



Järfälla 2013.04.01

Synpunkter på projektet ”Kajer mot det gröna”

Vi har deltagit i de vandringar som gjorts i projektet samt det genomförda WS, som ägde rum den 13 mars. I rubriken skall Rånäsvägen ändras till Råstensvägen.

Vi är positiva till det arbete, som görs för att skapa en dialog kring hur Järfälla skall utvecklas och hur medborgarna aktivt kan delta i planeringsprocessen. Vi ifrågasätter dock om det är en riktig avvägning att välja gränsen mot Görvälns reservat som leder till ökad bebyggelse långt från bra kommunikationer. Hade det inte varit bättre att försöka göra Barkarbystaden, med den kraftiga utbyggnaden som planeras, skulle kunna göras till en attraktiv stadsmiljö med ”Kajer mot det gröna”. Hur utvecklar man det planerade reservatet, Igelbäcken, just i gränslandet mellan orörd natur och stadsmiljö för att göra området ännu mera attraktivt? Hur skapar man en balans mellan de höga naturvärden som finns och önskemålet om enkel tillgänglighet, så att naturen kan skyddas och bevaras för framtida generationer, samtidigt som flera människor kan komma ut i naturen och förstå dess betydelse för både vårt välbefinnande, men också förstå hur naturens ekosystemtjänster, som är nödvändiga för vår framtid, kan utvecklas i en positiv riktning?

Processen

Att välja ett område vid gränsen till ett redan skyddat reserverat med oersättliga biotoper och natur, endast för att visa att polariseringen, som uppstår i samband med en exploatering, kan lösas med medborgardialoger och lämpliga modeller ifrågasätter vi starkt, eftersom det strider mot grunderna för hållbar stadsutveckling.

Vid kommunstyrelsens sammanträde 2013-01-28 togs beslut om ett projekt ”Kajer mot det gröna” med följande syfte:

”I projektet ingår ett förstudie-/programskede med fördjupad medborgardialog som avses följas av en detaljplaneläggning. Ett område i anslutning till kraftledningsgatan vid Mälarvägen/Råstensvägen (se kartbilaga) utgör tillämpningsområde. Projektet innefattar fältstudier, inventeringar, workshops, studieresa, rapportering m.m. Arbetet skall också utmynna i en handbok och projektet vara klart och slutredovisas i februari/mars 2014.” Projektet är kostnadsberäknat till 4,9 miljoner. Karta bifogat till beslutet visar följande område:



Karta från beslut 2013-01-28



Underlag till Delegationen för hållbara städer

När projektet nu är påbörjat visar det sig att projektet omfattar hela gränsen mot Görvälns reservat från Bolinderstrand till Görvälns golfbana. På en direkt fråga till projektgruppen uppger de att projektet inte kommer att ta hänsyn till reservatsgränsen. Av det underlag som lämnats vid ansökan, se bild ovan till höger, framgår att bebyggelse kring Sandudden, Skäftesholmen, Högbyområdet, Arla och Bolinderberget ingår i studien, åtminstone i det underlag, som utgör underlaget för projektet.

Några frågor uppstår:

1. Varför beskrivs inte uppdraget tydligare? Inbjudan till den första medborgardialogen omfattar en mycket liten del av hela projektet.
2. Vilka delar av det ursprungliga förslaget ingår i studien?
3. Majoriteten av de politiska partierna har vid mötet anordnat av Naturskyddsföreningen den 27 september 2012 lovat att bebyggelse inte skall ske i reservaten. Varför lägger man ner nästan 5 miljoner på ett projekt där man inte skall ta hänsyn till reservatgränserna?

Vad är en stad?

Vad innebär det att utveckla en stad? Från antologin Global utmaning av Carl-Johan Engström, professor i stadsutveckling på KTH i Stockholm, hämtas:

Staden är kanske den mest komplexa företeelse som människan skapat.

Ytligt sett är det en anhopning av hus och en fast koncentration av människor.

Men staden är mer än sina hus och mer än många människor på en begränsad yta.

