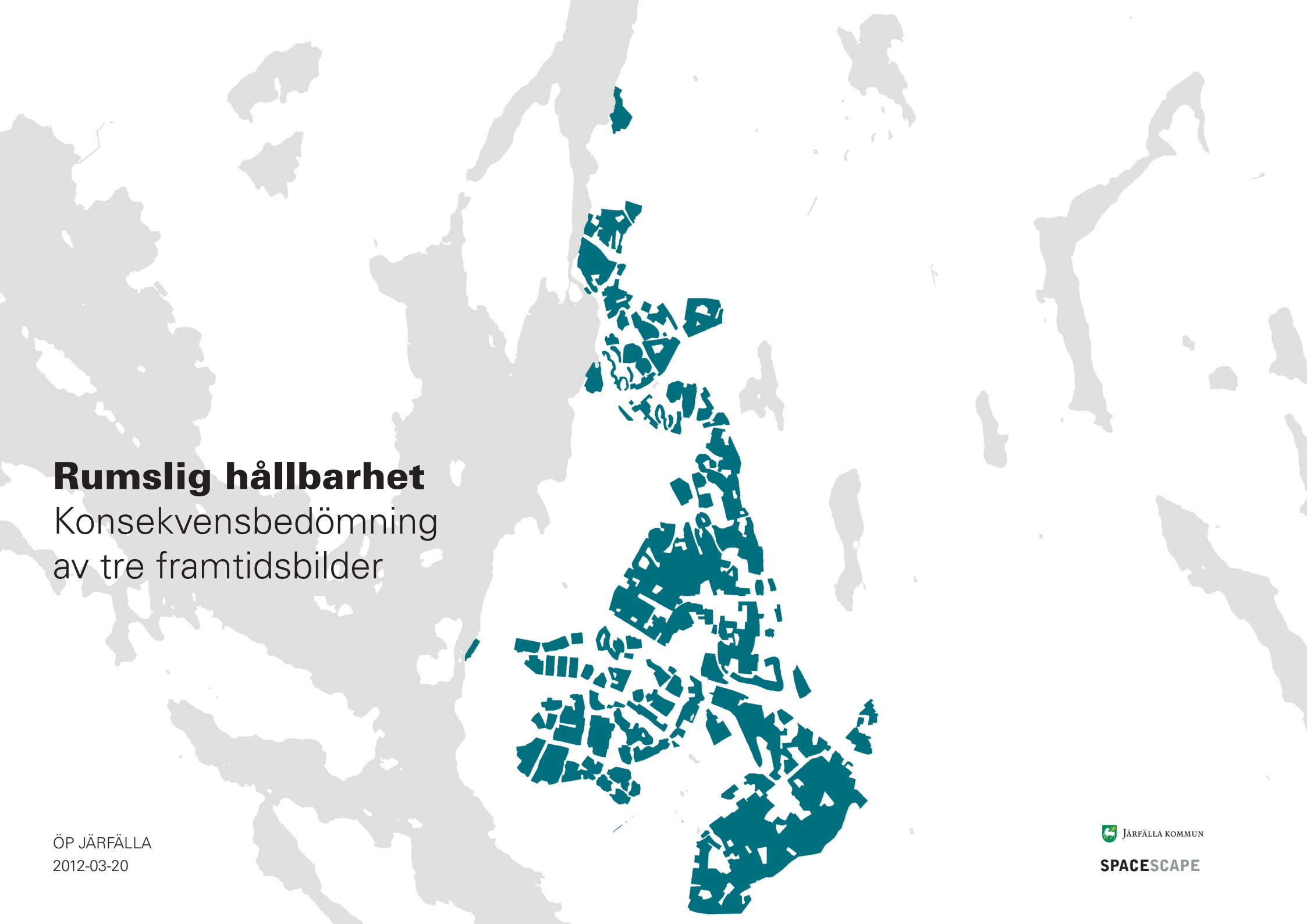




Rumslig hållbarhet

Konsekvensbedömning
av tre framtidsbilder

ÖP JÄRFÄLLA
2012-03-20

Innehåll

Sammanfattning	3
<i>Inledning</i>	<i>4</i>
Bakgrund och syfte	5
Analysmått	6
<i>Analysen nuförtida</i>	<i>7</i>
Befolkningstäthet	8
Rumslig integration i gatunätet	10
Genhet i gatunätet	11
Grönyta per person	12
<i>Analysen utvärderingskriterier</i>	<i>14</i>
R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	15
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla	18
R3 – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark	21
R4 – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning	24
<i>Konsekvensbeskrivningar</i>	<i>27</i>
Framtidsbild AB	28
Framtidsbild C	30
Framtidsbild D	32

Medverkande

Järfälla kommun

Per Skyllberg (uppdragsansvarig)

Spacescape

Alexander Ståhle (uppdragsansvarig)

Ida Wezelius (handläggande)

Sammanfattning

Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	C	D	AB

Det finns goda förutsättningar för att framtidsbild C kan innebära en betydligt större andel resor med kollektiva färdmedel jämfört med övriga framtidsbilder. Detta på grund av den samlade och tätta bebyggelsen kring pendeltågsstationerna i Jakobsberg och Barkarby. Framtidsbild D innebär dock ett högre kollektivtrafikutnyttjande i Kallhäll. Tillkommande resenärer fördelas dessutom mellan de befintliga pendeltågsstationerna på ett jämnare sätt än i framtidsbild C.

Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R3 – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark	D	C	AB

D är den framtidsbild som bäst hushåller med den obebyggda marken. Huvuddelen av nyexploateringen i D utgörs av förtätning inom befintlig bebyggelse samt stadsläkning av bebyggelseglappet mellan Jakobsberg och Barkarby som idag utgörs av Veddesta industriområde.

Framtidsbild AB tar störst anspråk på tidigare oexploaterad mark utanför stadsväven.

Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla	C	AB	D

Utbudet av handel och service beräknas bli störst i framtidsbild C, tack vare det koncentrerade befolkningstillskottet i den regionala stadskärnan. I framtidsbild AB och D ökar tillgängligheten i de befintliga stadskärnorna, framförallt i Jakobsberg och Barkarby. D är den framtidsbild där utbudet i Kallhäll troligtvis kommer att öka mest.

Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R4 – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning	C	AB	D

Samtliga framtidsbilder medför en högre funktionsblandning och täthet i stadskärnorna jämfört med dagens situation. Den höga tätheten inom den regionala stadskärnan i framtidsbild C har dock bäst balans och närhet mellan olika typer av markanvändning. Denna framtidsbild skapar en kompakthet där den centrala stadskärnan har potential att bli en viktig nod i Stockholmsregionen.

Inledning

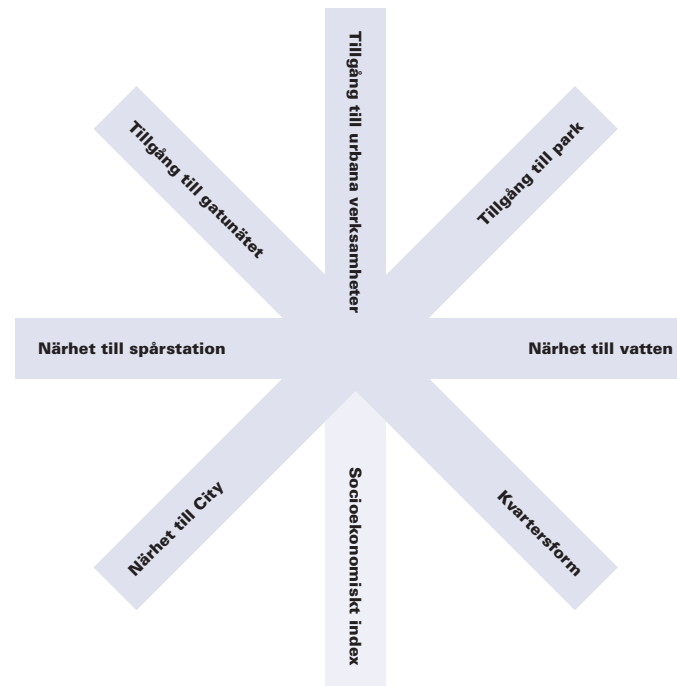


(bildkälla: Jarfalla.se)

Bakgrund och syfte

Järfälla kommun arbetar sedan ett drygt år tillbaka med att ta fram en ny kommunomfattande översiktsplan. Inför samråd har kommunen beslutat att en bred konsekvensbedömning ska göras av översiktsplanens tre framtidsbilder. Konsekvensbedömningen ska belysa ekonomisk, social/kulturell, ekologisk samt fysisk/rumslig hållbarhet. Spacescape har tillfrågats att göra analyser av den fysiska/rumsliga hållbarheten. Utredningen syftar till att konsekvensbedöma översiktsplanens tre framtidsbilder utifrån fysisk/rumslig hållbarhet.

Spacescape har i tidigare projekt arbetat fram modeller för plats- och stadsbyggnadsanalyser. Analysmodellen i detta projekt bygger på de stadskvaliteter som tillsammans förklarar priset på bostadsrätter (se figur). Dessa stadskvaliteter kan sägas vara nyckelfaktorer när det kommer till att skapa attraktiva stadsmiljöer. Modellen består av sju stadskvaliteter med stor praktisk, ekonomisk och stadsbyggnadsteoretisk relevans samt en kontrollvariabel – socioekonomiskt index (andelen högutbildade och andelen höginkomsttagare). Denna variabel är av en annan karaktär än övriga variabler i modellen. Den går till exempel inte att direkt förändra genom nyproduktion eller annan stadsförnyelse. Variabeln tillåts ändå i modellen därför att det finns mängder med utvärderingar som visar att hushållens socioekonomiska villkor i ett område direkt påverkar prisnivån i området.



Åtta stadskvaliteter som värdeäts av marknaden och har unik signifikant påverkan på bostadsrättspriset

Analysmått

Den rumsliga hållbarheten analyseras med hjälp av fyra utvärderingskriterier:

- R₁ – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik
- R₂ – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla
- R₃ – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark
- R₄ – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning

Ytterligare analyser av dagens situation fördjupar bedömningarna:

- Befolkningstäthet
- Rumslig integration i gatunätet
- Genhet i gatunätet
- Grönyta per person

Utvärderingskriterier

	Nuläge	Framtidsbilder
Befolkningstäthet Analys: Befolkning inom 1 km radie	X	
Rumslig integration i gatunätet Analys: Integration R7	X	
Genhet i gatunätet Analys: Betweenness 5 km	X	
Grönyta per person Grönyta per person inom 500 m radie	X	
R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik Analys: Befolkning inom 1 km radie från respektive spärstation	X	X
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla Analys: Urbana verksamheter och serviceverksamheter inom 500 m radie	X	X
R3 – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark Analys: Andel förtätning, omvandling, stadsläkning respektive nyexploatering	X	X
R4 – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning Analys: Bostadsyta X lokalyta inom 200 m radie	X	X

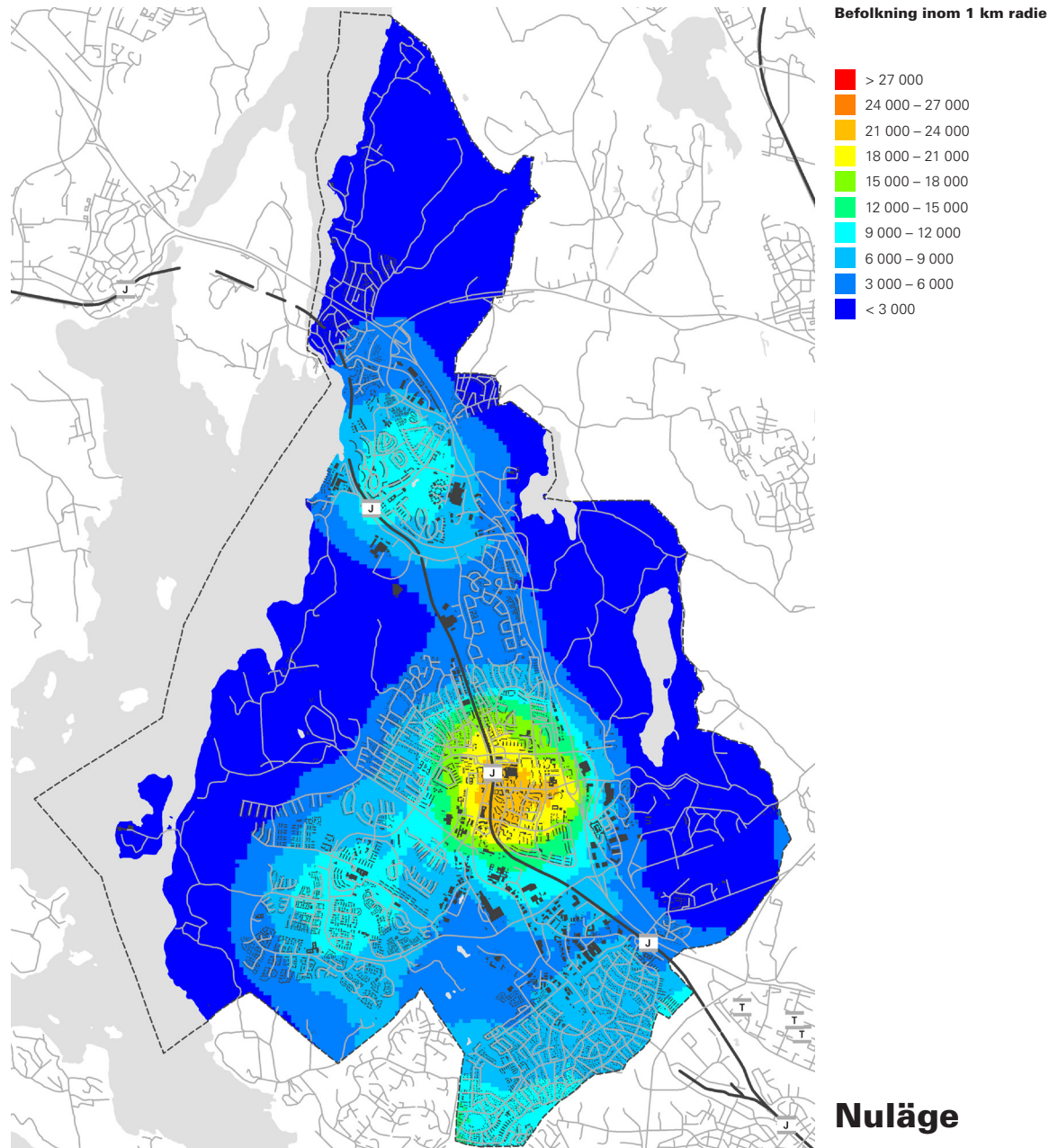
Analysér nuläge



(bildkälla: Jarfalla.se)

