

Till
Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

Remissvar till förslag till inrättande av naturreservatet Igelbäckens dalgång, Järfälla, Stockholms, Sundbybergs och Solna kommuner

Sammanfattning:

- a/ Genomför de ursprungliga reservatsplanerna så snabbt som möjligt. Även Kymlingeskogen, Hästa klack och fornlämningsområdet vid Barkarby med Ålsta torrbacke och Nya Berget bör ingå i reservatet.
- b/ Reservatet bör utformas med utgångspunkt från att E18 förbi Hjulsta/Tensta/Rinkeby förläggs i tunnel samtidigt som kapaciteten på Kymlingelänken förstärks. Därefter stängs Akallavägen av för personbilar vid Igelbäcken.
- c/ Reservatet bör utformas med utgångspunkt från att planerna på Yttre tvärleden Hjulsta-Häggvik skrinläggs samt att det planerade nya trafikkorset vid Hjulsta bantas kraftigt.
- d/ Ett antal restaureringsåtgärder bör genomföras för att återupprätta områdets natur- och kulturvärden. Efter omsorgsfull rening bör Igelbäcken återfå huvuddelen av den vattenmängd som idag leds bort i Järvatunneln. Kopplingen mellan Ulriksdal/Sörentorp/Margreteborg öster om stambanan/E4-an och Igelbäckens dalgång väster om trafikaneläggningar måste återupprättas. Vid gamla Barkarby flygfält bör naturvärdena restaureras, bl a genom att kulverteringen av bäcken tas bort.

Igelbäcken/Järvafältet ur ett regionalt perspektiv

Andelen oexploaterad mark i Stockholms län beräknas varje år minska med två kvadratkilometer. Samtidigt växer befolkningen med 15-20 000 personer. Befolkningsökningen innebär att intresset för att exploatera mark är stort med bl a höga markvärden som följd. Samtidigt blir de återstående grönområdena alltmera värdefulla såväl från naturvårds- och kulturminnessynpunkt som för friluftslivet. Ansvariga politiska organ har i en rad sammanhang understrukit vikten av att bevara Storstockholms gröna kilar och att förlägga expansionen till redan exploaterad mark eller, om ny mark tas i anspråk, återställa tidigare exploaterade områden – se te x regionplane- och trafiknämndens direktiv till arbetet med regionplan 2000.

Som framgår av länsstyrelsens reservatsförslag är skyddet av Igelbäckens dalgång från ytterligare exploatering ur regionalt perspektiv utomordentligt angeläget. Området har stor betydelse för de hundratusentals människor som bor i områdets närhet och utnyttjas för en rad olika verksamheter: motion, promenader, idrott, undervisning, naturstudier, koloniodling m m. Järvafältet har därtill en mycket omväxlande och rik fauna och flora. I Igelbäcken förekommer de bägge rödlistade fiskarterna grönlång och nissöga.

Området utgör dessutom en viktig koppling och spridningsväg mellan nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården och Järvafältet och längre norr ut liggande naturområden, den s k Järvakilen, en av Storstockholms gröna kilar.

Delar av kilfunktionen har tyvärr gått förlorad med de trafikaneläggningar som placerats tvärs över dalgången. På samma sätt har kontakten med Rösjökilan också försvårats av tidigare åtgärder. Att tidigare ingrepp urholkat värdena ger inga skäl att värdera ned områdets betydelse, utan reser tvärtom krav om att restaurera och i möjligaste mån återställa skadorna av dessa ingrepp.

Genom den fortgående exploateringen har en stor del av dalgångens kulturhistoriska värden gått förlorade. Alltjämt är det dock möjligt att i landskapet skönja de tidigare sambanden mellan gårdarna. Området är också mycket rikt på fornlämnings- och kulturmiljöer.

Störningar

Igelbäckens dalgång är idag starkt bullerstörd, framför allt på grund av trafiken på de stora motorlederna Akallavägen, E18, Kymlingelänken och E4-an, men också (fast i mindre utsträckning och på ett annat sätt) av

stambanan och T-banan. Även flygverksamheten vid Barkarby flygfält liksom motocrossbanan vid Hägerstalund utgör betydelsefulla störningsfaktorer.