Produkten av närhet och arbetsdelning

Närheten mellan människor skapar förutsättningar för arbetsdelning.

Arbetsdelning och specialisering ger ökad produktivitet vid tillverkning och tjänsteutövning och skapar därmed ekonomisk utveckling – förutsatt att varor och tjänster kan avsättas. Det kräver i sin tur att staden har ett omland. Staden är hårt sammanfattat produkten av tillgänglighet, närhet och arbetsdelning.

Genom att staden har högre ekonomisk aktivitet än landsbygden har den dragit till sig människor. En ökad produktivitet skapar överskott som ger utrymme för maktutövning, riter och kulturyttringar som i sin tur skapar grund för utkomst. Staden bildar således ett komplext system av sociokulturella, tekniska och biologiska delsystem. Det gör staden

svår att beskriva, beforska och förstå. Ingen enskild vetenskaplig disciplin kan göra anspråk på att beskriva staden som helhet.”

Ovanstående visar att utan produktion, tjänster, arbetsdelning, ekonomisk aktivitet och ett omland har vi inte en komplett stad. Vi talar gärna om det, men vad fordras för att nå dit? För att förstå vad som fordras inledningsvis i en dellösning av enbart bostadsbebyggelse som skall karaktäriseras som kajer mot det gröna – hållbara gränssnitt mot stad och land måste vi också förstå vad staden är och vad är omlandet.

Järfälla är en förort, som saknar tillräckligt med arbetstillfällen för de som bor där för att ha den tillgänglighet, närhet och arbetsmöjligheter, som gör en stad levande.

Den första utmaningen är att initiera den ekonomiska aktiviteten, så att Järfälla uppfattas som en stad. Hur skapar vi fler och mångskiftande arbetsplatser i Barkarby - Veddesta och Jakobsberg. Dessa måste ha bra kommunikation med Stockholm City, men också med de närliggande centra, t ex Kista, Vällingby och Sollentuna.

Utan detta tryck, som ger en dragningskraft och ett behov av att bosätta sig i Järfälla, är inte Järfälla den magnet, som drar till sig folk, utan en plats dit man flyttar i brist på annat.

Om man tittar på ekonomin för bostäder vid kajerna så har vi några olika intressenter:

Exploatörer som skapar avkastning genom att sälja bostäder eller genom hyror. Villor och bostadsrätter är mest attraktiva.

Markägaren, Järfälla kommun, har förväntningar att exploateringen skall ge intäkter som täcker investering i infrastruktur och kanske mer. Att förtäta, dvs. bygga i redan exploaterade områden, ger inte lika stora intäkter, men även lägre skatteintäkter, eftersom de som äger sin bostad betraktas som bättre skattebetalare. En faktor, som oftast utelämnas vid bedömningar av detta slag, är den ökade driftkostnaden som följer av en mera spridd bebyggelse, t.ex. för väghållning, avlopp, uppvärmning och ökade transporter, vilket också leder till ökade koldioxidutsläpp.

Den som har möjlighet att bosätta sig vid kajen får tillgång till en bostad näranaturen och troligen mycket barnvänligt. Har han/hon sin arbetsplats i kommunen blir arbetsresorna oftast enkla, men utan fler arbetsplatser inom kommunen blir arbetsresor ett gissel.

Arbetsmarknaden i Storstockholmsområdet är under snabb förändring och många klassiska arbetsplatser, förvaltande och tillverkande kommer att förändras och omstruktureras. Rent allmänt kommer sannolikt sektorerna handel och service att öka lokalt och regionalt. Den stora invandringen till Storstockholm leder sannolikt till effekter på arbeten och inkomstlägen.