Befolkningstäthet

Analys: Befolkning inom 1 km radie

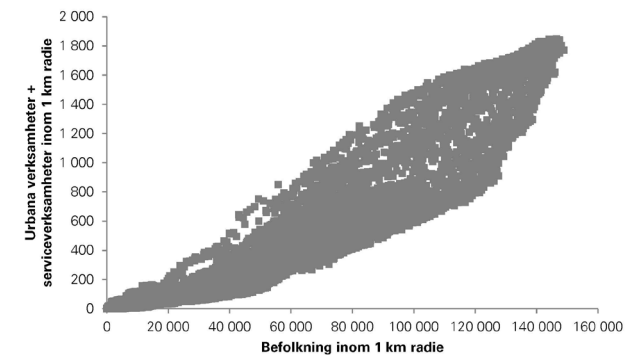


Nuläge

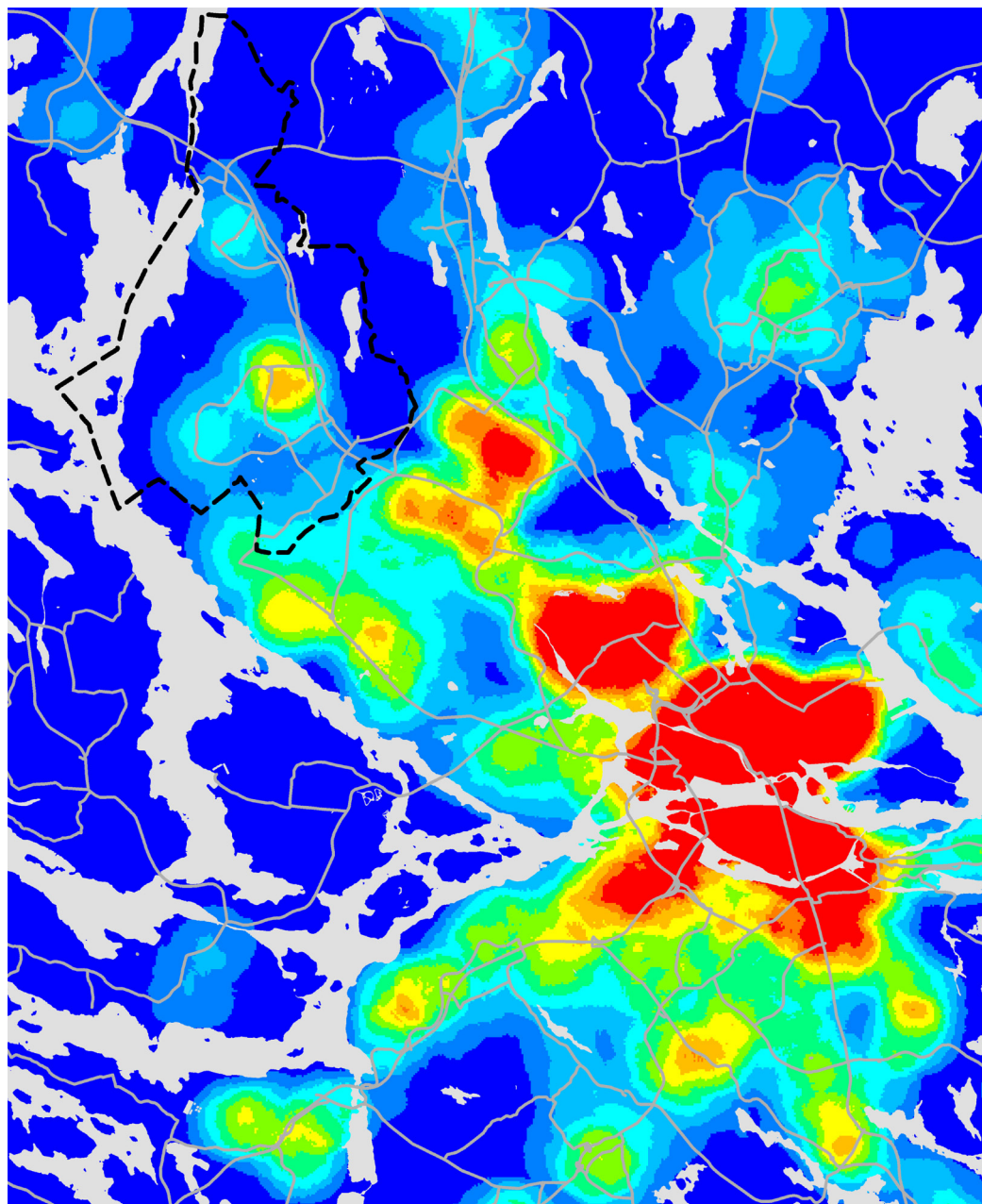
Den största befolkningskoncentrationen finns i Jakobsberg. I Järfällas övriga stadsdelar är befolkningstätheten låg. Den låga befolkningstätheten kring pendeltågsstationen i Barkarby är särskilt anmärkningsvärd.

Analysen beräknar antalet boende och arbetande inom 1 kilometers radie.

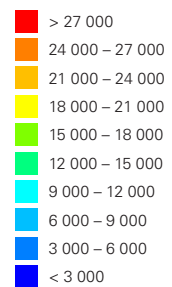
Tätheten, det vill säga koncentrationen av människor, har stor betydelse för attraktiviteten i en stadsmiljö. Antalet boende och arbetande i närområdet korrelerar starkt med utbudet av urbana verksamheter (handels-, restaurang- och kulturverksamheter) och serviceverksamheter (dagligvaruhandel, förskolor och grundskolor och öppenvård). En högre befolkningstäthet, tillskapad genom förtätning inom befintliga bebyggelseområden, medför således en möjlighet att öka utbudet av kommersiella och offentliga verksamheter.



Korrelation mellan befolkningstäthet och urbana verksamheter + serviceverksamheter i Järfälla och Stockholm (Spacescape)



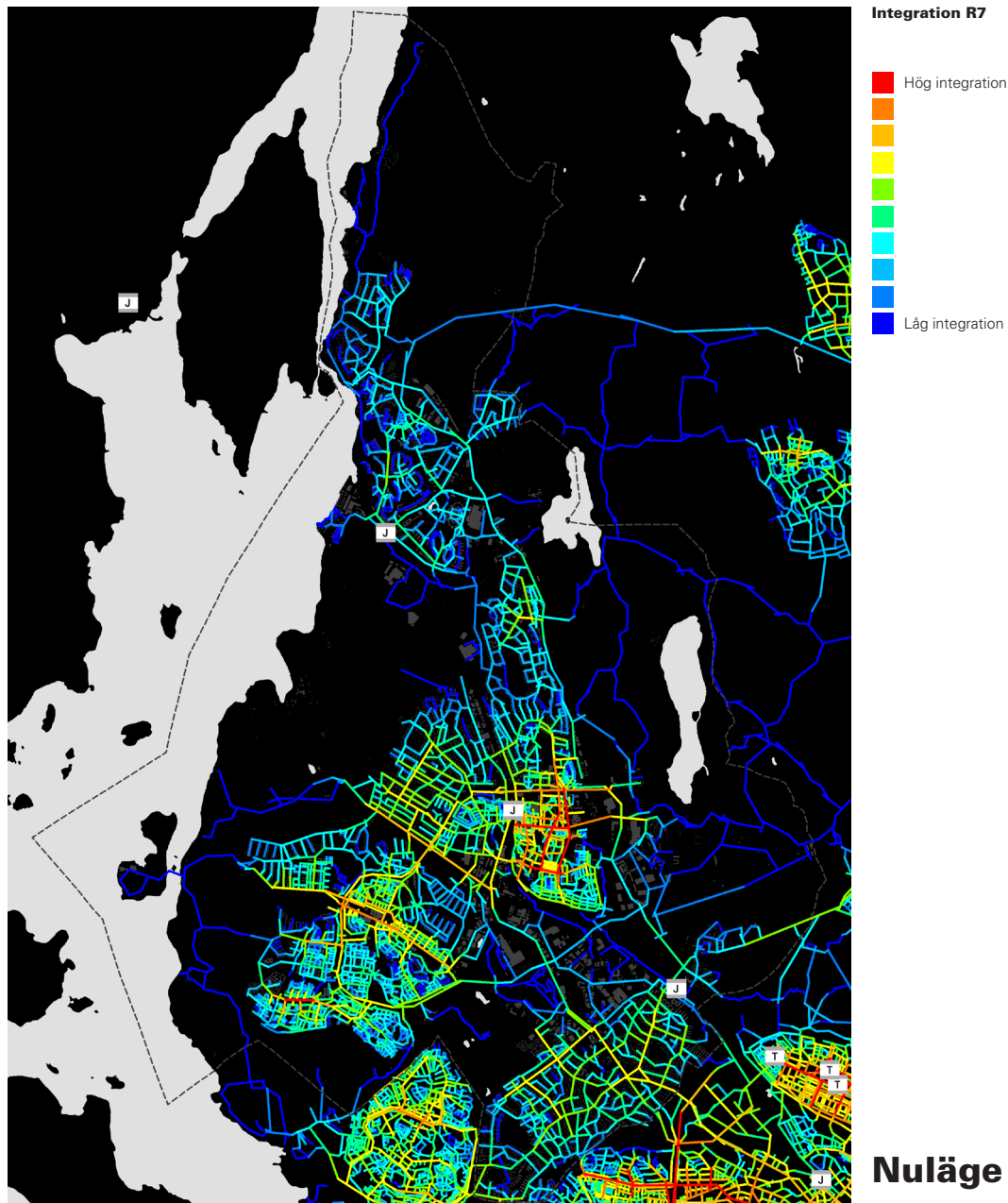
Befolkning inom 1 km radie



Nuläge

Rumslig integration i gatunätet

Analys: Integration R7



Nuläge

I Jakobsberg finns ett sammankopplat gatunät att bygga vidare på. I övriga Järfälla är gatunätet uppbrutet.

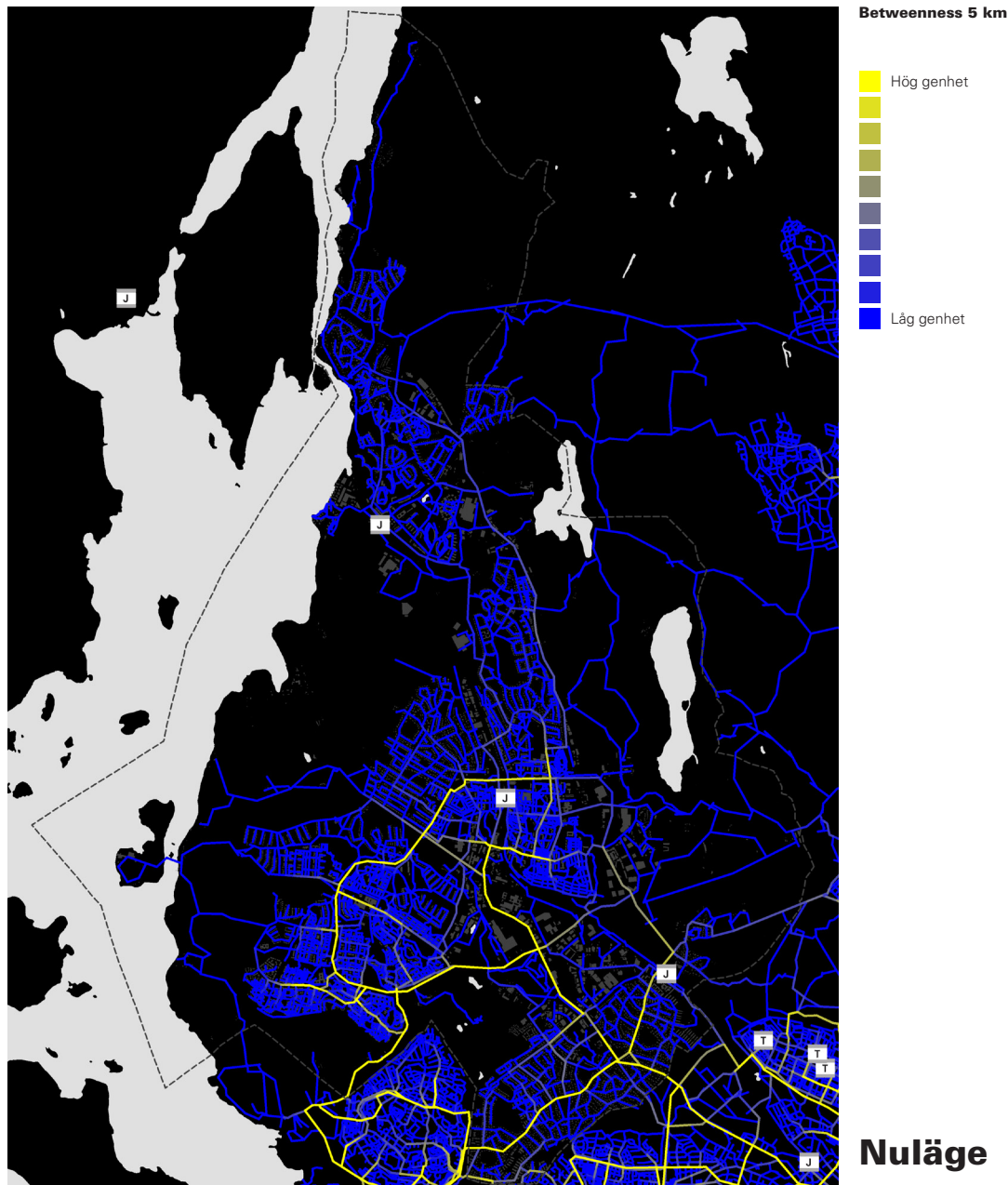
Analysen beräknar hur många rikttningsförändringar som behövs mellan två punkter i ett system. Den axiallinje som har närmast till alla andra linjer i systemet är bäst integrerad och blir på axialkartan rödast. Ju kallare färg en axiallinje har, desto mer segregerad är platsen i stadsstrukturen.

