

Kommunledningskontoret
Planenheten
177 80 Järfälla

Synpunkter på utställt förslag till detaljplan för Barkarbystaden I, del av fastigheten Barkarby 2:2 m fl, Järfälla kommun

Sammanfattning

Det utställda planförslaget bör omarbetas betydligt, bl a därför att det inte är samordnat med planerna på ett naturreservat längs Igelbäcken och därför att planen i praktiken och utan närmare analys blockerar möjligheterna att bygga tunnelbana Akalla-Barkarby (som bl a förutsätts i Stockholms stads översiktsplan) samt Hjulsta-Akalla. Utgångspunkten för en omarbetning bör vara

- att beslut om det nya naturreservatet tas innan detaljplaner fastställs och att planerna tar sin utgångspunkt från och anpassas till reservatet,
- att reservatet blir större än det förslag Järfälla kommun sände på remiss 2004,
- att den långsiktiga lösningen för kollektivtrafiken i Barkarbystaden måste vara beslutad innan detaljplanen fastställs,
- en mera koncentrerad exploatering, främst nära den framtida stationen i Barkarby, beslutas, anpassad till nya T-baneförbindelser till Barkarby från Akalla resp. Hjulsta.

Våra föreningar välkomnar att planeringen av Barkarbyområdet utgår från att de tidigare redovisade planerna på Igelbäckens naturreservat i Järfälla ska genomföras samt att utgångspunkten är att även det område som disponeras av försvaret ska inkluderas i reservatet. För att ett framtida naturreservat ska kunna förstärka det kommande bostadsområdets kvaliteter är det angeläget att planeringen av bebyggelses anpassas till och tar sin utgångspunkt i reservatets kvaliteter.

Som våra föreningar flera gånger tidigare påpekat i yttranden till kommunen bör dock reservatet utvidgas utöver de områden som anges i det utställda materialet. Denna ambition kan väl förenas med målsättningen att skapa ytterligare bostäder genom att nybyggnationen i större utsträckning än i det utställda förslaget sker i anslutning till den nya stationen vid Barkarby. En sådan lösning skulle ge fler människor både direkt tillgång till naturen på Järvafältet och till en attraktiv kollektivtrafik.

Vi vill samtidigt framföra mycket starka invändningar mot den övergripande inriktning det utställda förslaget ingår i, framför allt de negativa konsekvenserna för områdena i Norra och Södra Järva i Stockholms kommun – Akalla, Husby, Kista, Hjulsta, Tensta, Rinkeby.

Ett grundläggande fel med denna övergripande inriktning är att den utgår från ett geografiskt alltför snävt perspektiv där fokus ligger på att snabbt etablera lättsålda bostäder i planområdet snarare än att beakta de långsiktiga, regionala effekterna.

Barkarby-området är från regional synpunkt ett enastående exploateringsläge med förutsättningar för mycket god kollektivtrafikförsörjning. Med en högre exploateringsgrad än den som skisseras, i första hand i närheten av det nya läget för järnvägsstationen i Barkarby, men möjligen även på något ytterligare läge inom området, skulle området med små lokala

intrång i naturmiljön kunna ge viktiga bidrag till att a/ lösa den regionala bristen på bostäder b/ skapa ett starkare underlag för att förlänga T-banans blå linje från Akalla resp. Hjulsta till Barkarby och c/ minska trycket mot grönområden i andra delar av regionen.

En ny, kapacitetsstark ringlinje med tunnelbana skulle ha begränsat värde för boende i Järfälla kommun, men skulle radikalt förbättra tillgängligheten för boende och företag i Norra och Södra Järva i Stockholms stad och också stärka sambanden mellan områdena på ömse sidor om Järvafältet inom Stockholms stad utan intrång i Igelbäckens dalgång. Sammantaget skulle detta bidra till att stärka attraktiviteten hos dessa områden, men också bidra till att dämpa vägtrafiken och därmed trycket på miljön både i närområdet och regionalt. Till skillnad från en spårvägslösning skulle inga nya barriärer i landskapet skapas.

Det utställda förslaget bidrar till att definitivt rycka undan förutsättningarna för en sådan utveckling genom att istället – utan att alternativ diskuteras – hävda att områdets framtida trafikförsörjning ska baseras på en ny spårvägslinje mellan Akalla och Barkarby. Denna inriktning är bl.a. i strid med den översiktsplan Stockholms stad antog 2010.¹ Även i den plankarta som ingår i den regionala utvecklingsplanen, RUFs 2010, ingår en förlängning av T-banan från Akalla till Barkarby.²

Ett problem med en spårvägslösning är, som nämnts, att en att en ny, onödig fysisk barriär etableras tvärs över Igelbäckens dalgång.

Allvarigare är dock att den utställda planen bidrar till att blockera möjligheten att bygga ut T-banan enligt modellen ovan. Planförslaget innebär därmed ett strategiskt mycket betydelsefullt ställningstagande i en fråga som överhuvudtaget inte diskuteras i det utställda materialet och som därtill främst har betydelse för andra delar av regionen än Järfälla kommun. Detta är helt enkelt oacceptabelt!

Granskar man planen mera i detalj finner man dessutom att den spårvagnsbaserade kollektivtrafik man hävdar att planeringen utgår från under lång tid på sin höjd kommer att bestå av en busslinje! Framtiden för den planerade nya spårvägslinjen mellan Norra Järva och Barkarby är i själva verket mycket osäker, och anläggningen kommer i vilket fall som helst att finnas på plats först långt efter det att området exploaterats (på ett sätt som inte ger argument för en T-banelösning) och de boendes resvanor befästs.

Förslaget aktualiserar nästan övertydligt de värsta farhågor för områdets utveckling som våra föreningar redan 2005 lyfte fram i vårt remissvar över det förslag till fördjupad översiktsplanen som den aktuella detaljplanen bygger på.

Samttaget anser vi att det utställda förslaget måste omarbetas kraftigt för att anses acceptabelt utifrån ett övergripande perspektiv. Utgångspunkten bör vara en mera koncentrerad exploatering, främst nära den framtida stationen i Barkarby, som utgår från nya T-baneförbindelser till Barkarby från Akalla resp. Hjulsta. Planeringen bör dessutom anpassas till och ta sin utgångspunkt i det planerade naturreservatet kring Igelbäckens dalgång som bör bli större omfattning än det förslag Järfälla kommun sände på remiss 2004.

Kennet Andersson, ordf
Naturskyddsföreningen i Järfälla

Mårten Wallberg, ordf
Naturskyddsföreningen i Stockholm

Magnus Nilsson, ordf
Föreningen Rädda Järvafältet

¹ Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm, 2010. Sid 22.

² http://www.tmr.sll.se/Global/rufs2010/kartor/kap3/karta18_Plankarta_uppdaterad.pdf

För kännedom:

Kommunstyrelsen, Stockholms stad

Stadsdelsnämnden, Spånga-Tensta

Stadsdelsnämnden, Kista-Rinkeby

SL

Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneringsutskottet

Miljödepartementet