I programmet för regionala stadskärnor, se:

[http://www.jarfalla.se/download/18.7c5a246d13b99708ae3800014775/05+01+F%C3%
%Börslag+till+handlingsprogram+Regionala+stadsk%C3%A4rnor+-
+remissyttrande+-++tj%C3%A4nsteskrivelse+2012-12-27.pdf](http://www.jarfalla.se/download/18.7c5a246d13b99708ae3800014775/05+01+F%C3%
%Börslag+till+handlingsprogram+Regionala+stadsk%C3%A4rnor+-
+remissyttrande+-++tj%C3%A4nsteskrivelse+2012-12-27.pdf) redovisas fyra

handlingsområden som kräver kraftsamling och samverkan av regionens aktörer för utveckling av en flerkärnig region:

- Ökad tillgänglighet, en förutsättning för tillväxt i de regionala stadskärnorna
- Synergier mellan investeringar i de regionala stadskärnorna
- Stadsutveckling
- Utveckla det kunskaps- och tjänsteintensiva näringslivet

Detta ligger i linje med våra synpunkter ovan och innebär att fokus måste ligga kring att få stadskärnan kring Barkarby – Jakobsberg attraktiv.

Användning av värderosen

En av de verktyg som används för att belysa olika utbyggnadsalternativ ur ett hållbarhetsperspektiv är värderosen.

I tidigare lämnade synpunkter om Översiktsplanen har vi hänvisat till RUFs beskrivning som betonar förvaltningstanken, se nedan.

Hållbarhetsbegreppet bygger på en idé om att vissa grundläggande egenskaper i de ekologiska och samhällsliga systemen behöver förvaltas långsiktigt. Denna långsiktiga förvaltning bestäms huvudsakligen av tre faktorer:

- *Hur man förvaltar kapitalet och visar förståelse för de hållbarhetsmässiga begränsningarna hos olika system,*
- *I vilken omfattning man lyckas behålla och utveckla systemets önskade och nödvändiga kvaliteter samt,*
- *Om man kan behålla systemets robusthet och anpassningsförmåga*

Ur regionplane- och trafikkontorets rapport 11:2008

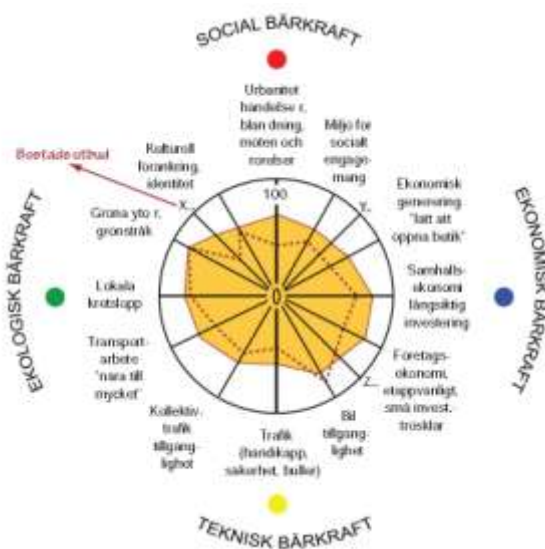
Av någon anledning har begreppet hållbarhet ersatts med bärkraft.

Ordet ”bärkraft” kan leda tanken fel, det kan betyda ”förmåga att bära”, vilket då också går att ”poängsätta”, även om det inte är ett hållbart alternativ.

Nedan redovisas en bild från ett av alternativen som utarbetades av deltagarna i workshopen.

Vilka ekrar man väljer att redovisa kommer att påverka den bild man får av hur ”bra” alternativet är: Här uppstår ett antal frågor:

1. Varför har man ändrat hållbarhet till bärkraft? Bärkraft för vem?
2. I nya översiktsplanen betonas att **hållbar utveckling är överordnat övriga utmaningar och mål**. Varför framgår det inte i detta projekt?
3. Några frågor kring valda ”ekrar”:
 - a. *Ekonomisk generering, lätt att öppna butik.* Om Järfälla har problem med att få butiker, service och handel att utvecklas i centrumnära lägen.
 - Vilka möjligheter finns det då längs gränsen mot reservaten?
 - Om nollalternativet är att inte göra någonting, kommer varje bebyggelse visa ett litet plus även om det är helt realistiskt!
 - Vilket underlag krävs för att en butik, servering, restaurang etc. skall kunna etableras?