Space syntax-forskningen har visat att det finns en tydlig överensstämmelse mellan stadens övergripande struktur och hur människor rör sig och vistas i stadsrummen. Genomströmning i gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpartade möten och social integration. Segregerade platser saknar dessa grundläggande rumsliga egenskaper och har svårt att utvecklas till populära platser även om man med olika insatser försöker höja deras attraktionsvärde.

Stadsdelar som tillkommit som "öar" bör i den fortsatta stadsomvandlingen kopplas samman även med intilliggande stadsdelar. Detta kan ske med hjälp av bebyggelse, väl utformade gröna mötesplatser och torg eller nya anläggningar. De idag ofta oklara mellanrummen omvandlas därmed till väl differentierade stadsrum med rekreativa och sociala funktioner.

Genhet i gatunätet

Analys: Betweenness 5 km



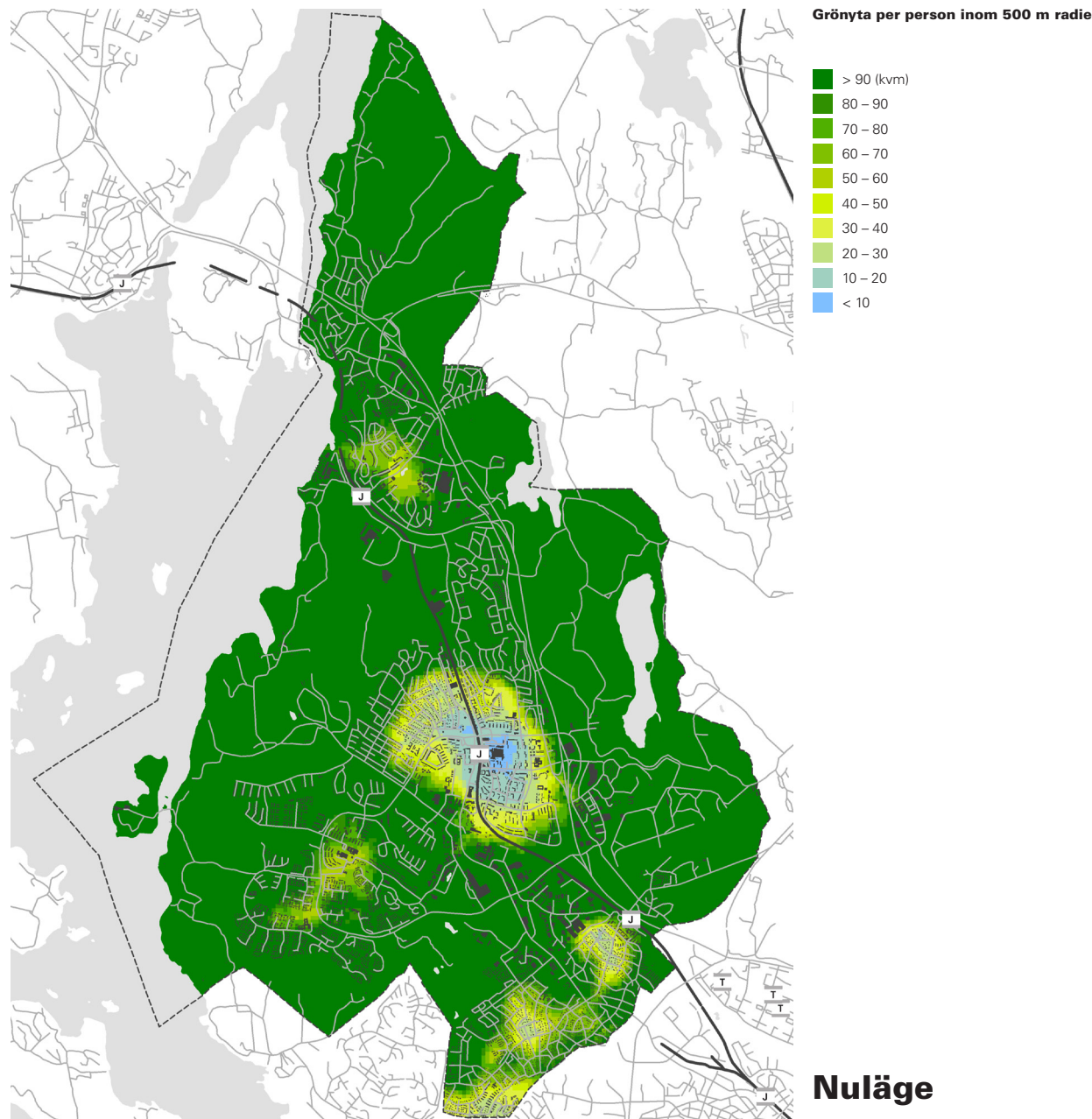
Viksjöleden utgör ett gent stråk som kopplar samman stadskärnorna i södra Järfälla. Det finns dock mycket få tvära kopplingar, vilket påverkar genheten negativt. Gatunätet inom stadsdelarna är dessutom uppbrutet, undantaget Jakobsberg där det finns ett system av gena gång- och cykelvägar. I de norra kommundelarna är gatunätet uppbrutet, vilket resulterar i få gena stråk.

Gator eller stråk med en svag kurvighet får vid en integrationsanalys ett lågt integrationsvärde trots att gatan i själva verket kanske är kontinuerlig och sammanhängande. I dessa fall kan ibland en så kallad genhetsanalys ge ett bättre resultat. Detta gäller särskilt i moderna förorter, uppbyggda utifrån en annan struktur än rutnätets. Stråkanalysen känner av längre sammanhållande stråk. Analysen indikerar genhet och visar, mer distinkt än integrationsanalysen, viktiga länkar för rörelse inom och mellan områden. Analysen har i studier visat sig ha en hög korrelation med cykelflöden.

Genheten i Järfällas gång- och cykelvägnät kan förbättras med hjälp av fler tvära kopplingar. Maskvidden för gång- och cykelnäten behöver vara tätare än huvudgatunätet. I centrala och halvcentrala lägen finns ett stort behov av mer och tydligare angiven plats för cyklande.

Grönyta per person

Analys: Grönyta per person inom 500 m radie



I centrala Jakobsberg ligger rymligheten på kring 10 kvm grönyta per person, vilket motsvarar rymligheten i Stockholms innerstad. Detta leder till ett högt tryck och slitage på grönområdena. En förtätning av Jakobsberg kräver stora parkinvesteringar om en kvalitativ boendemiljö ska kunna bibehållas.

Analysen mäter tillgången till allmänt tillgängliga grönområden större än 0,25 hektar i förhållande till befolkningstätheten (boende och arbetande). Med grönområden menas skogar, öppna natur- och betesmarker, idrotts- och rekreationsområden samt urbana grönområden.

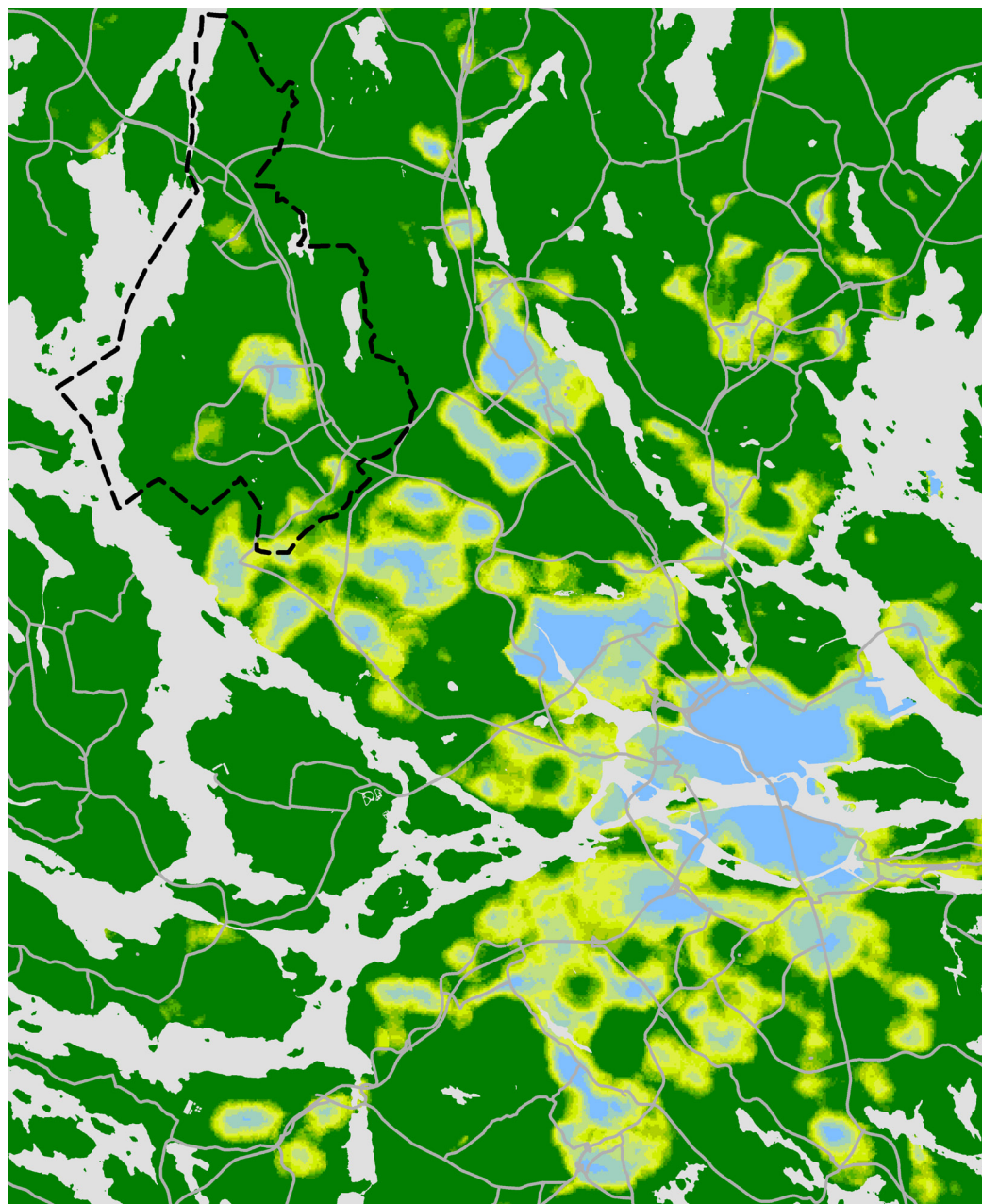
Grönområden har stor betydelse för den urbana attraktiviteten. En brist på grönområden (under 20 kvm grönyta per person) ger en liten frihet att exploatera.

Inom kartans gula områden (20–50 kvm grönyta per person) är rymligheten relativt god, men vid en förtätning av dessa områden kan det finnas behov av att kompensera för ianspråktaga grönområden.

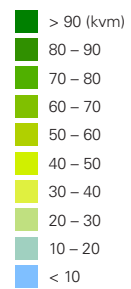
Inom kartans gröna områden (över 50 kvm grönyta per person) är rymligheten tämligen god och ny exploatering kan troligtvis ske utan krav på nyanläggning av parker eller kompensering för ianspråktaga grönområden. Det kan dock vara önskvärt med en kvalitetshöjning av vissa parker och grönområden.

En rymlighet på 10 kvadratmeter grönyta per person kan ses som ett absolut minimum (enligt Stockholms parkprogram), men kommunen bör ha en betydligt högre målsättning.

