

2000-11-20

Stadshuset
Registrator Gun Dahlberg
105 35 Stockholm

Synpunkter på framtidsbilden ”Kista Science City”

Utöver nedanstående synpunkter på den redovisade framtidsbilden ”Kista Science City” vill vi hänvisa till bifogade [PM ”Att utveckla Järvafältet”](#).

Allmänt

- Vi har inget att invända mot att Kista utvecklas som högteknologiskt centrum.
- Vi är mycket positiva till att de mentala och sociala sambanden mellan Norra och Södra Järva stärks.

Var finns förslagen som stärker sambanden Norra/Södra Järva?

- Vi beklagar mot denna bakgrund att det redovisade förslaget ensidigt inriktats på att gynna utvecklingen av näringslivet och universitetet i Kista. Förslaget innehåller tyvärr inte en enda åtgärd som på ett trovärdigt sätt kan väntas stärka sambandet mellan Norra och Södra Järva.

E18 i ytläge blockerar utvecklingsidéerna

- Vi anser att det mest akuta och allvarliga hotet mot möjligheterna att utveckla Järvafältet är planerna på att bygga ut E18 i ytläge förbi Tensta och Rinkeby. Blir E18 kvar i ytläge kommer bullerproblemen på fältet att permanentas. Klyftan mellan Södra och Norra Järva befästs. Vi är mot denna bakgrund utomordentligt förvånade över att man i framtidsbilden utgår från att ombyggnaden av vägen ska ske i ytläge och inte genom en tunnelförläggning på det sätt Stockholms stad tidigare förordat.

Restaureringsprogram och naturreservat i hela dalgången nödvändigt

- Vi är angelägna om att Järvafältets natur-, kultur- och rekreationsvärden stärks. Detta förutsätter att planering och förvaltning sker i nära samarbete med övriga kommuner samt med statliga myndigheter som länsstyrelsen, Vägverket och Banverket. Huvuduppgifterna för ett sådant utvecklingsarbete är att

Minska bullerstörningen av de öppna områdena radikalt

Öka tillgången på rent vatten i Igelbäcken

Ta bort eller minska existerande fysiska barriärer i form av vägar, järnvägar, kulverteringar m m och förhindra att nya etableras.

Etablera ett naturreservat i hela den ännu oexploaterade delen av Igelbäckens dalgång under gemensam förvaltning.

- Långsiktigt vill vi peka på åtgärder utanför Stockholms stad som en förutsättning för att kunna stärka värdena i den del av fältet som ligger i Stockholm. Det gäller t ex att få bort den brutala barriär Barkarby

flygfält idag utgör. Kontakten mellan Järvafältet och nationalstadsparken måste stärkas genom barriäreffekten av E4-an och stambanan/Arlandabanan vid Överjärva radikalt minskas, rimligen genom att anläggningarna på sikt lyfts upp på broar. En annan intressant åtgärd är att etablera en attraktiv entré till Hansta naturreservat enligt den skiss som finns i den beslutade skötselplanen.

- Lämpliga åtgärder utvecklas i detalj i bifogat [PM ”Att utveckla Järvafältets värden”](#).

Stärk sambandet mellan Södra och Norra Järva

- Lagg ned E18 i tunnel under Tensta/Rinkeby. På de två filer som ligger närmast fältet kan nya, mycket attraktiv bebyggelse anläggas. Då sänks bullernivåerna på Järvafältet ytterligare. De två filer av E18 som ligger närmast bostadsområden omvandlas till en riktig stadsgata med butiker, restauranger, hantverkare, lekparker m m – se bifogad skiss.

Vägar

- Vi motsätter oss bestämt att E18 byggs ut i ytläge liksom att en ny motorled (en del av Förbifart Stockholm) byggs mellan Hjulsta och Häggvik, tvärs över ett av de smalaste och mest känsliga partierna av Igelbäckens dalgång.
- Vi motsätter oss att Akallavägen tillfälligt breddas. Efter upprustningen av E18 och Kymlingelänken bör vägen vid passagen över Järvafältet stängas för privatbilism. Studier från stadsbyggnadskontoret och Vägverket visar att kapaciteten räcker.
- Vi motsätter oss inte att en ny påfart till Kymlingelänken etableras från Torshamnsgatan, men kräver att intrånget i Kymlingeskogen minskas jämfört med nuvarande planer.

Kollektivtrafik

- Vi beklagar att det i förslaget saknas en trovärdig och offensiv strategi för att förbättra kollektivtrafiken i området på ett rimligt sätt. Beträffande vägsystemets utbyggnad är signalerna tydliga och målsättningen klar. När det gäller kollektivtrafiken halkar rapporten mellan olika lösningar utan att ta definitiv ställning. Den framtidsbild som skisseras är ett samhälle som är ännu mera beroende av vägtrafik och därmed i ett antal avseenden mera miljöbelastande än idag.
- Vi välkomnar tanken att knyta ihop Norra och Södra Järva med T-bana genom en ringlinje (sammankoppling mellan Akalla och Barkarby alt Jakobsberg) och en V-linje (genom att spåret mellan Hallonbergen och Rinkeby åter öppnas).
- Vi motsätter oss bestämt den föreslagna bussgatan mellan Kista och Rinkeby. En bussgata kommer inte stärka banden mellan Norra och Södra Järva. Däremot kommer den att göra Järvafältet mindre attraktivt genom ytterligare barriärer och ökat buller i de allt mindre delar av fältet som har rimliga bullernivåer.
- Vi motsätter oss bestämt att en snabbspårväg etableras över Järvafältet.

Nya anläggningar

- Vi motsätter oss i princip all ytterligare hårdgörning av mark i Igelbäckens tillrinningsområde. Tvärtom måste arealen icke-hårdgjord mark ökas genom att bebyggd och/eller asfalterad mark åter täcks med

vegetation.

· Av flera skäl är vi utomordentligt negativa till planerna på en stor idrottshall vid Tensta. Anläggningen motiveras inte av de lokala behoven utan kan placeras i princip var som helst i regionen. Hallen kommer att generera mycket biltrafik, kräva betydande parkeringsytor m m och generellt öka trycket mot området. Hallen kommer dessutom med största sannolikhet att fungera som en murbräcka för andra projekt och långsiktigt bana väg för ytterligare exploatering.

· Vi är inte definitiva motståndare till att en badanläggning etableras på Järvafältet, men avvisar bestämt den föreslagna lokaliseringen långt ute på fältet. Liksom den föreslagna fotbollshallen kommer badet att kräva parkeringsytor, generera ny trafik, buller m m och fungera som en ”murbräcka” för framtida ytterligare exploatering av grönområdet.

· Vi motsätter oss inte tankarna på att etablera en ”våtmarkspark” vid Igelbäcken. I den mån det finns resurser för att restaurera Igelbäcken bör dessa dock i första hand satsas på att restaurera bäckens biologiska värden, inte minst det utdikade Skogvaktarkärret. Andra angelägna restaureringsåtgärder är att öka meandringen, stärka beskuggningen av bäcken genom ökad trädvegetation och att ta bort huvuddelen av stängslingen längs bäcken.

· Nya anläggningar får inte hindra eller negativt påverka vandringsleder och större stigar i området, särskilt inte de stigar som knyter samman nationalstadsparken och Ursviksområdet med Norra Järvas leder och stigar, en resurs med växande betydelse för rekreation, friluftsliv och närturism i Stockholmsområdet. För att begränsa slitaget krävs vissa som t ex grillplatser.

Organisation.....

Undertecknare (funktion):.....