

## Järvastaden och Järvakilen – går de att förena?



Kring denna fråga anordnade Förbundet för Ekoparken och naturskyddsföreningen ett seminarium på Hagadagen, tillika Gröna kilarnas dag, den 20 maj i Koppartälten i Hagaparken. Medverkade gjorde ett antal politiker från kommuner som har delar av Järvakilen inom sina gränser: Stockholm, Solna, Sollentuna och Järfälla. Samt ett 15-tal intresserade.

Tanken att de över 120.000 boende och 60.000 arbetsplatser som finns runt Järvafältet borde kunna fungera som en stad i sig diskuterades vid ett seminarium på Hagadagen den 20 maj 2018. Seminariet var anordnat av Förbundet för Ekoparken i samverkan med Naturskyddsföreningen och samlade politiker från Solna, Järfälla och Stockholm samt andra intresserade. Richard Murray inledde med att betona hur viktig Järvakilen är för Kungliga nationalstadsparken samtidigt som den är en enormt viktig grön lunga för de människor som bor på norra och södra Järva och i övriga kommuner runt denna grönkil. Delar av grönkilen är skyddade, Järfälla har nu beslutat om ett naturreservat söder om Säbysjön som fullständigt skyddet kring Igelbäcken. Richard påpekade att reservatet minskats ned från tidigare planer och nu inte innehåller någon skog alls, vilket minskar dess värde som spridningsväg. Miljöorganisationerna kommer att ställa höga krav på de angränsande detaljplanerna för Barkarbystaden att bidra till naturreservatet istället för att förminska dess värde. Samtidigt framhöll Richard vikten av att de förorter som ligger runt Järvafältet kan utvecklas till en egen stad, med en egen identitet – det betyder mycket för invånarnas hemkänsla och omvårdnaden av dessa stadsdelar. Går det att förena att skapa en stad som hänger ihop, goda gång- och cykelförbindelser mellan de olika stadsdelarna utan att skada grönkilens viktiga funktion som spridningsväg? Richard pekade på behovet av ekodukter/viltpassager över Akallälänken, E4 och

stambanan och Bergshamravägen och att inte ytterligare intrång görs längre nordväst ut kring Rotebroleden.

Allan Edblom gick därefter igenom miljömål, alltifrån FNs hållbarhetsmål till de svenska miljömålen och knöt an dessa till Järvakilen. Han pekade på vikten av obrutna skogssamband och av att Hästa klack inte blir bebyggd eller avskärs från det blivande naturreservatet.

Torbjörn Einarsson, Arken Arkitekter AB, kritiserade förortsbebyggelsen i Sverige och menade att ofullgångna förorter nu behöver bättre mix och bättre länknings - det som han kallar 'reparativa kompletteringar'. Det kan göras utan att man bygger i gröna områden tvärtom: ett grönt parkrum eller dalgång kan också vara ett samlande stadsrum. Torbjörn har lanserat begreppet *Kajer mot det gröna* och exemplifierade med en dalgång med odlingslotter och hållplatstorg som samlande överbyggande faktorer mellan Rinkeby och Bromsten vid Spångadalen på Järvafältet. Alltför höga hus längs den gröna kajen reducerar däremot naturvärdet. Kajen måste utformas med omsorg om den angränsande naturen. Det går att bygga tätt utan att bygga högt. Den handbok om Kajer mot det gröna, en handbok som Torbjörn och kollegor arbetat fram, visar hur Stockholmsregionens befolkning skulle kunna fördubblas utan att de viktiga gröna strukturerna tas i anspråk, detta genom att utnyttja befintlig tomtmark, impedimentsmark och trafikkorridorer effektivare. Ett antal planeringsverktyg finns med i handboken, bl.a. ett som gäller medborgardialog. Torbjörn argumenterade för att just genom ett starkt medborgarinflytande på planeringen göra detta möjligt. Byggbranschens frustration över NIMBY anser Torbjörn kan på ett sätt förstås, men han hävdade att man samtidigt måste förstå varför NIMBY-motstånd förekommer pga. den top-down-planering som medborgarna utsätts för. Trots allt fagert tal om medborgardialoger.

Därefter talade olika inbjudna politiker. De närvarande politikerna från moderaterna, socialdemokraterna, miljöpartiet och centern var tämligen överens. De ansåg alla att det inte är bra att bygga hela stora nya städer och stadsdelar på en gång, utan att successiv utveckling av staden är det bästa. Barkarbystaden är dock en mycket kraftig, stor utbyggnad som sker i ett svep. I stort sett var man överens om att planera för grönstrukturen och gåendes och cyklandes behov först, och först därefter för bostäder och bostadskomplement – service, arbetsplatser och kommunikationer med bil och kollektivt. Detta sågs av Richard, som ledde mötet, som något mycket positivt.

Richard gjorde liknelsen mellan Järvafältet och Riddarfjärden och sa att kan innerstaden fungera med en stor sjö i mitten så borde Järvastaden kunna göra det också, men en stor grön lunga i mitten. Förbindelserna över fältet – Kymplinglänken i söder och Akallavägen i norr kunde inte, enligt några deltagare, jämföras med Slussen och Västerbron, utan måste göras mer attraktiva. Om det stämmer är frågan hur? Utan att skada Järvakilen!

Alla var inte lika förtjusta i att tänka Järvastaden som en helhet, när det finns kommuner runt omkring som har sina egna centra. Men alla betonade värdet av att komplettera inom de befintliga stadsdelarna, längs Enköpingsvägen (fler hus ovanpå leden), längs vägarna som binder ihop stadsdelarna inom Norra respektive Södra Järvafältet och att binda ihop Bromsten med södra Järva (där finns också en hel del grönska att bevaka).

Richard Murray