Nuläge



Grönyta per person inom 500 m radie



Nuläge

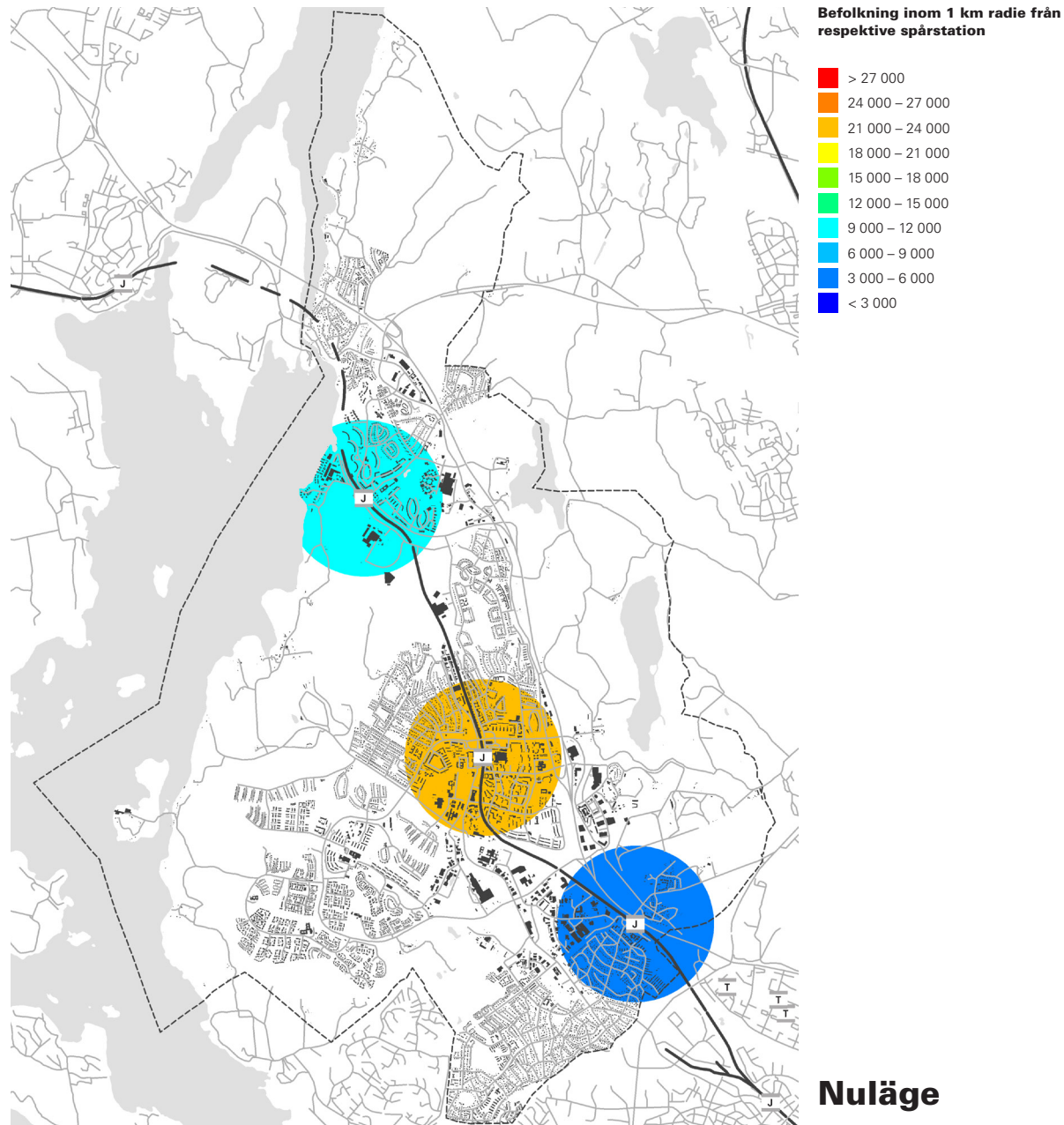
Analys utvärderingskriterier



Barkarbystaden (bildkälla: Jarfalla.se)

R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik

Analys: Befolkning inom 1 km radie från respektive spårstation



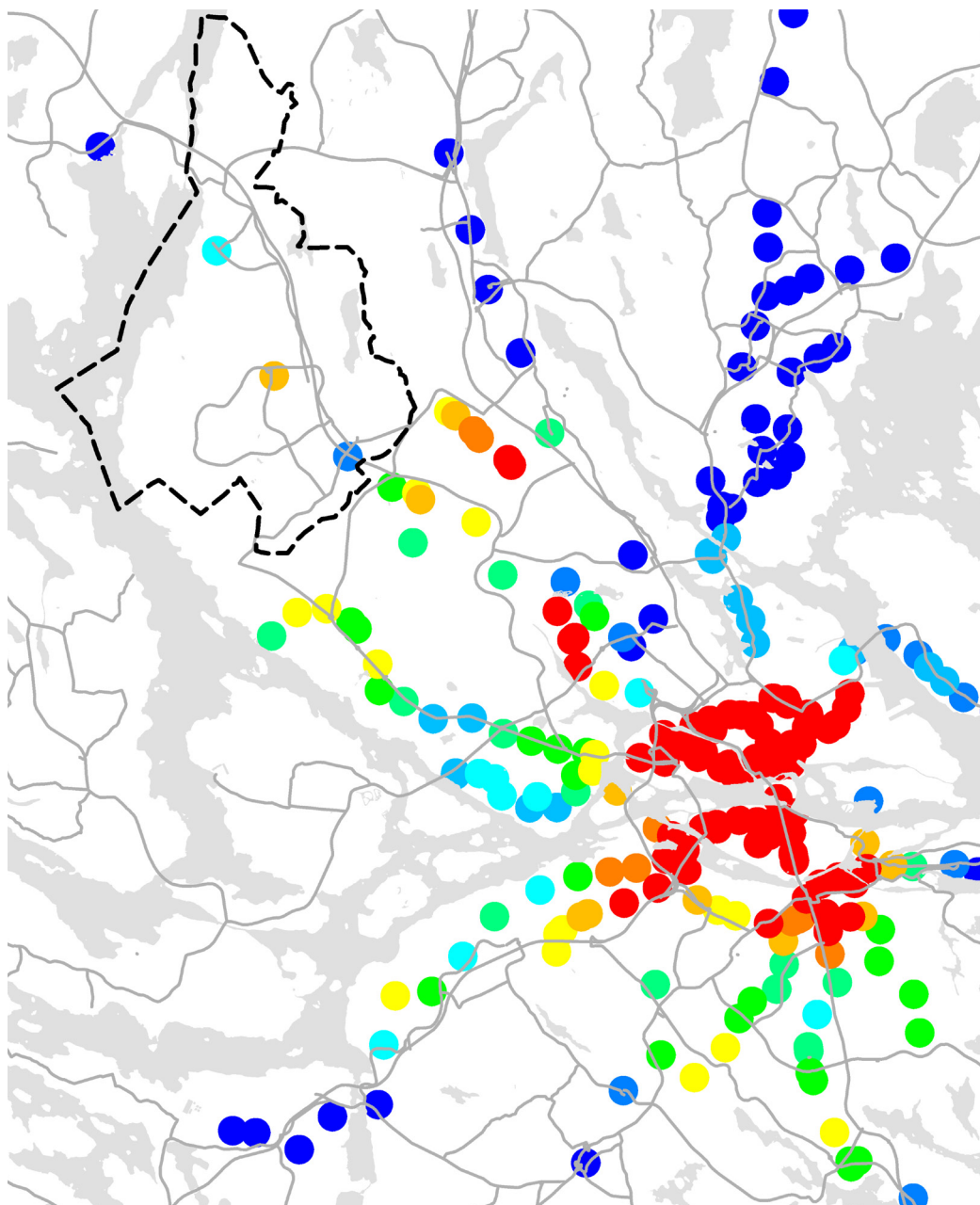
Få människor bor och arbetar kring Järfällas spårstationer, undantaget Jakobsberg. Kring pendeltågsstationen i Barkarby är befolkningstätheten anmärkningsvärt låg.

Analysen mäter befolkningstätheten inom 1 kilometers radie från respektive spårstation.

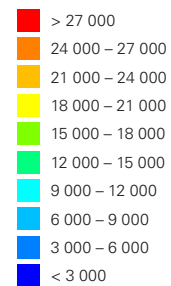
Ett viktigt mål för att nå hållbar stadsutveckling är att minska bilberoendet, vilket innebär ett högt kollektivtrafikutnyttjande. Exploatering bör därför lokaliseras nära spårbunden kollektivtrafik. Kollektivtrafikens linjestråk och knutpunkter är fundamentala för stadens fysiska struktur. De ska i hög grad utgöra stommen i stadsbyggandet. En stärkt kollektivtrafik bidrar till att sammanlänka staden med snabbare och enklare resande.

Studien *Värdering av stadskvaliteter* (Spacescape och Evidens) visar dessutom att bostadsrätter där gångavståndet till närmaste spårstation är kortare än 500 meter värderas högre än bostadsrätter där gångavståndet är längre.

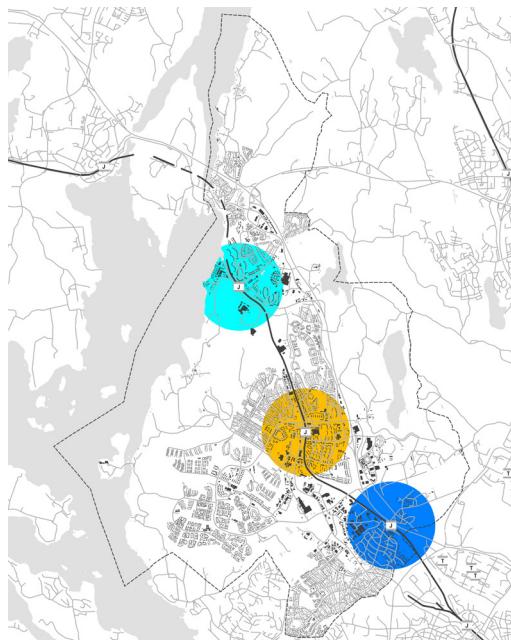
Nuläge



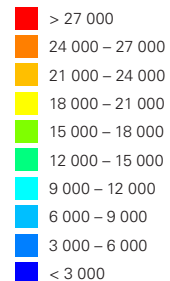
Befolkning inom 1 km radie från
respektive spårstation



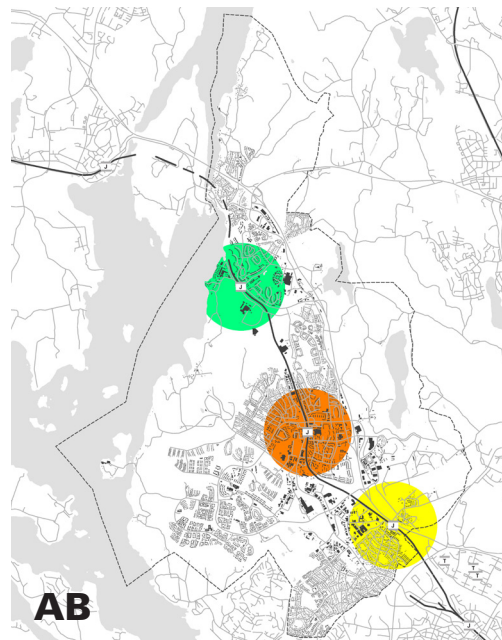
Nuläge



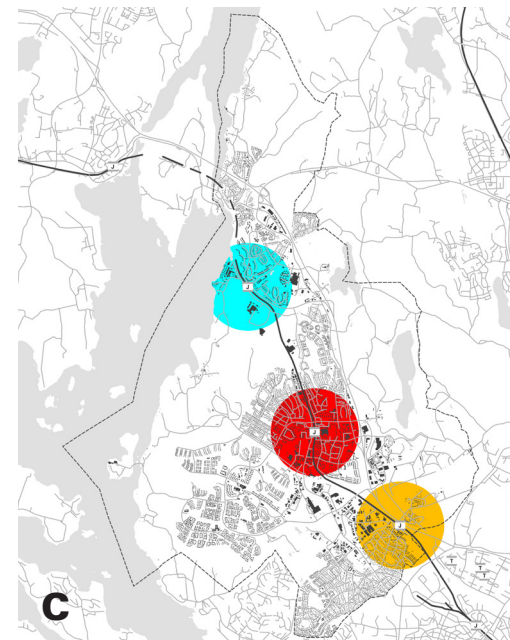
Befolkning inom 1 km radie från
respektive spårstation