En annan störning är att en mycket stor del av den nederbörd som faller över Igelbäckens tillrinningsområde leds bort via den sk Järvatunneln och aldrig når bäckfåran. Denna kraftiga dränering är förklaringen till de problem med uttorkning som regelmässigt uppstår och som i ett extremt läge skulle kunna slå ut förekomsten av grönling. (Det är i sammanhanget angeläget att vattenbristen i Igelbäcken inte får lösas genom att ge avkall på vattentillgången i Säbysjön.)

Andra, mycket allvarliga störningar i området är de stora intrången i landskapet från trafikanläggningarna Akallavägen, Kymplingelänken, E4-an och stambanan. Att olika delar av den regionala grönstrukturen isoleras från varandra leder såväl till en biologisk och kulturell utarmning av landskapet som till försämringar för friluftsliv och rekreation. Att återupprätta brutna samband måste bli en central uppgift i det långsiktiga naturvårdsarbetet i området.

En faktor som ger möjligheter att minska störningen är avvecklingen av Barkarby flygfält. Som nämns i reservatsförslaget öppnar detta möjligheter att restaurera ett stort område, ta bort Igelbäckens kulvertering och återskapa en attraktiv miljö med öppna vatten, våtmarker, dungar och buskage, omgivna av öppna, betade och slåttrade fält.

Aktuella hot

Efter 70- och 80-talets snabba exploatering har Igelbäckens dalgång och Järvafältet under det senaste decenniet varit relativt förskonat från ytterligare ingrepp. De norra delarna har successivt skyddats som naturreservat. Närmast Edsviken har dalgången fått skydd genom att inkluderas i nationalstadsparken.

Under de senaste åren har dock en rad nya förslag till ingrepp aktualiserats. På vägsidan planeras bl a utbyggnad av E18, en ny motorväg Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik, ett nytt vägkors vid Hjulsta, ombyggnad av Kymplingelänken samt en breddning av Akallavägen. JM Bygg och Ljungbergsggruppen står i begrepp att utnyttja en gammal byggnadsplan från 1990 för ytterligare utbyggnad av bostäder och kontor vid Ärvinge. Det statliga fastighetsbolaget Vasakronan har redovisat planer för 10 000 bostäder och 17 000 arbetsplatser vid Ursvik, Kymlinge och Västerjärva. På Barkarby flygfält planeras en omfattande utbyggnad av bostäder och affärslokaler. Beträffande det sistnämnda området har även diskuterats att bygga samman Akalla med Barkarby i någon typ av högteknologisk industripark, tvärs över dalgången.

Det ökade exploateringstrycket kan förklaras med den växande befolkningen och den ekonomiska uppgång som inträffat mot slutet av 90-talet.

Behovet av att Igelbäckens dalgång och Järvafältet ges ett permanent skydd och att en restaurering inleds är mera akut än någonsin tidigare. Mot denna bakgrund är länsstyrelsens initiativ att skapa ett naturreservat angeläget och välkommet.

Reservatsplanen, allmänt

Den reservatsplan länsstyrelsen har presenterat innebär tyvärr i vissa väsentliga avseenden en reträtt från ett tidigare utkast till reservat som innefattade ett större område. Motiven för att överge de ursprungliga planerna är svåra att tolka på annat sätt än att myndigheten har tvingats ge efter för intressen som motsatt sig ett skydd av de aktuella områdena och i stället velat försäkra sig om möjligheter till fortsatt exploatering.

Följden av denna reträtt har blivit ett reservatsförslag som har betydligt snävare ambitioner än vad som ursprungligen skisserades och där huvudsyftet tycks vara att säkra en för grönlingens fortlevnad minsta nödvändiga zon längs bäcken. Detta är, enligt vår mening, en orimligt inskränkt syn på områdets värden och på syftet med att etablera naturreservat i storstadens närhet.

Många av dalgångens värden är nämligen på sin höjd svagt kopplade till grönlingens behov utan handlar om helt andra saker: tillgång till områden för motion och undervisning, fornlämningar, promenadstigar etc. Områdets betydelse nu och i framtiden för friluftsliv, utbildning m m har inte alls beaktats i proportion till dessa världens vikt.

Om områdets samtliga värden vägs in vore det naturligt med en mera ambitiös reservatsplan, framför allt att ytterligare områden skyddades.

