



Stockholm 2014.02.10

Synpunkter på "Utställningshandling – Översiktsplan Järfälla – nu till 2030

I bifoga dokument har vi sammanställt våra synpunkter. Vi uppskattar att ett hållbart Järfälla är överordnat övriga utmaningar och mål och stöder tillfullo de analyser som gjorts av Grön- och Blåstruktur samt Ekosystemtjänster. Det vi saknar är dels att kommunen använder ett enhetligt begrepp av hållbarhet och att planer, processer och detaljplanearbetet genomsyras av hållbarhetsbegreppet.

Under processen gång har nya förutsättningar tillkommit genom att en tunnelbana planeras till Stockholm NV. Från Naturskyddsföreningens sida uppvaktade vi dåvarande kommunstyrelsens ordförande Eva Lennström om att basera FÖP för Barkarbystaden på ett tunnelbanebaserat alternativ i stället för den spårbundna trafik som blev fallet. Nu forceras ett beslut om tunnelbana fram och vi är oroad att konsekvenserna på Översiktsplanens andra delar inte hinner belysas.

Vårt fokus är kring hur utvecklar vi ett hållbart Järfälla och vad krävs för detta.

Med vänlig hälsning

Naturskyddsföreningen i Järfälla

Ingemar Karlsson
Ordförande

Synpunkter på "Utställningshandling – Översiktsplan Järfälla – nu till 2030

I vårt remissvar har vi fokuserat på hållbar utveckling och att belysa hur översiktsplanen är otydlig på detta område.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Järfälla önskar framföra sina kommentarer och förslag baserat på "Utställningshandling, Översiktsplan, Järfälla – nu till 2030".

I det följande väljer vi att benämna denna samrådshandling "ÖP".

- Vi är mycket imponerade av det omfattande kompetenta arbete som lagts ner vid utarbetandet av ÖP från samrådshandling till utställningshandlingen. Vi uppfattar att man i processen att ta fram en ny ÖP är öppen för förslag till förbättringar för att kunna växa med kvalitet.
- Vi saknar en enhetlig och tydlig beskrivning av hållbarhetsbegreppet. Inom kommunen existerar tre olika begrepp, se nedan. Vi förordar att ett hållbarhetsbegrepp används som baseras på de ekologiska systemen och de ekosystemtjänster som är nödvändiga vår välfärd prioriteras och utgör ramen för de ekonomiska och sociala systemen.
- Vi belyser konsekvenserna av nuvarande förhållningssätt i nyligen producerade detaljplaner där ekonomiska faktorer har varit styrande. Om alla planprocesser genomsyras av den modell som utgör grunden i forskningen kring hållbarhet sparas resurser, onödiga planer undviks, och kommunens mål om ett hållbart Järfälla kan säkrare realiseras.
- Kommunen har i samrådshandlingen rekommenderat att Igelbäcken och Häradsallmanningen görs till naturreservat utan kohandel om inskränkningar i andra reservat. Reservatsbildning måste baseras på de ekosystemtjänster som krävs för fungerande grönområden och att den ökade tillväxten i kommunen och regionen ställer ännu större krav.
- De brister som nuvarande förhållningssätt till hållbar utveckling ger upphov till är:
 - Spridningssamband försvagas genom oaktsam exploatering.
 - Förslag om exploatering av strandskyddat område Stäket – Ängsjö
 - Förstärkning av barriäreffekten vid Rotebroleden genom exploatering av verksamhetsområdet och utbyggnad av motorcrossbanan.
 - Bebyggelse av åkermark. Den bör sparas till kommande generationer och till dess att konsekvenserna av klimatförändringen för livsmedelsförsörjningen blir mer klarlagda.
- Vi förordar också ökad satsning på separata cykelvägar och att bilpooler som leder till mindre biltrafik och färre parkeringsplatser prioriteras framförallt i urbana områden.
- Bostäder för studenter och ekonomiskt svagare personer behöver också prioriteras.

Hållbar utveckling

I översiktplanen betonas genomgående betydelsen av hållbar utveckling vilket vi instämmer i. Vi ser det som olyckligt att kommunen använder sig av flera olika begrepp vilket också påverkar de konsekvenser som dras vid belysning av hur hållbarheten i ÖP uppfylls.