Nuläge



AB

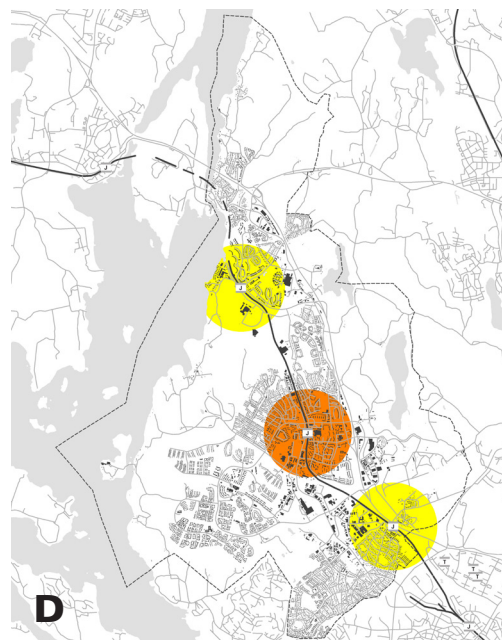


C

Bedömning

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	C	D	AB

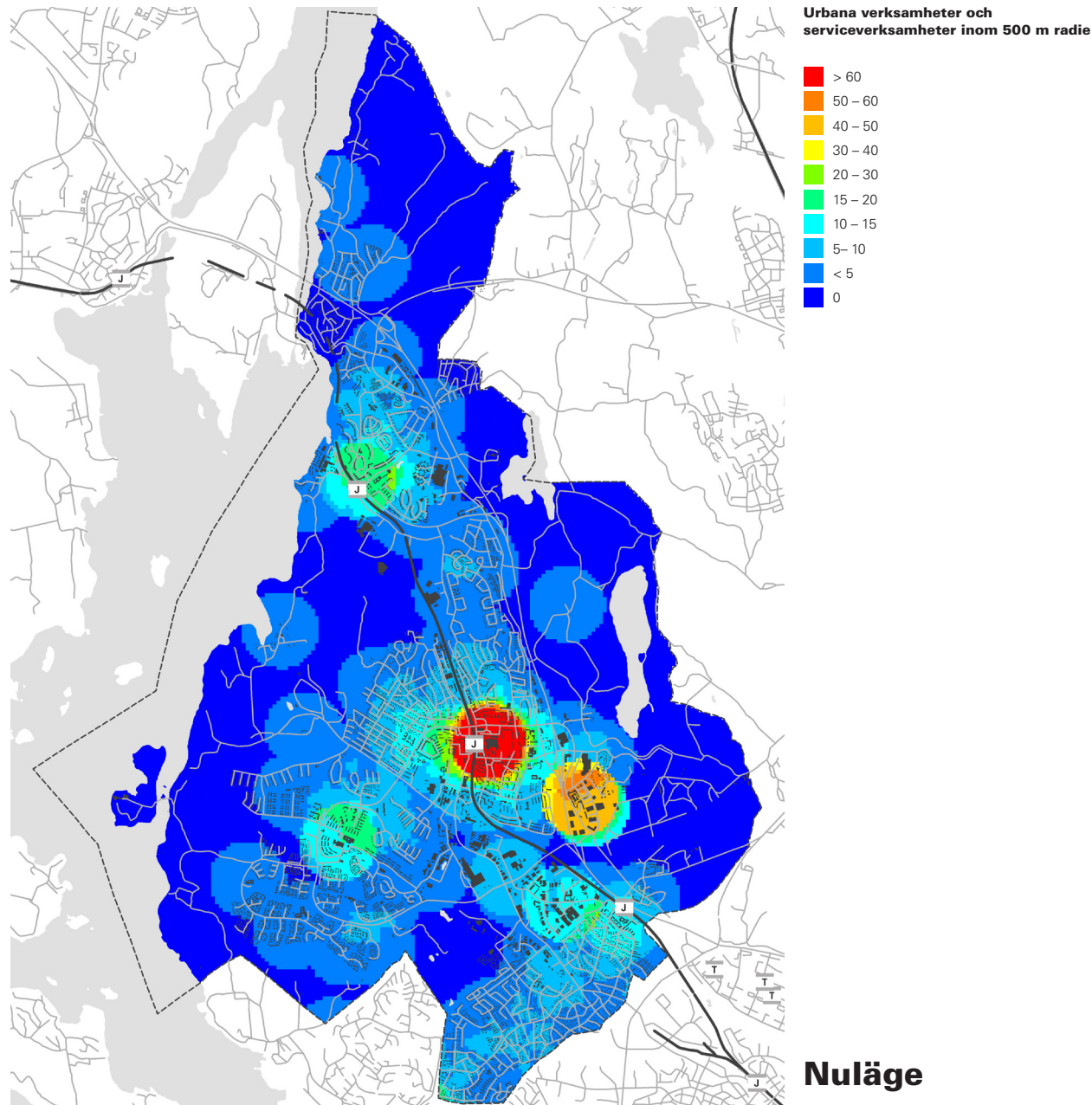
Det finns goda förutsättningar för att framtidsbild C kan innebära en betydligt större andel resor med kollektiva färdmedel jämfört med övriga framtidsbilder. Detta på grund av den samlade och täta bebyggelsen kring pendeltågsstationerna i Jakobsberg och Barkarby. Framtidsbild D innebär dock ett högre kollektivtrafikutnyttjande i Kallhäll. Tillkommande resenärer fördelas dessutom mellan de befintliga pendeltågsstationerna på ett jämnare sätt än i framtidsbild C.



D

R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla

Analys: Urbana verksamheter och serviceverksamheter inom 500 m radie



Tillgängligheten till urbana verksamheter och serviceverksamheter är god i Jakobsberg och inom Barkarby handelsplats, medan den i övriga kommunen är liten.

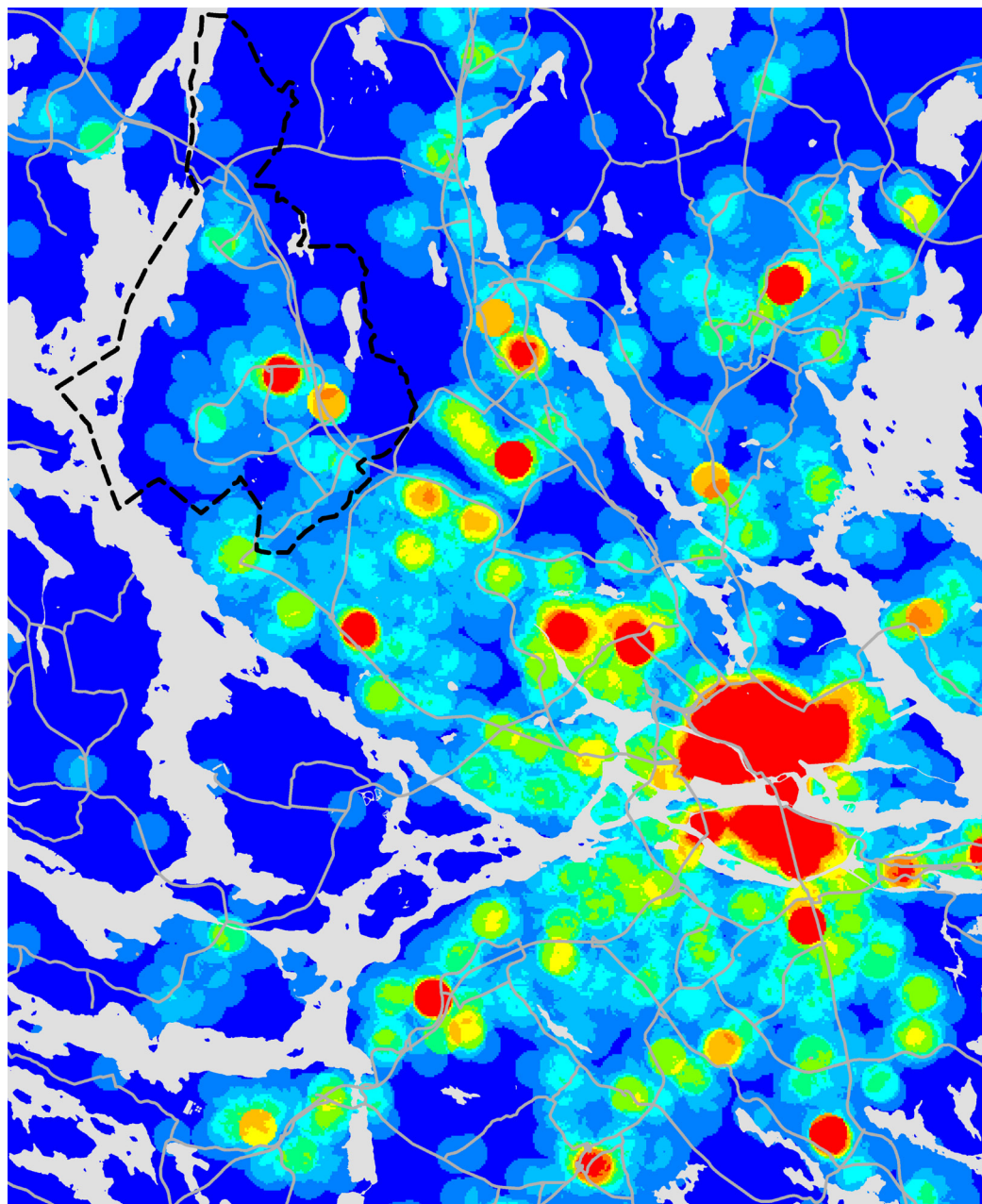
Analysen beräknar mängden urbana verksamheter (handels-, restaurang- och kulturverksamheter) och serviceverksamheter (dagligvaruhandel, förskolor och grundskolor samt öppenvård) inom 1 kilometers radie.

Nulägesanalysen visar det faktiska antalet verksamheter medan antalet verksamheter i respektive framtidsbild har beräknats utifrån befolkningstätheten enligt tabellen nedan. Siffrorna i tabellen är grova, men ger ändå en tydlig bild av sambandet mellan befolkningstätheten och tillgängligheten till urbana verksamheter (se även sidan 8). En förtätning inom Järfällas befintliga stadskärnorna kommer således sannolikt att innebära ett större utbud av kommersiella och offentliga verksamheter.

Befolkning inom 500 m radie	Genomsnittligt antal urbana verksamheter och serviceverksamheter inom 500 m radie
500 – 2 000	2
2 000 – 4 000	9
4 000 – 6 000	16
6 000 – 8 000	26
8 000 – 10 000	38
10 000 – 12 000	51
12 000 – 14 000	63
14 000 – 16 000	78

Korrelation mellan befolkningstäthet och urbana verksamheter + serviceverksamheter i Järfälla och Stockholm (Spacescape)

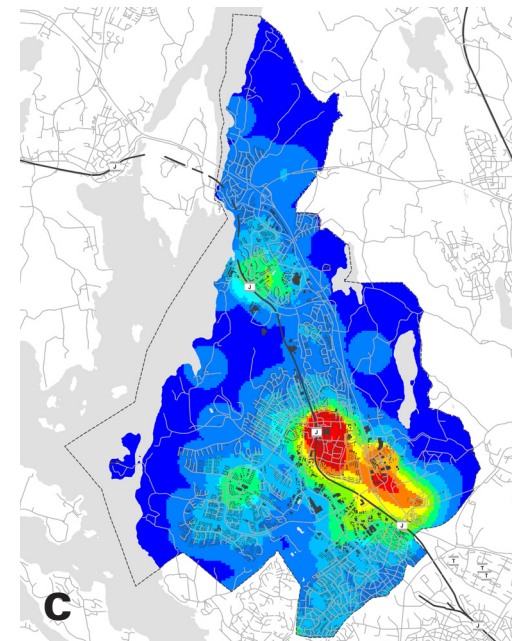
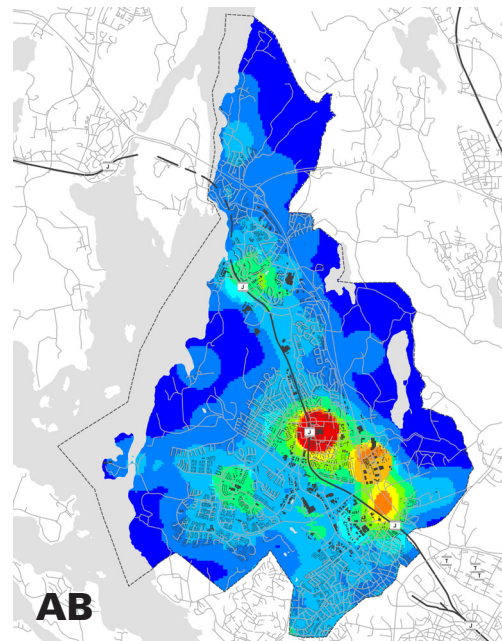
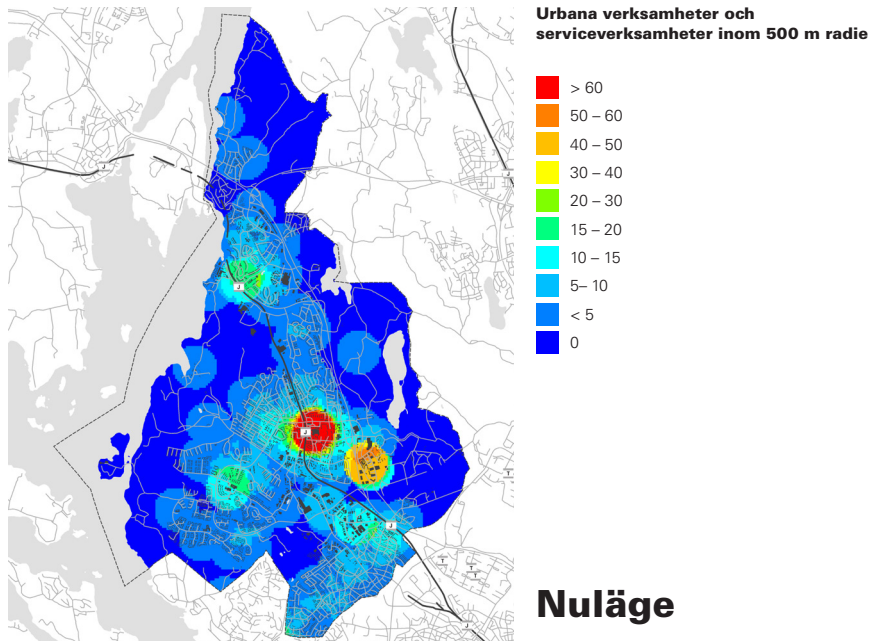
Nuläge