Reservatsplanen, detaljsynpunkter

- **Skydda även fornlämningsområdena med Nya Berget samt Ålsta torrbacke vid Barkarby flygfält.** I den ursprungliga reservatsskissen ingick fornlämningsområdena med Nya Berget vid Barkarby flygfält i reservatet. Det är svårt att se några motiv för att området inte skulle ingå i reservatet. Att det aktuella området är påverkat ger skäl att vidta restaureringsåtgärder, inte att avstå från skydd. Ålsta torrbacke inrymmer bl a en av få

förekomster av backsippa i Järfälla kommun och har även i övrigt en intressant flora. Backen har tidigare aktualiserats för naturskydd, den ingick i länsstyrelsens ursprungsförslag och bör tillföras reservatet.

- **Restaurera dalgången genom Barkarby flygfält.** Nämns i skötselplanen som en planerad åtgärd. Angeläget att en restaurering kommer till stånd, men reservatsbildningen bör kunna ske utan att avvakta restaureringsåtgärder.

- **Garantera vattenståndet i Säbysjön.** Bl a som en följd av naturvårdsåtgärder är Säbysjön på väg att utvecklas till en av länets finaste fågelsjöar. En förutsättning för att denna utveckling ska fortsätta är att ett visst vattenstånd garanteras i sjön. Den stora avledningen av vatten från längre nedströms liggande delar av Igelbäckens avrinningsområden kan leda till krav om att sjöns vattenyta sänks utöver nu fastlagda nivåer. Detta får inte ske.

- **Stäng av Akallavägen. Bygg inte Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik. Krymp planerat nytt Hjulstakers.** Att bygga Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik skulle innebära oerhört brutala och helt oacceptabla ingrepp i dalgångens känsligaste avsnitt. Samtidigt är nuvarande situation med köbildning och omfattande bullerstörning både av bostäder i Akalla och av dalgångens naturmarker inte acceptabel. Som framgår av bifogade rapport "Behövs vägen?" från den sk utvidgade miljöprovningen av Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik skulle emellertid såväl trafikantintresset som behovet av att minska intrången och bullerstörningen i området samtidigt kunna tillgodoses om E18 och Kymlingelänken rustas upp och man därefter stänger av Akallavägen för personbilar. Vi utgår från att den sista meningen på sid 7 i reservatsförslaget "För Yttre tvärleden och en eventuell snabbspårväg bör provningen ske med utgångspunkt från ändamålet med och föreskrifterna för det föreslagna reservatet." bör tolkas som att i varje fall den planerade motorvägen inte går att förena med reservatsplanen.

- **Skydda Hästa klack och området söder därom.** I såväl gällande översiktsplan för Järfälla kommun som i förslaget till ny plan anges att området vid Hästa klack i framtiden delvis ska kunna användas för bostäder och arbetsplatser. Området består i öster av den skogsklädda klacken, i väster av en fornlämningsrik ås med omväxlande torrbackar och frodig blandskog, och mittemellan utbreder sig ett våtmarksområde. Detta område bör självfallet inkluderas i naturreservat.

- **Återskapa bäckens meandring.** Viktiga biologiska kvaliteter hos Igelbäcken har gått förlorade i och med att bäcken fortlöpande har rätats ut. Ett led i skötselplanen bör därför, som föreslås, vara att successivt återskapa ett meandrande lopp.