De tre begreppen som används är:



Värderos: *Kajer mot det gröna Hållbar utv. ÖP*

Hållbar utv. Internt kommunen

Stockholm Environment Institute (SEI) använder sig av nedanstående bild för att THE "GLOBAL SUSTAINABILITY" PARADIGM



åskådliggöra hållbarheten och som sammanfaller med kommunens interna beskrivning. Forskning om hållbar utveckling pekar på de brister som det begrepp som används i ÖP resulterar i. Det finns ingen prioritering mellan de tre målen, ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet utan det antas att mål som står i konflikt med varandra löses genom kompromisser. Från Naturskyddsföreningen ser vi det som viktigt att **ett begrepp** används och att den bild som används internt i kommunen och som bygger på SEIs modell för att beskriva hållbarhet skall vara vägledande. Där ses **sociala system** som **målet** och de två tillägg som gjorts i ÖP; livskvalitet och rumslig utgör ytterligare dimensioner av de sociala systemen. De **ekonomiska systemen är medel** för att uppnå målet och de **ekologiska systemen är det ramverk** som vi alla måste förhålla oss till. Regeringens utredning "Synliggöra värdet av ekosystemtjänster" (SOU 2013:68) med undertiteln "Åtgärder för välfärd genom biologisk mångfald och ekosystemtjänster" betonar vikten av en ny syn på hur vi värderar ekosystemtjänster och tar hänsyn till dem i all planering på olika nivåer. Dessutom är forskarna överens om att vi ännu inte förstått alla de tjänster som ekosystemen levererar. T ex har mykorrhiza som lever i symbios med värdväxternas rotsystem en tidigare oanade funktion som både påverkar produktiviteten hos växter med upp till 30 %, reducerar behovet av konstgödsel, särskilt fosfor genom dess förmåga att

göra fosfor i berggrunden tillgängligt för värdväxten. Dessutom ökar kolinlagringen i marken.

I nuläget är det ekonomiska faktorer som väger tungt och meningar om hållbarhet tenderar att bli vackra ord eller påståenden utan grund.

Några exempel:

- 1) I tidigare och nuvarande ÖP betonas vikten av spridningskorridorer mellan Järvafältets och Görvälns naturreservat. Vad har hänt?
 - a) Bebyggelsen vid Kärrboda som ligger mitt i spridningskorridoren är ett exempel på när mångfald har blivit enfald. All växlighet, jordlager och berg har sprängts bort och förvandlats till villor med gräsmatta och ett träd av samma art.



Lilla Kärrboda under och efter exploatering

- b) I Berghem planeras förtätning i spridningskorridoren. För att motivera bebyggelsen betonas att vackra tallar bevaras.
 - c) Längs Almarevägen planeras också bebyggelse i spridningskorridoren.



Buskage viktigt för biologisk mångfald. Vad tycker boenden 25 m från buskaget?

För att en spridningskorridor skall fungera måste biotopen fungera. D v s den måste vara tillräckligt stor och tillåta hela livscykeln. T ex måste kullfallna träd ligga kvar till dess de ruttnar. Det kanske inte är vackert men nödvändigt för att korridoren skall fungera som spridningskorridor för biologisk mångfald.

- 2) I samrådshandlingen redovisas **naturreservat** både vid **Igelbäcken och Häradsallmännigen**. Vi instämmer i behovet. Kraven på skydd har nu ökat i samband med mer urban bebyggelse i anslutning till planerad tunnelbana. Dessutom, i nu gällande ÖP och dess aktualisering år 2007 framgår ”att Järfälla ska delta i det mellankommunala samarbetet kring vård och skydd av **Igelbäcken** och dess närområde. Järfällas inriktning är att området ska vara naturreservat” ÖP 2001 sid 61.

Det är inte försvarligt att ge avkall på den antagna inriktningen dels av biologiska skäl biodiversitet och spridning dels den ökade befolkningen i områdets närhet. Trots allt så kommer den gröna ytan per närboende att minska även vid fasthållandet av befintliga inriktningen. Hur gränserna och utformningen skall utformas återstår att analysera och planera. Vi beklagar att detta heta område inte blev föremål för det arbete som har lagts ned på projektet Kajer mot det gröna. Utgångspunkten måste starta i de krav som de ekosystemtjänster som skall levereras i den kritiska getingmidjan som uppstår i Järvakilen.