Urbana verksamheter och
serviceverksamheter inom 500 m radie



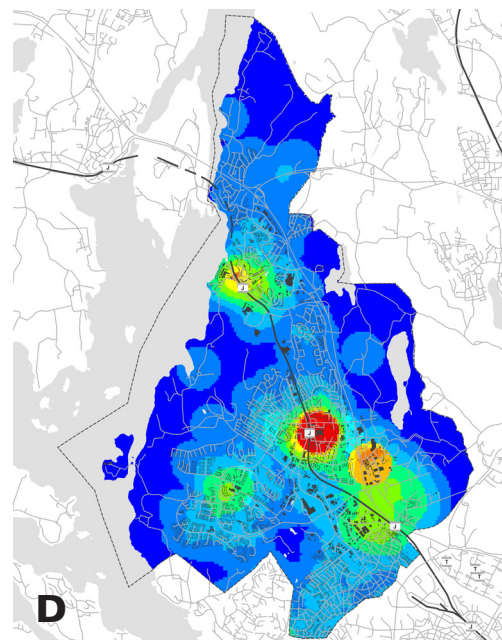
Nuläge



Bedömning

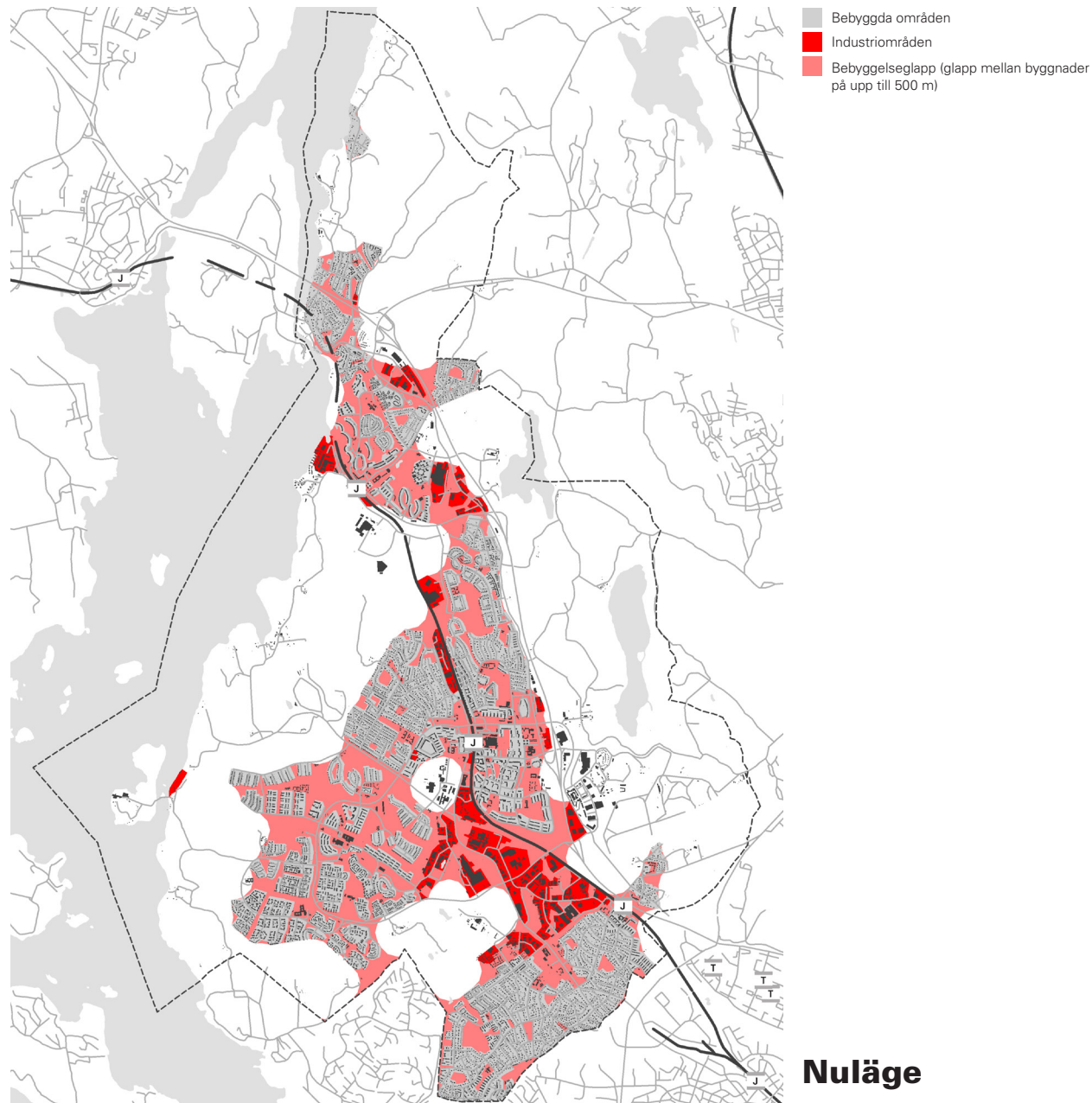
	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter i Järfälla	C	AB	D

Utbudet av handel och service beräknas bli störst i framtidsbild C, tack vare det koncentrerade befolkningstillskottet i den regionala stadskärnan. I framtidsbild AB och D ökar tillgängligheten i de befintliga stadskärnorna, framförallt i Jakobsberg och Barkarby. D är den framtidsbild där utbudet i Kallhäll troligtvis kommer att öka mest.



R3 – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark

Analys: Andel förtätning, omvandling, stadsläkning respektive nyexploatering



Förtätning

Exploatering inom bebyggda områden

Omvandling

Exploatering inom industriområden

Stadsläkning

Exploatering på tidigare obebyggd mark inom stadsväven (bebyggelseglapp)

Nyexploatering

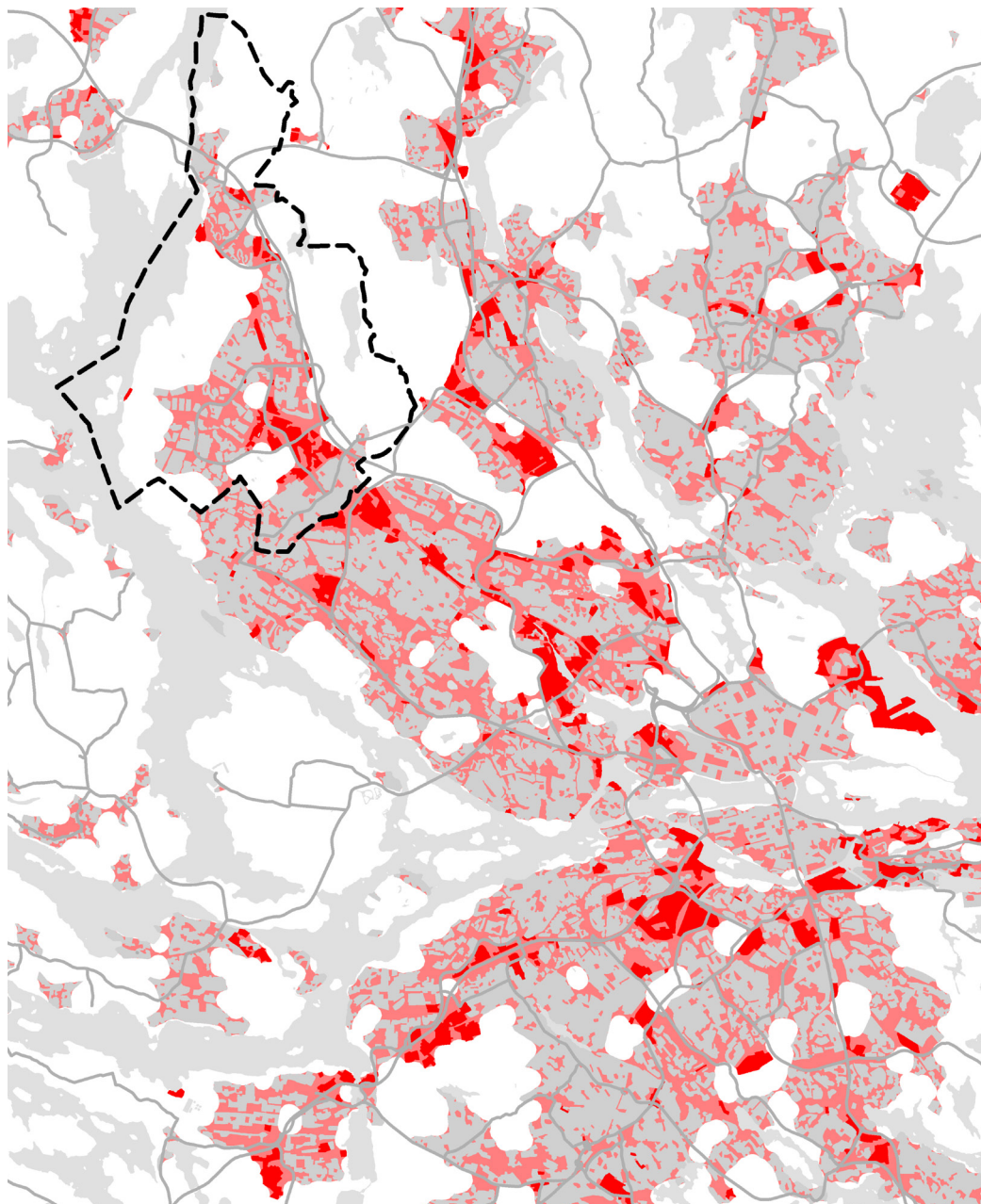
Exploatering på tidigare obebyggd mark utanför stadsväven

Veddesta industriområde skapar ett stort glapp i bebyggelsestrukturen. Även inom stadsväven finns det stora glapp.

Bebyggelseglapp definieras som glapp mellan byggnader på upp till 500 meter. Dessa glapp utgörs av vitt skilda typer av grönområden och friytor.

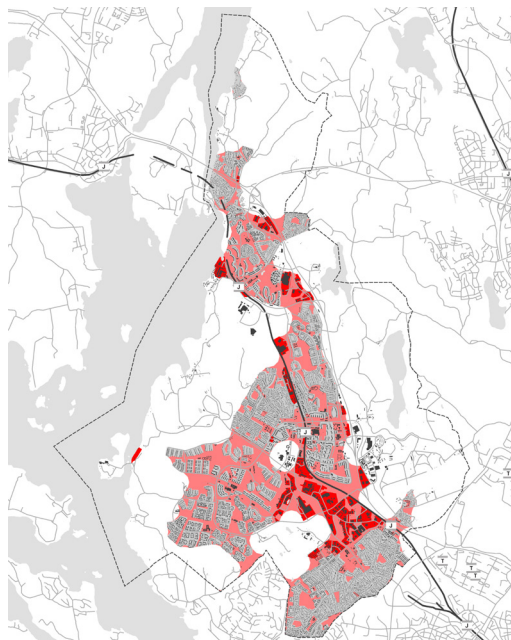
Sammanhängande bebyggelse lyfts ofta fram som mål i stadsbyggandet. Sammanhängande bebyggelse har också uppmärksammat som en fråga om hur stadsdelar hänger ihop och integreras. Glapp i bebyggelsestrukturen kan även upplevas som barriärer eller otrygga områden kvällstid. Glappen utgör samtidigt i vissa fall viktiga rekreationsområden. Exploatering på obebyggd mark måste därför göras med hänsyn till en plats eller ett grönområdes karaktär. Inriktningen bör vara att förbättra befintliga värden eller att tillföra nya som utifrån innehåll, funktion och utformning berikar omgivningen. Skälby har till exempel en brist på kvalitativa grönområden. Istället för att bebygga glappen i bebyggelsestrukturen bör parkutveckling ske.

Nuläge



- Bebyggda områden
- Industriområden
- Bebyggelseglapp (glapp mellan byggnader på upp till 500 m)

Nuläge



Bebyggda områden
 Industriområden
 Bebyggelseglapp (glapp mellan byggnader på upp till 500 m)

Nuläge

Bedömning

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R3 – Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark	D	C	AB

D är den framtidsbild som bäst hushåller med den obebyggda marken. Huvuddelen av nyexploateringen i D utgörs av förtätning inom befintlig bebyggelse samt stadsläkning av bebyggelseglappet mellan Jakobsberg och Barkarby som idag utgörs av Veddesta industriområde.

Framtidsbild AB tar störst anspråk på tidigare oexploaterad mark utanför stadsväven.