- b. *Samhällsekonomi långsiktig investering.* Vilka kostnader tas med vid bedömning av investeringar? Kostnader för vägar, snöröjning och underhåll,

avlopp, uppvärmning ökar vid en utspridd etablering, som är fallet med detta projekt. En del kommuner tar också med ökade sociala kostnader när t.ex. äldre inte kan handla i de stora centrala köpcentrum som kännetecknar Järfälla. Leder inte den fortsatta satsningen på ytterligare dagligvaruhandel inom Barkarby – Veddesta till att möjligheter att etablera mindre affärer, serveringar etc. försvåras? Studier pekar på att en utspridd etablering kan vara upp till 40 % dyrare än ett centraliserat alternativ om de långsiktiga kostnaderna och intäkterna tas med.

- c. *Företagsekonomi, etappvänligt, små investeringströsklar.* En eker som visar att det är bra att bygga oavsett alternativ, men som inte tar ställning **om det är ett hållbart alternativ.**
- d. *Biltillgänglighet.* Leder inte biltillgänglighet till ökade transporter? Är **detta ett hållbart alternativ?**
- e. *Transportarbete "nära till mycket".* På vilket sätt leder spridd bebyggelse till att det blir närmare till mycket? En stor del av transportarbete utgörs av arbetsresor, transporter till dagis och skolor besök vid serviceinrättningar och dagligvaruinköp. Om man satsar på biltillgänglighet och spridd bebyggelse hur kan det leda till mindre koldioxidutsläpp? Finns **alternativet med kollektiv transportförsörjning** med i bilden?
- f. *Lokala kretslopp.* Vad krävs för att de skall förbättras vid decentraliserat byggande?
I Barkarbystaden finns grunden för att separera det användbara avfallet från att blandas med övrigt avlopp som därigenom skulle möjliggöra att biprodukten vid biogasframställning kan användas som biogödsel på åkermark. I stället förordas att avfallskvarnar används och att det är hållbart. I Naturskyddsföreningens policy för "Jordbruk och livsmedelsförsörjning" förordar vi att
- i. all slamspridning i Sverige snarast upphör. I avvaktan på ett stopp för slamspridning behöver gränsvärdena för slamgödsel skärpas avsevärt,
 - ii. parallellt behöver miljöbalken stärkas så att kommuner får möjlighet att utfärda generella förbud mot slamanvändning.
- g. *Gröna ytor, grönstråk.* Den viktigaste parametern är bevarande av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, vilket också framhålls i nya översiktsplanen. Hur påverkas dessa av detta projekt? Järfälla har mycket lite åkermark. Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och ingen annan mark kan användas för att tillgodose behovet på ett tillfredsställande sätt. Vilka är de väsentliga samhällsintressen som man avser tillgodose genom detta projekt? Kan inte detta behov tillgodoses på annat sätt? Denna fråga hanteras som en bisats i sammanställningen från WS. Åkermarken inom Järfälla är mycket liten, men bör vi inte behålla den del av det kulturlandskap som en gång kännetecknade utvecklingen? Avkastning från jordbruket minskar, samtidigt som vi har en globalt sett växande befolkning, som, liksom vi, vill konsumera mat allt högre i näringskedjan, som kräver allt mer åkermark. Samtidigt minskar planetens tillgängliga åkermark p g a klimatförändringar, saltinlagring, för höga kväve- och fosfor utsläpp m.m.
- h. *Bostadsutbud.* Kommer alltid att ge ett ökat "värde" enligt värderosen! **Hur går detta att kombinera med hållbarhet? Kan man definiera villkoren?**

4. Det finns två nollalternativ. Det ena är att inte göra någonting, det andra är att bygga mera centralt, vilket bör vara det grundläggande alternativet att jämföra med. Genom att börja med att analysera möjligheter att bygga decentraliserat riskerar man att fokus flyttas från vad hållbar utveckling är och från att åstadkomma en fungerande stad kring Jakobsberg – Barkarby, som är den stora utmaningen för Järfälla. När de centrala lägena är uttömda kan arbetet fortsätta med planer att bygga längre ut, om det skulle behövas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis saknar vi hållbarhetsaspekterna i det arbete som utförs. Genom val av ekrar i den presenterade värderosen, **som inte grundas på hållbarhet**, ges deltagarna intrycket att alternativen alltid är bättre än att inte göra någonting. Dessutom bör jämförelse (nollalternativ) göras av mera central bebyggelse så länge det finns möjlighet att bygga mera centralt.