- **Öka vattentillförseln till Igelbäcken. Återför Järvatunnelns vatten till Igelbäcken.** I reservatsförslaget konstateras att en reservatsbildning inte är tillräckligt för att långsiktigt säkerställa Igelbäcken som biotop för bl a grönlingen. En förklaring är att en stor del av det vatten som faller över tillrinningsområdet leds bort och aldrig når bäcken. Enligt en studie i Sollentuna kommun (se bilaga: "Dagvattenledningar till Edsviken". Gunilla Hjort, miljö- och hälsoskyddskontoret i Sollentuna 940104) tillför Igelbäcken Edsviken 1,5 miljoner m³ vatten årligen. Betydligt mera, 1,3 –2,7 miljoner m³, förs dock, enligt studien, bort från området via den sk Järvatunneln, som byggts för att ta hand om dagvattnet från bostadsområdena runt Järvafältet (delar av dessa ligger utanför Igelbäckens naturliga tillrinningsområden). Bortsett från att bäcken på så sätt förlorar en stor del av sin vattentillförsel innebär tunneln att Edsviken tillförs stora mängder förorenat dagvatten. Att återföra så mycket som möjligt av detta vatten är en mycket angelägen, men samtidigt sannolikt mycket besvärlig åtgärd. Vattnet i tunneln är förorenat av tungmetaller som inte får tillåtas komma ut i bäcken. Stockholm Vatten har skissat på ett omhändertagande i en nyanlagd våtmark norr om E18/Hjulstavägen, mitt emot Elinsborgsskolan, men åtskilligt utredningsarbete återstår sannolikt innan en lösning som är acceptabel både från teknisk och ekologisk synpunkt kan omsättas i praktisk handling. Därmed skulle förhållandena i både Igelbäcken och Edsviken kunna förbättras.

- **Lägg E18 i tunnel.** Nuvarande E18 fungerar inte bra. Trafiklösningen är dålig med många korsningar och trafikljus. Koppling till Kymlingelänken är klumpig. Vägen innebär att många bostäder i Tensta-Rinkeby är svårt bullerstörda. Bullret slår dessutom långt ut över Igelbäckens dalgång (nivå 45-55 dBA ekvivalent ljudnivå jämfört med kommunens målsättning för den här typen av områden på 40 dBA). Anslutningen mellan bostadsområdena och Järvafältet är i huvudsak dålig med mörka gång- och cykeltunnlar. Vägverket vill bredda vägen och flytta den längre ut i dalgången. Dessutom vill man förändra anslutningen till Kymlingelänken genom en trevånings trafikplats på fältet utanför Rinkeby. Genom att dessa åtgärder (som i sig ökar bullerspridningen) kombineras med stora satsningar på bullerdämpning kan bullerstörningen relativt nuläget minska – dock inte mera än att ett antal bostäder i Rinkeby även efter en ombyggnad av E18 väntas vara klart bullerstörda (ca 62 dBA relativt målet 55 dBA). Samtidigt skulle förändringen innebära att ytterligare delar av Järvafältet (enligt Vägverkets vägutredning 15-20 ha) läggs under asfalt. Dessutom styckas ytterligare markområden av från fältet. Bostadsområdena söder om vägen skulle ytterligare skärmars av från Järvafältet bl a genom ännu längre gång- och cykeltunnlar. Vägverkets presenterade lösning är inte acceptabel. Eftersom det finns ett från naturvårdssynpunkt klart överlägset alternativ, nämligen att förlägga vägen i tunnel under Tensta-Rinkeby (helst enligt den ytsnåla variant som stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad redovisat i sitt tjänsteutlåtande över vägutredningen 1998-03-09), bör inte reservatsplanen utgå från en väg i ytläge utan från nuvarande omfattning

av vägen, eventuellt till en minskning av vägområdet. En viss anpassning av reservatsplanen måste eventuellt ske i vägens anslutning till Kymlingelänken.

• **Utred möjligheter att minska intrånget från kraftledningen.** Mellan bostadsområdena i Norra och Södra Järva utgör kraftledningen ett markant inslag i landskapet. Långsiktigt bör man sträva efter en annan lösning för kraftöverföringen som minskar eller eliminerar intrånget.

• **Inkludera Kymlingeområdet i reservatet.** De delar av Järvafältet som alltså är i statlig ägo förvaltas numera av Vasakronan AB. Företaget har presenterat planer på totalt 10 000 bostäder och 17 000 arbetsplatser där Kymlingeskogen utgör ett av tre exploateringsområden.

Kymlingeskogen, norr om Igelbäcken, är ett mycket frekventerat friluftsområde med viktiga biologiska värden. Skogen utgör därtill en brygga mot Rösjökilen, en kontakt som tyvärr för närvarande blockeras av E4-an och stambanan.