I Samrådsredogörelsen har tekniska nämnde och va. framfört synpunkter på Igelbäcken och Ballstaån som Naturskyddsföreningen ställer sig bakom.

När **Häradsallmanningen** ges utökat skydd bör även området söder om Rotebroleden mot Västra Järvafältets reservat inkluderas. Häradsallmanningen är ett skogsområde med naturvärden som många kommersiellt produktiv skog saknar. Ett kalhygge har dock gett avskräckande konsekvenser för en tätortsnära skog. I andra delar är nuvarande skogs status ett resultat av ekonomiskt betingat gammaldags skogsbruk. Ett sådant skonsamt skogsbruk skulle ge Järfälla en skog som få områden kan uppvisa. En skonsam fortsättning kan ge en biologiskt värdefull skog med ökade naturupplevelser kombinerat med ekonomisk avkastning om än något lägre med dagens synsätt. Häradsallmanningens skog är även en kulturupplevelse. Från Naturskyddsföreningens sida anser vi det angeläget att området skyddas från framtida exploatering och att området sköts så att de körskadorna som uppstår p.g.a. klimatförändringen (Ingen eller obetydlig tjäle) elimineras. Det torde vara förenligt med naturreservatets syfte att ett produktionsorienterat skogsbruk etableras.

Sammanfattningsvis ser vi det som olyckligt att kommunen köpslår när nya naturreservat planeras. Vi anser att behovet av reservat bör baseras på de ekosystemtjänster som produceras och de behov som uppstår p.g.a. den expansiva befolkningsutvecklingen i Järfälla och regionen. Biotoperna vid t ex Bolinderberget är unika, liksom Igelbäckens och de är inte utbytbara på det sätt som framgår av den tidigare samrådshandlingen. ”Om kommunen får bygga vid Bolinderberget så kan naturreservat inrättas vid Igelbäcken” är en förkastlig strategi och en effekt av den gamla bild som kommunen använder för att beskriva hållbar utveckling. Vi måste hålla oss inom de ramar som de ekologiska systemen ställer.

- 3) **Ekosystemtjänster sid 60-62.** I kartbilden av de försörjande ekosystemtjänster har de pilar som visar spridningssambanden tagits bort sedan samrådshandlingen. Vi ser det som olyckligt och om borttagandet saknar grund, oroväckande. Särskilt som spridningssambanden mellan Kallhäll och Ängsjö är viktiga och också nödvändiga för att sambanden skall fungera till Stäketsön.
- 4) **Försvagning av spridningssamband vid U2 området Rotebroleden.** Naturskyddsföreningen hävdar att ingreppet är allvarligt. För Järfällas del påpekas att om industriområdet placeras mer åt väster mot E18 kan bredden av stråket med möjlig passage ökas. I detaljplaneriktlinjerna anges ”Planområdet är idag obebyggd naturmark som inte anses ha höga värden. Området är stort både estetiskt och upplevelsemässigt av Rotebroleden och E18”. Området innehåller en värdefull nyckelbiotop och den sällsynta växten skavfräken. Om en väg skall dras från U2 till Uddnäs kommer ytterligare nyckelbiotoper att naggas i kanten.
- 5) **Bebyggelse av åkermark.** Järfälla avser att bebygga åkermark. Enligt rapport från FN kommer 10 % av all åkermark att användas för urbanisering. Samtidigt pågår jordförstöring på grund av klimatförändringar. Under de senaste åren växer jordbruksproduktionen i världen långsammare än befolkningsökningen och Sverige importerar 50 % av matbehovet. Krisen i Syrien anses delvis orsakad av brist på livsmedel. Är det hållbart i ett längre perspektiv att bebygga åkermark? Frågan bör belysas i Översiktsplanen. Vårt förslag är att åkermark lämnas obebyggd tills

periodens slut. Då finns bättre underlag för att bedöma konsekvenserna och vi kan samtidigt lämna orörd mark till kommande generationer att besluta om dess användning.

