgärd: Hela vägsträckan bör läggas i tunnel.
- **Kymlingelänken.** Främsta intrånget är bullret. Åtgärd: Kraftfulla bullerdämpningar bör genomföras i samband med att vägen förstärks.

- **Stambanan/Arlandabanan och E4-an.** Dessa bågge anläggningar blockerar i det närmaste totalt kontakten mellan å ena sidan Ekoparken/nationalstadsparken och Margreteborgsområdet och å andra sida Järvafältet/Kymlingeområdet. I sin förstudie för ombyggnad av vägsträckan Kista-Ulriksdals trafikplats konstaterar Vägverket: *"En sammanhängande och kontinuerlig GC-led (gång- och cykelled, vår anm) i anslutning till Igelbäcken är en förutsättning för att den gröna kilen Nationalstadsparken-Järvafältet ur rekreationssynpunkt ska utvecklas från teori till praktik. /.../ En passage under Igelbäcken kräver en fri höj om minst 3 meter. För att också fungera som passage för stora däggdjur krävs en minst 150 meter bred öppning. /.../ Lämpligen bör en eventuell ny bro över Igelbäcken förverkligas tillsammans med en profiljustering även vid järnvägsviadukten, vilket medför byggande av en ny bro även över järnvägen."* Åtgärder: Nya broar för E4-an och järnvägarna bör byggas. Kontakten mellan Järvafältet/Kymlinge och Margreteborg löses troligen bäst genom en bred "ekodukt" vid Killingtorp.

- **Hotet om att Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik byggs.** I hård konkurrens är projektet troligen det enskilt mest brutala ingrepp i landskapet som överhuvudtaget planeras i regionen. Ingreppen i landskapet mellan Hägerstalund och Akalla skulle bli enorma och den omfattande bullerstörningen skulle permanentas även med mycket omfattande bulleråtgärder. Åtgärd: Stoppa Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik.

C. Akut: Förhindra utbyggnad av E18 i ytläge

På kort sikt är det viktigaste att förhindra att Vägverkets planer på en utbyggnad av E18 i ytläge genomförs. Skulle denna satsning förverkligas permanentas ett starkt intrång i området och barriären mellan å ena sidan Rinkeby/Tensta och å andra sidan Järvafältet och Akalla/Kista förstärks ytterligare. **Planerna på att bygga ut E18 i ytläge måste förhindras!**

D. Vägval i den regionala trafikpolitiken avgörande för utvecklingsmöjligheterna

- Satsa på Essingeledens Brommagren istället för Yttre tvärleden/Förbifart Stockholm

Strategiskt avgörande för utvecklingsmöjligheterna på Järvafältet är att planerna på den s k Förbifart Stockholm överges, lämpligen till förmån för bl a en utbyggnad av Essingeledens Brommagren.

Förbifart Stockholm och Yttre Tvärleden syftar till att bryta den stjärnformade utvecklingen av regionen och kommer därmed att orsaka stora miljöskador i en mängd avseenden - intrång, buller, ökat resande, utglesad regional struktur m m. Intrånget på själva Järvafältet av dragningen Hjulsta-Häggvik skulle, som nämnts, bli utomordentligt brutalt. Brommagrenen förstärker istället stjärnformen och leder in förbifartstrafiken antingen i en E18-tunnel under Rinkeby och Tensta eller en förstärkt Kymlingelänk. Den avlastar därmed dessutom Norrtull.

En förutsättning för flera av de strategiskt mest väsentliga satsningarna på att stärka Järvafältets kvaliteter är sannolikt att staten bidrar med pengar, framför allt när det gäller att minska trafiksystemets intrång i form av fysiska ingrepp och buller. Möjligheterna att få statligt stöd förstärks givetvis knappast om man från stadens och regionens sida prioriterar andra satsningar som projekt som t ex Förbifart Stockholm och andra delar av Yttre Tvärleden.

- Stärk kollektivtrafiken

Om en växande befolkning och ett aktivt näringsliv i området ska kunna förenas med ambitionen att bevara och utveckla natur- och rekreationsvärdena krävs att kollektivtrafiken i området förbättras så att biltrafiken kan minimeras. I samband med den s k utvidgade miljöprövningen av Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik 1996 granskades effekterna av en spårväg Häggvik-Vällingby med positivt resultat. Andra möjligheter är en förlängning av T-banan dels Akalla-Barkarby, dels Hjulsta-Barkarby.

Att etablera en kollektivtrafik mellan Norra och Södra Järvafältet kan också bidra till områdets attraktivitet. Den mest rimliga lösningen är en fast anläggning, rimligen en spårväg, förlagd inte på en särskild spårbank utan så långt möjligt nedsänkt i gräsmattan med låg maxfart. En sådan lösning skulle kunna ske med måttliga intrång och stärka de mentala banden mellan bostads- och arbetsområdena på ömse sidor om fältet. Rimligen bör förbindelsen anknyta till andra spårssystem, t ex den s k Tvärbanan. En busslinje är troligen betydligt billigare, men skulle aldrig kunna ge tillnärmelsevis lika stora positiva "mentala" sammankopplingseffekter som en spårväg. En busslösning riskerar

dessutom att föra med sig andra problem.

E. Naturreservat nödvändigt

Det förslag till naturreservat som länsstyrelsen presenterade 1998 och som utarbetats i samråd med de ansvariga kommunala förvaltningarna, fick ett brett stöd under remisshanteringen. Trots detta stoppades planerna, främst på grund av tveksamhet från flera av de berörda kommunerna. Förslaget till reservat tillgodosåg uppenbarligen inte tillräckligt alla berörda, men för att skapa stadga kring det långsiktiga skyddet av området är bildande av naturreservat i princip enligt myndighetens förslag nödvändigt.

Om inget reservat bildas kommer oklarheten kring områdets framtida status och användning att bestå, vilket kan förväntas leda till krav om fortsatt exploatering och hårda konflikter kring markanvändningen. I ett reservat bör även ingå Kymlingeskogen, Hästa klack samt fornlämningsområdet vid Barkarby med Ålsta torrbacke och Nya berget. Exakt hur skyddet bör regleras i olika delar av reservatet bör preciseras i reservatsbestämmelserna. En samlad förvaltning av hela dalgången bör övervägas. Ett reservat längs Igelbäckens dalgång är den felande länken mellan å ena sidan reservaten kring Säbysjön å andra sidan Ekoparken/nationalstadsparken.

F. Skötsel, utveckling

Dalgången är till stora delar en skapelse av människans brukande - de öppna fälten, de gamla gårdarna etc. För att utveckla områdets värden krävs fortsatt aktiv skötsel i olika former över större delen av området. Inriktningen av åtgärderna måste dikteras av att området har sin främsta funktion för naturvård, rekreation, friluftsliv, utbildning, kulturminnesvård. Detta måste bli återspeglad i de skogsbruksåtgärder som främst sker inom vid Kymlinge, Ursvik och Brotorp. Revideringar av gällande skogsbruksplaner krävs.

Verksamheten vid de besökscentraler som finns vid några av de gamla gårdarna i området måste ges möjlighet att utvecklas. För att begränsa slitaget från friluftslivet krävs vissa anläggningar som t ex grillplatser.