AB

Förtätning:	18%
Omvandling:	9%
Stadsläkning:	22%
Nyexploatering:	51%

Exploatering på tidigare obebyggd mark (stadsläkning + nyexploatering): 73%

C

Förtätning:	20%
Omvandling:	12%
Stadsläkning:	27%
Nyexploatering:	41%

Exploatering på tidigare obebyggd mark (stadsläkning + nyexploatering): 68%

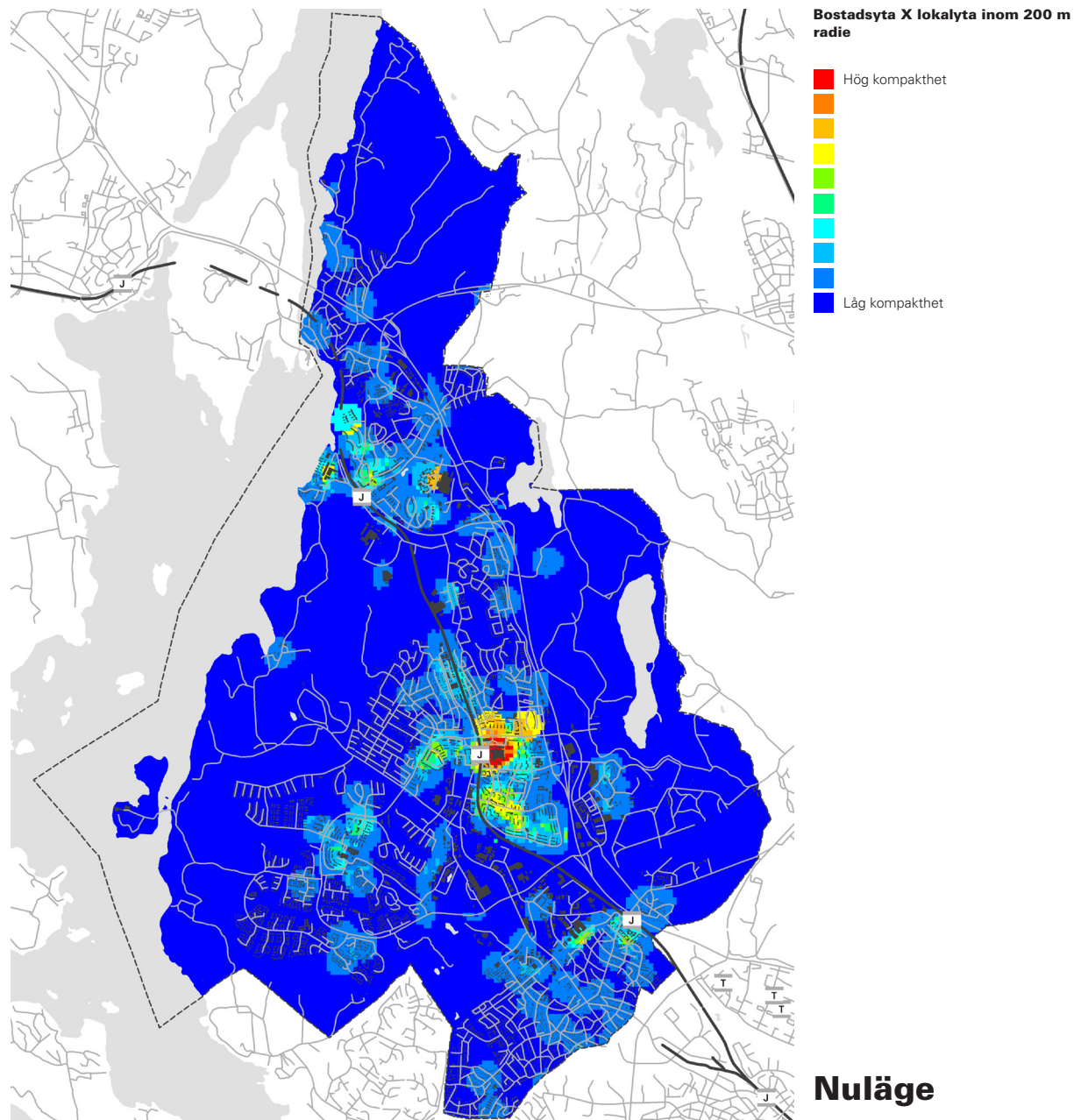
D

Förtätning:	26%
Omvandling:	9%
Stadsläkning:	27%
Nyexploatering:	38%

Exploatering på tidigare obebyggd mark (stadsläkning + nyexploatering): 65%

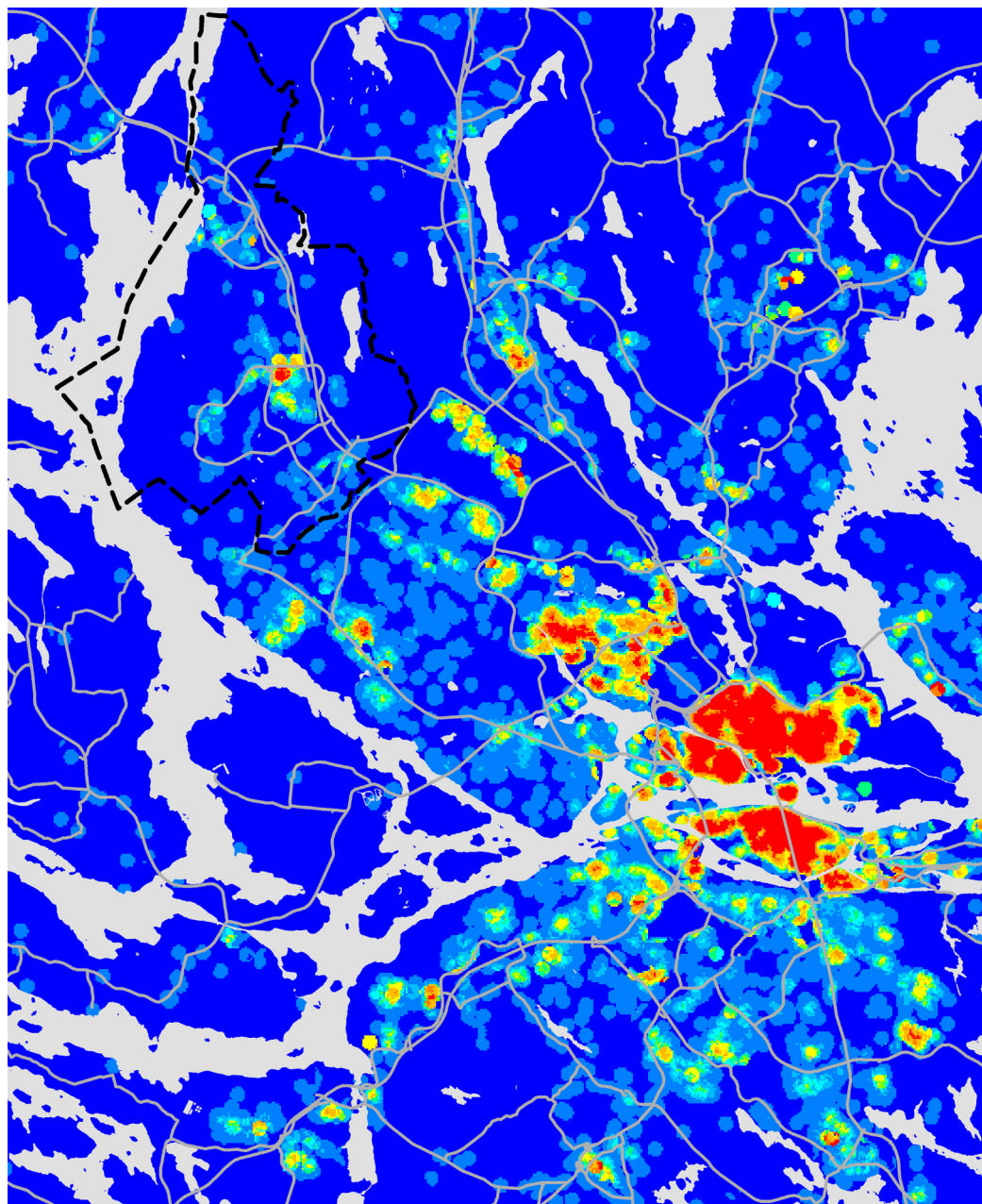
R4 – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning

Analys: Bostadsyta X lokalyta inom 200 m radie



Endast i Jakobsberg finns en täthet och en funktionsblandning som ger förutsättningar för en levande stadskärna under dygnets alla timmar.

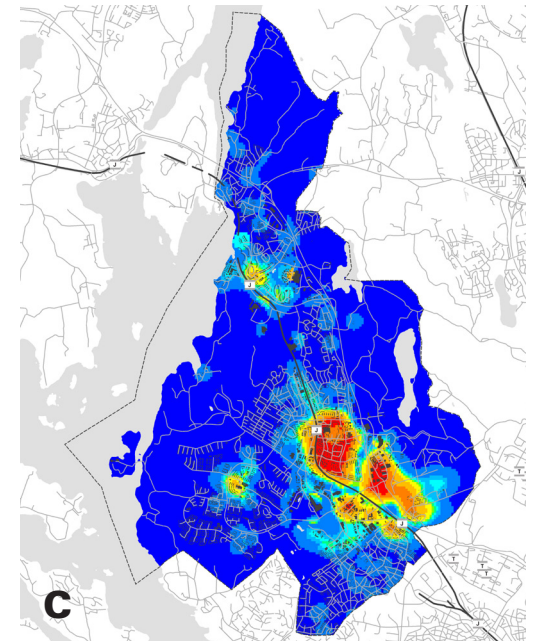
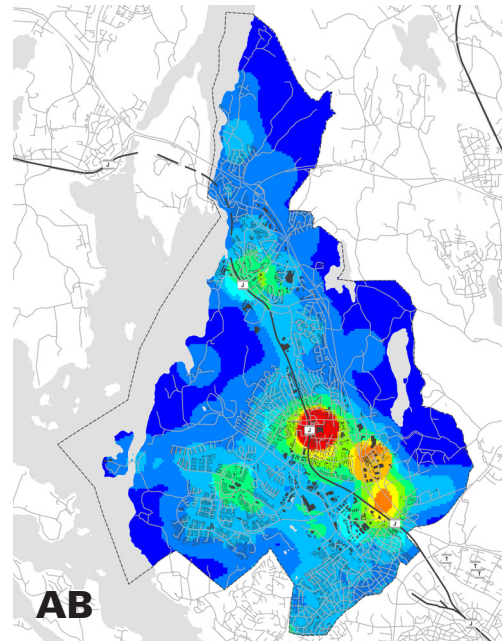
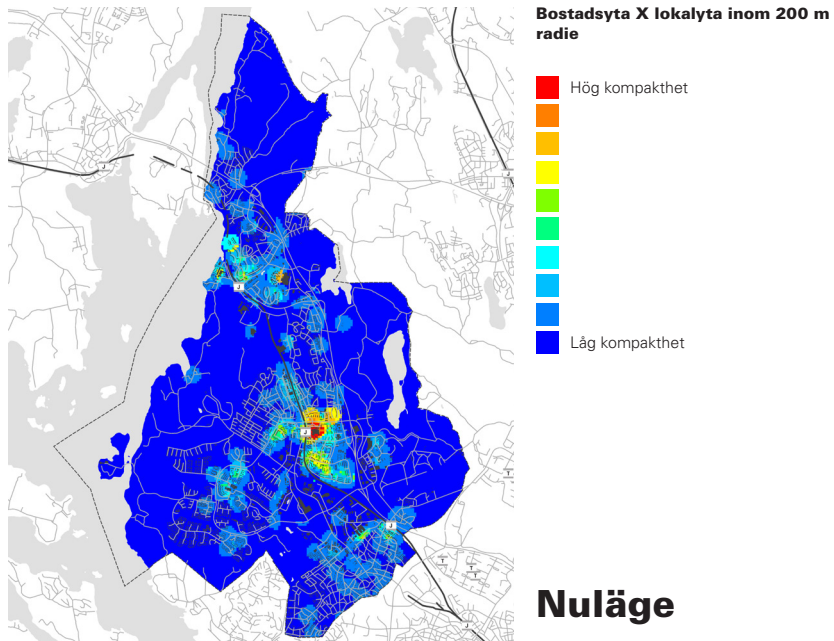
Kompakthetsmättet är ett kombinationsmått framtaget av stadsbyggnadsforskningen på KTH som beskriver täthet och blandning av bostadsyta och lokalyta. Täthet genererar verksamheter och service, och en blandning av boende och arbetande skapar levande stadsmiljöer som är trygga och där behovet av bilresor minskar. Kompakthetsmättet kan på så sätt sägas beskriva ett områdes attraktivitet och hållbarhet.



Bostadsyta X lokalyta inom 200 m radie



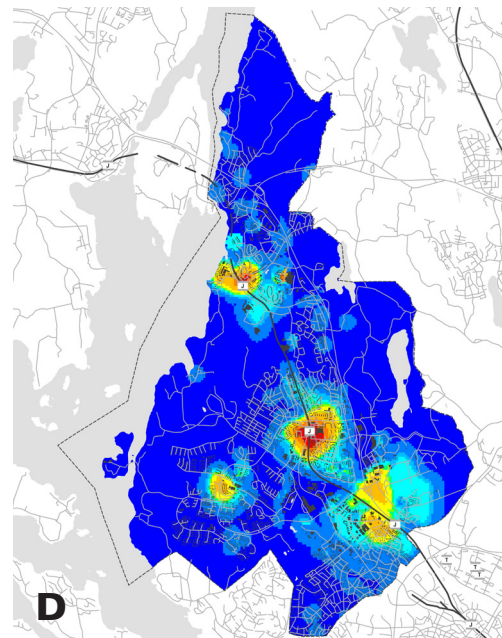
Nuläge



Bedömning

	3 p (bäst)	2 p	1 p (sämst)
R4 – Balans och närhet mellan olika typer av markanvändning	C	AB	D

Samtliga framtidsbilder medför en högre funktionsblandning och täthet i stadskärnorna jämfört med dagens situation. Den höga tätheten inom den regionala stadskärnan i framtidsbild C har dock bäst balans och närhet mellan olika typer av markanvändning. Denna framtidsbild skapar en kompakthet där den centrala stadskärnan har potential att bli en viktig nod i Stockholmsregionen.