Att skogsområdet har uteslutits från reservatsförslaget går inte att förklara på annat sätt än att starka krafter verkar för att exploatera området, t ex enligt de idéer Vasakronan har presenterat i rapporten "Skiss till Dispositionsplan för Sydöstra Järvafältet" (juni 1997). I gällande översiktsplan för Sundbybergs stad konstateras att "Området är värdefullt ur miljö- och rekreationssynpunkt./.../ Området bör i sin helhet användas för rekreation och friluftsliv. Naturmark som skog och ängar, bör bevaras."

Partierna i Sundbybergs stad säger sig vara överens om att Kymlingeskogen inte ska bebyggas utan sparas som grönområde. Det är därför svårt att se några motiv för att undanta området från reservatet.

Självfallet bör Kymlingeskogen ingå i reservatet. Med tanke på de föreskrifter och den praxis som finns beträffande skogsbruk i tätortsnära områden bör de allmänna reservatsbestämmelser som föreslås beträffande skötseln av skogsmark i reservatet kunna tillämpas även i Kymlingeskogen utan att krav om inträngsersättning kan resas från markägaren. Långsiktigt bör man utreda hur kontakten mellan skogen och Rösjökilen, dvs mot Margreteborg, kan återupprättas genom tunnlar och/eller väl tilltagna ekodukter.

Den planerade anslutningen av Torshamnsgatan till Kymlingelänken bör inte komma till stånd enligt den planerade, mycket ytkrävande modell Vägverket har förordat i sin vägutredning. Samma trafiknytta går att uppnå med en "mera ytsnål lösning, som inte tränger så djupt in i naturområdet.

• **Restaurera området där E4 och stambanan korsar Igelbäcken.** Dalgångens kontinuitet bryts brutalt av E4-an och stambanan strax uppströms Ulriksdal. För några år sedan öppnades en gångbro ("Ekodukten") mellan Ulriksdal och Överjärva som gör det möjligt för fotgängare att passera motorvägen. Gångbron är en positiv åtgärd, men självfallet helt otillräcklig för att skapa rimliga spridningsvägar och en naturlig promenadstig, kopplad till Igelbäcken. Att återupprätta kontakten längs Igelbäcken är en stor men angelägen uppgift för framtiden. Bil- och järnvägstrafiken har, genom de stora ingreppen, dragit på sig en stor miljöskuld. Enligt principen "förorenaren betalar" vore det naturligt om Vägverket och Banverket tog på sig huvudansvaret för restaureringsarbetet. För att detta ska ske, krävs dock sannolikt att länsstyrelsen, berörda kommuner och våra organisationer gemensamt trycker på. Den gångbro över stambanan som diskuteras i Solna vore välkommen som ett provisorium.

• **Återställ kontakten mellan Rösjökilen och Kymlingeskogen.** Sollentuna kommun planerar att bebygga Margreteborgsområdet. Risken är stor att en exploatering av Margreteborg definitivt klipper av kontakten mellan Järva- och Rösjökilarna. Detta vore självfallet mycket olyckligt. Istället borde, som tidigare nämnts, ansträngningarna inriktas på att restaurera området och återupprätta den kontakt som idag bryts av E4-an och stambanan.

• **Området kräver ändamålsenlig skötsel.** Viktiga värden i Igelbäckens dalgång är knutna till kulturpåverkan, i första hand slätter och bete. För att värdena inte ska utarmas är det avgörande att området sköts på ett ändamålsenligt sätt. Delar av skogen bör utvecklas mot naturskog, medan andra delar, som föreslås i reservatsförslaget, bör betas. Även ett återhållsamt skogsbruk kan accepteras.

Till de föreslagna skötselområdena vill vi dessutom lägga ytterligare tre (numrering se bifogad karta):

8. Sydost om Eggeby gård, under kraftledningen, ligger en torrbacke med en artrik och ymnig flora. Backen hyser många representativa arter som idag är ovanliga. Floran består bl a av johannesört, dagglåpa, gulmåra, korskovall, backtimjan, backnejlika, backglim, brudbröd, åkervädd och rölleka. Eftersom backen ligger precis i anslutning till Eggeby gård och dessutom hyser ett stort antal arter på en liten yta, vore det intressant och pedagogiskt värdefullt med en informationstavla i anslutning till lokalen. Backen är troligen gammal betesmark, men kan idag antagligen hållas i god hävd genom slätter, när växterna gått i frö. Röjning av träd, buskar och sly är också nödvändigt.
9. Ett par hundra meter söder om Eggeby gård finns en "åkerholme" med en mycket riklig förekomst av stortimjan. En sådan förekomst är tämligen exceptionell och behöver skyddas mot ett utbredande buskskikt samt eventuellt slås eller betas för att bibehålla den mattlika vegetationen och näringsfattigheten.
10. Nordväst om skötselområde 2 finns en gammal betesäng som håller på att växa igen. Det är önskvärt att den hålls öppen genom slätter eller betning.