Vi välkomnar möjligheten att mera aktivt delta i samhällsplaneringen, men det måste ske med **ökad transparent** och med **de grundläggande krav vad gäller hållbarhet** som finns i nya översiktplanen. Annars är risken mycket stor, att de som deltar i dialogen uppfattar sig själva att vara en gisslan, när de ”tvingas” välja bland fördefinierade alternativ, vilka definitionsmässigt inte är kopplade till de begrepp, som en hållbar stadsutveckling innebär.

Den stora utmaningen för oss inom Järfälla och inom Storstockholmsområdet är att minska utsläppen från nuvarande 14 ton koldioxid till c:a 2 ton per person för tvågradersmålet.

Stockholm Environment Institute (SEI) har med ”REAP” – ett verktyg för att uppskatta miljöpåverkan från vår konsumtion visat vad utsläppen består av. Verktuget har använts för att studera fyra svenska kommuners påverkan. *Global miljöpåverkan och lokala fotavtryck - analys av fyra svenska kommuners totala konsumtion*. För mer information, se: <http://www.sei-international.org/publications?pid=2095>, där rapporten kan laddas ner.

Nedanstående bild visar hur utsläppen fördelas:

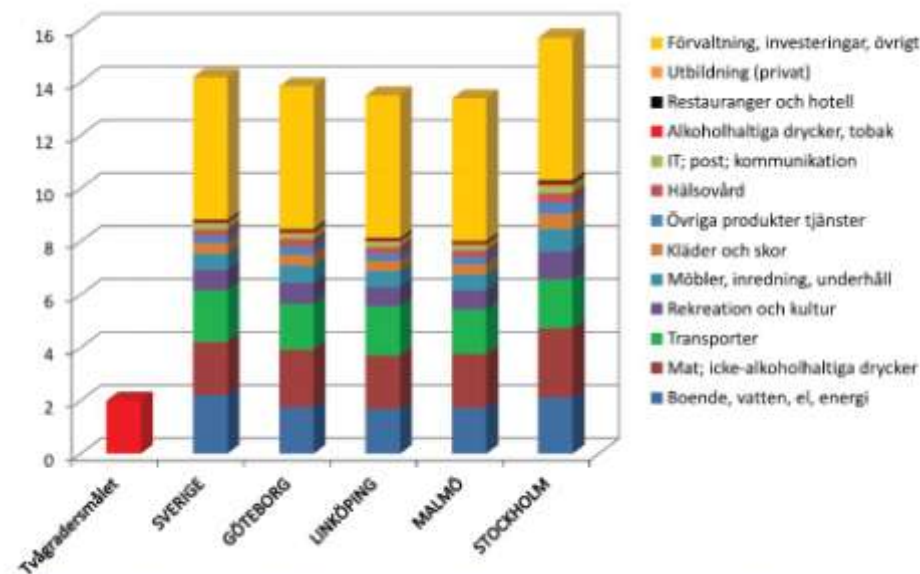


Diagram 1: Utsläpp av växthusgaser - Direkta och indirekta utsläpp (tCO₂e/person, år 2004)

På vilket sätt bidrar projektet ”Kajer mot det gröna” till att koldioxiden minskar?

REAP kan **kostnadsfritt användas av kommuner** för att ta fram underlag för alternativa utbyggnadsplaner. Vi rekommenderar Järfälla att göra detta. **SEI har förhoppningen** att detta ska **stimulera till viktiga debatter och i förlängningen till konkreta lokala**

omställningsåtgärder. Att betona det lokala perspektivet förefaller dessutom helt nödvändigt när de globala förhandlingarna har gått i stå.

Med vänlig hälsning

Naturskyddsföreningen i Järfälla

Styrelsen