- 6) **Trafik.** Det är bra att kommunen arbetar för ökad användning av cykel- och gångtrafikanter, liksom att underlätta användning av kollektivtrafik. Det som saknas i översiktsplanen är en ökad separering av alla de GC-vägar som vi har i kommunen. De som är mer trafikerade kan med fördel cykelbanan ta i anspråk delar av det utrymme som används för biltrafik. Därigenom undviks den irritation som uppstår mellan gående och cyklister samt elimineras olycksrisken när många som lyssnar på musik eller använder mobilen inte är tillräckligt observanta när cyklister passerar i hög fart. Cyklister som jobbpendlar bör också ges företräde framför biltrafik och gena och snabba förbindelser planeras mellan kommundelarna, anslutning till de regionala cykelstråken. Samtidigt begränsas biltrafiken.

Bra och skyddade parkeringsplatser är andra viktiga åtgärder för att uppmuntra ökad cykling.

Uppföljning av översiktsplanen

För att översiktsplanen inte bara skall bli vackra ord måste uppföljningen ske stringent och i samklang med det interna begreppet av hållbar utveckling som kommunen etablerat och som vi förutsätter kommer att utgöra den framtida modellen. Vi är tveksamma till de påståenden som används i alla detaljplaner och också används i översiktsplanen om att luften är generellt sett god eller att den inte överstiger kvalitetsnormen. Den ökande trafiken längs E18 och E4 som gör Hjulstakorset till den mest trafikerade platsen i Stockholm med upp till 140000 bilar per dygn måste analyseras. Enligt Trafikverket kommer inte partiklarna att reduceras även om bilmotorerna blir renare p.g.a. ökad trafikintensitet. Lägg därtill forskningsläget där man inte vet hur människor påverkas av de små partiklarna och att Miljömålet för ren luft ligger betydligt under miljökvalitetsnormen.

Vi anser också att varje detaljplan måste bedömas ur ett hållbarhetsperspektiv. Det är inte troligt att alla platser som föreslås i översiktsplanen är bättre än att exploatera någon annanstans vilket hävdas på sidan 58 under rubriken ”Ett Järfälla hållbart i världen”.

Är avsikten med den slutsats som formuleras i sista meningen att Järfälla skapar goda förutsättningar för en hållbar utveckling i världen? *Saknas det inte insikt om hur koldioxidutsläppen skall både reduceras och fördelas mellan fattiga och rika?*

Synpunkter framtidsbild 2030 (Sid 22 – 23)

Naturskyddsföreningen har följande synpunkter:

- 1) Småskalig struktur Uddnäs - Lund. Vi emotsätter oss en exploatering av området på grund av att området omfattas sedan tidigare av utökat strandskydd, utgör en viktig spridningskorridor och innehåller både kulturella och biologiska värden som måste bevaras. Dessutom kommer området att kräva c:a två bilar per familj vilket inte är hållbart.
- 2) Bebyggelse på åkermark längs Mälärvägen och Molnsätra. Motivering, se ovan.
- 3) Är det korrekt att Färjeläge planeras vid badplatsen Bruket?
- 4) Är det meningen att **återvinningscentralen** flyttas från nuvarande läge till Veddesta? Är det inte bättre att bygga bostäder i stället i detta relativt god läge nära Stockholm NV och med möjlighet till urban struktur som indikerats på kartan? Området kring nuvarande återvinningscentral leder till ökad bilanvändning och är inte hållbart.
- 5) Stäketsfläcken bör inte exploateras. Dess historiska värde med en mindre stadsliknande bebyggelse med drygt 25 fastigheter och ett 15-tal hantverkare bör

åskådliggöras samtidigt som det svaga sambandet till Stäketsön och längs stranden norrut förstärks med lämpliga åtgärder.

- 6) Vi saknar också åtgärder som resulterar i att billiga bostäder bl. a för studenter kan produceras.
- 7) Med den ökade koncentration av bebyggelse till följd tunnelbana till Stockholm NV ställs också större krav möjligheter att begränsa biltrafiken. Detta kan ske genom att bilpooler stimuleras i planeringen och att parkeringsplatser begränsas inom framförallt de områden som markerats som urbaniserade. Vi anser också att i de områden som kräver en biltäthet på c:a två bilar per lägenhet/villa bör man undvika ytterligare bebyggelse. De områden som är markerade som småskalig bebyggelse har den karaktären.