• **Inrätta ett skötselråd för reservatet.** Som bl a framgår av denna skrivelse finns det ett stort ideellt engagemang för Järvafältet och det planerade reservatet. Våra organisationer och andra aktörer har tillgång till mycket kunskap och engagemang som är viktigt att ta tillvara i det fortsatta arbetet. Mot denna bakgrund föreslår vi att ett skötselråd inrättas för reservatet dit, utöver naturvårdsförvaltaren, även ideella organisationer, naturhistoriska riksmuséet m fl bjuds in.

• **Utveckla informationscentraler.** Järvafältet utnyttjas redan idag av massor av människor. För att ytterligare öka intresset och stärka engagemanget för området är det viktigt att det finns tillgång till attraktiva informationscentraler dit föreningar, skolklasser, förskolegrupper och enskilda intresserade kan vända sig för att få lära sig mera om området, ta en kopp kaffe, lyssna på föredrag eller delta i utflykter. Redan idag bedrivs en högklassig verksamhet på flera ställen, bl a Överjärva gård, Eggeby gård och Hästa gård. Ursviks friluftsgård fungerar i första hand som en central för motionärer. Dessa verksamheter har stort pedagogiskt värde, inte minst för att skapa förståelse för naturens värden bland den uppväxande generationen och de många inflyttade, ofta från andra länder, som bor runt området. Att utveckla dessa verksamheter är en central del i reservatets vård och skötsel.

Föreningen Rädda Järvafältet
Ronny Carlsson

Friluftsfrämjandet
Stockholms distriktsförbund, miljökommittén
Åke Rosenquist

Stockholms läns hembygdsförbund
Göran Furuland

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Magnus Nilsson

Svenska Turistföreningen – Stockholmskretsen
Rolf Rydén

Ekoparksfonden WWF
Henrik Waldenström

Stockholms Idrottsförbund
Lars Liljegren

Friluftsfrämjandet i Solna
Henry Westermark

Stockholms Naturskyddsförening
Kristina Bovin

Förbundet för Ekoparken
Richard Murray

Stockholms Orienteringsförbund
Barbro Jungstedt

Järvafältets Ornitologiska Klubb
Johan Wallin

Stockholms Skidförbund
Jan Henriksson

Naturskyddsföreningen i Järfälla
Eva Grönlund

Sundbybergs IK, orienteringssektionen
Jan Kihl

Naturskyddsföreningen i Sollentuna
Herbert Henkel

Sundbybergs IK, skidsektionen
Bertil Schröder

Solna Naturskola
Elisabeth Brömster

Svenska Brukshundsklubben, avdelning Stockholm
Jan-Erik Pettersson

Solna-Sundbybergs Naturskyddsförening
Hans Ewerman

Ursviks byalag
Åke Jonasson

Solna-Sundbybergs Brukshundsklubb
Curt Fredriksson

Bilagor: ”Behövs vägen?”, rapport från utvidgad miljöprovning av Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik, Stockholms stad, 96-11-13
Dagvattenledningar till Edsviken av Gunilla Hjort, MHK, Sollentuna kommun, 94-01-04
Karta över förslag till ytterligare skötselområden i naturreservatet Igelbäckens dalgång

För kännedom:

Järfälla kommun

Sollentuna kommun

Solna stad

Stockholms stad, stadsbyggnadskontoret

Stockholms stad, miljöförvaltningen

Stadsdelsnämnden i Kista

Stadsdelsnämnden i Rinkeby

Sundbybergs stad

Regionplane- och trafikkontoret

Miljödepartementet

Kommunikationsdepartementet

Banverket

Boverket

Naturvårdsverket

Vägverket, region Stockholm

Vägverket, huvudkontoret