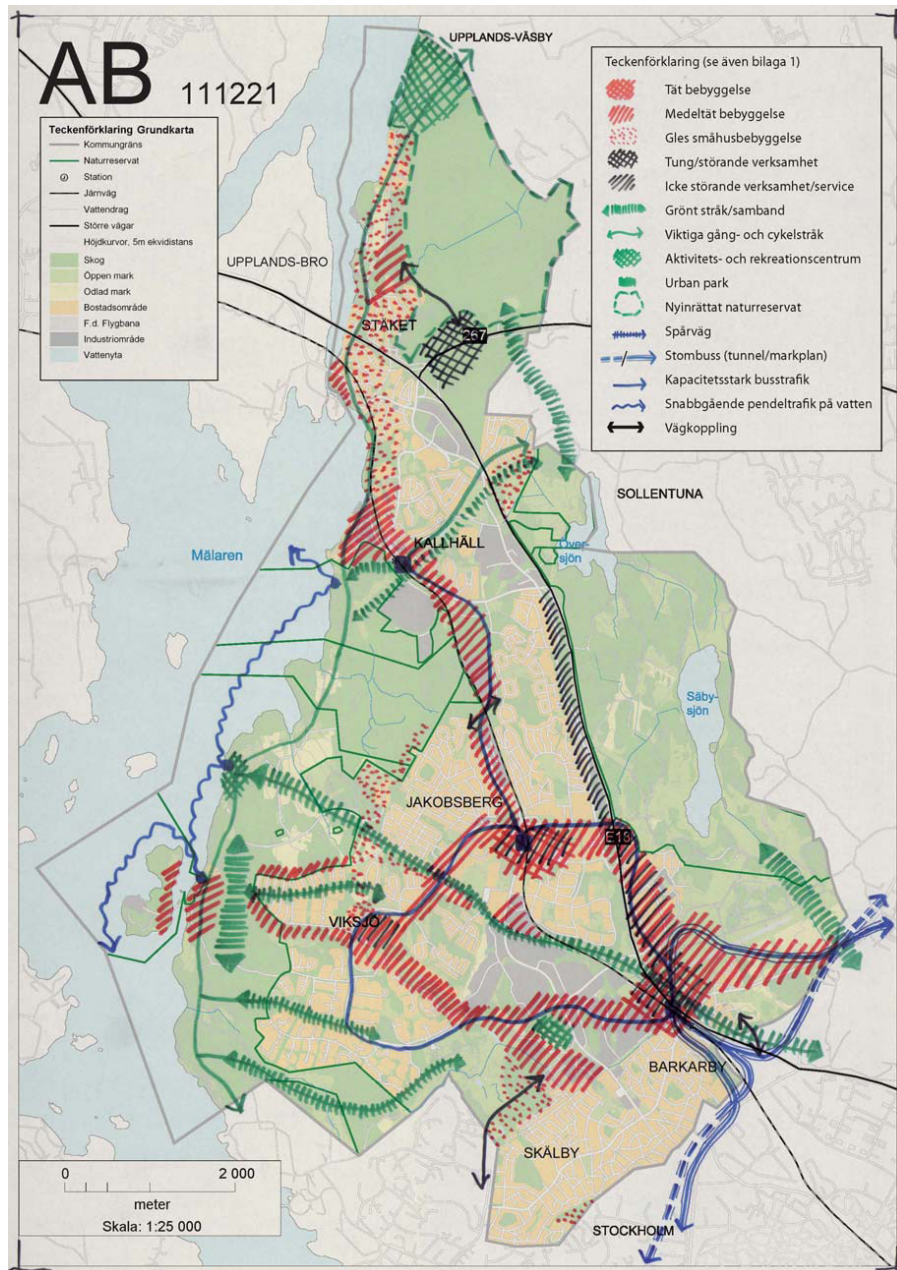
Konsekvensbeskrivningar



Barkarby College (bildkälla: Jarfalla.se)

Framtidsbild AB

Utåt – tätare stad



Utvärderingskriterier

R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	1 p
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter	2 p
R3 – Hushållning med obebyggd och eller oexploaterad mark	1 p
R4 – Balans mellan olika typer av markanvändning	2 p

Summa

6 p

Rumslig hållbarhet

Framtidsbild AB innebär endast en måttlig omvandling av stadsbilden i de befintliga kärnorna. Kring spårstationerna i Kallhäll, Jakobsberg och Barkarby sker dock en viss förtätning. Bebyggelsestråken som binder samman kärnorna blir glesare men byggs utifrån samma princip som kärnorna med sluten kvartersbebyggelse som tydliggör befintliga gaturum.

Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik

Den tätare bebyggelsen i kärnorna skapar ett befolkningsunderlag som motiverar utbyggnaden av en väl fungerande kollektivtrafik. Kapacitetsstark busstrafik längs Viksjöleden innebär att de interna kommunikationerna inom Järfälla förbättras med snabbare och rakare förbindelser. Bebyggelsestråken mellan de tätare kärnorna får på så sätt en god kollektivtrafikförsörjning. Den nya passagen över järnvägen ökar busstrafikens effektivitet och attraktivitet mellan utbyggnadsområdena i kommunens norra och södra delar.

Den nyexploatering som sker utanför kärn- och stråkstrukturen har en för låg bebyggelsetäthet för att motivera en utbyggnad av kollektivtrafiken. En stor andel av persontransporterna till och från dessa områden kommer därför med stor sannolikhet att ske med bil.

De föreslagna stombusslinjerna förbinder Barkarby med omgivande kommuner på tvären, vilket innebär stora förbättringar för dem som pendlar. Stombusslinjen från Kista/Akalla via Barkarbystaden till Stockholm Väst kan på sikt utvecklas till en spårväg, vilket ytterligare skulle öka effektiviteten för pendlingsresenärerna.

Turbåtstrafik eller motsvarande föreslås längs Mälärstranden, från Bolinder Strand i norr till den nya målpunkten och bebyggelsen i Jakobshamn i söder. Befolkningsunderlaget är för litet för att snabbgående pendeltrafik ska kunna göras konkurrenskraftig. Detta medföra att resor till och från dessa Mälärstrandens

målpunkter till stor del kommer att vara bilbaserade.

Både det regionala och det kommunala huvudnätet för gång- och cykeltrafik ges hög prioritet gentemot övrig trafik. Detta medför effektiva cykelvägar mellan kärnorna. Den nya kopplingen över järnvägen är särskilt viktig då den möjliggör ett gent cykelstråk mellan Kallhäll och Jakobsberg. Behovet av tvåa kopplingar kvarstår dock. Stråkstrukturen medför att gång- och cykelstråken kommer att kantas av bebyggelse, vilket påverkar upplevelsen av trygghet positivt. Sträckorna blir dock långa, vilket sannolikt kommer att innebära att endast en liten andel av det totala resandet kommer att ske med cykel.

Sammanfattningsvis innebär framtidsbilden mindre goda förutsättningar för en omvandling till en transportsnål bebyggelsestruktur med ett effektivt kollektivtrafiksystem. Framtidsbilden innebär därför sannolikt ingen ökning av andelen kollektivt resande. Andelen gång- och cykeltrafikanter bedöms öka i områdena som ansluter till de effektiva cykelstråken som kopplar samman stadskärnorna. En stor andel av den nytillkomna bebyggelsen ligger dock utanför stråkstrukturen och saknar tillgång till det effektiva nätet av kollektivtrafik och cykelstråk. Andelen biltrafik, som andel av det totala resandet, kommer därför troligtvis att vara fortsatt hög. Trafiken kommer dock att fördelas relativt jämnt på de olika trafikplatserna. Barkarby trafikplats får en något högre belastning, men kapaciteten bedöms ändå vara tillräcklig. Viksjöleden utgör en högt trafikerad huvudled, vilket medför att bostäder i den södra delen kommer att drabbas av mycket genomfartstrafik.

Tillgänglighet till viktiga målpunkter

Framtidsbild AB stärker Jakobsbergs och Barkarbys roller som tyngdpunkter i kommunen med en blandning av verksamheter och service. Barkarby handelsplats utvecklas mot en mer stadsmässig bebyggelse med en blandning av bostäder och verksamheter. Även Viksjö och Kallhäll får en förstärkt roll och ett utökat verksamhets- och serviceutbud. Bebyggelsen i de långa stråken ger en tillgänglig täthet som är låg trots att exploateringen inom respektive kvarter är relativt hög. Den naturliga genomströmningen av människor som uppstår inom samlade bebyggelseområden uteblir här. Huvudstråken får en hög genomströmning, men eftersom sträckorna är så pass långa måste huvuddelen av transporterna ske med bil, kollektiva färdmedel eller cykel. Förutsättningarna för att tillskapa verksamheter inom till exempel handel är därför dåliga. Den långsträckta bebyggelsestrukturen medför dessutom att människor får långt till de offentliga mötesplatserna. En utveckling av verksamhets- och serviceutbudet är därför trolig endast i stråkstrukturens noder.

Mälaren är idag en relativt outnyttjad resurs i Järfälla. Att Mälaren tillgängliggörs är därför positivt då det ger Järfällas invånare ett utökat utbud av rekreationsmöjligheter.

Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark

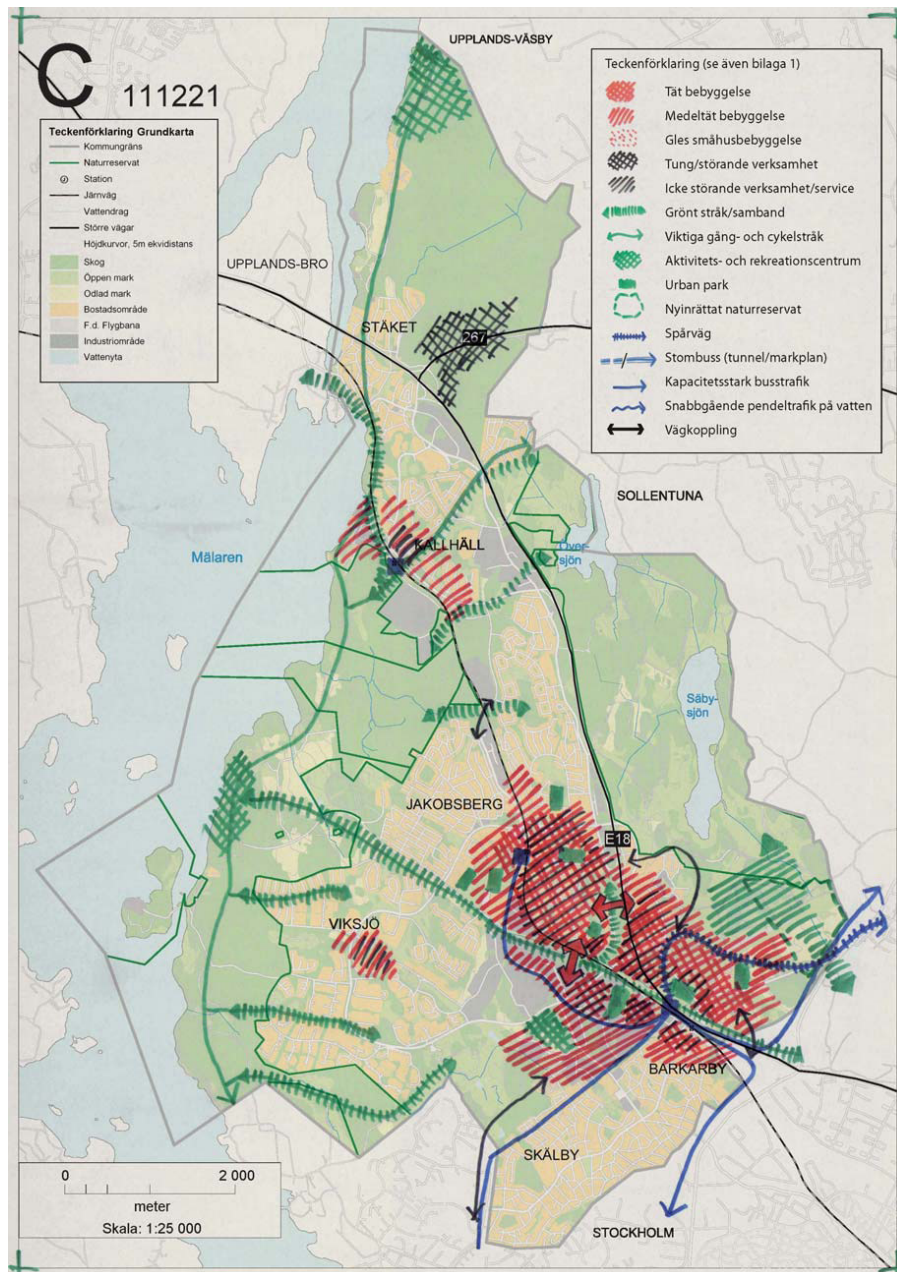
I framtidsbilden tar den tillkommande bebyggelsen en betydande del naturmark i anspråk. Tidigare obebyggd mark tas i anspråk inom Görväln, vid Stäket samt i anslutning till Kallhälls Villastad och det nya verksamhetsområdet vid Rotebroleden. På lång sikt är framtidsbild AB därför mindre flexibel än de två övriga framtidsbilderna. Om grönområden tas i anspråk för ny bebyggelse kan slitageproblem uppstå om inte nya parker samtidigt tillskapas. Mängden grönyta per person är redan i dagsläget liten i Jakobsberg och Barkarby. I dessa områden måste därför nya parker av hög kvalitet tillskapas för att en kvalitativ boendemiljö ska kunna bibehållas. Framtidsbilden långsträckta bebyggelsestruktur med långa gångavstånd som följd gör det dock svårt att uppfylla de av kommunen uppsatta definitionerna av god tillgänglighet till bostadsnära natur. Risken är att stora delar av bebyggelsestråken kommer att lida av parkbrist.

Balans mellan olika typer av markanvändning

Verksamheter och service förläggs huvudsakligen i befintliga centrum samt i tillkommande noder där en funktionsblandad bebyggelse uppnås. I bebyggelsestråken är befolkningsunderlaget för litet för att handelsverksamheter ska kunna uppnå lönsamhet på lång sikt och bebyggelsen som kantar stadsstråken blir därför bostadsdominerad. Detta medför långa avstånd till arbetsplatser, verksamheter och service för en stor andel av Järfällas framtida befolkning. Framtidsbild AB kan på så sätt sägas vara ogynnsam för det lokala näringslivet eftersom människor är beroende av resor med bil för att nå arbetsplatser, handel och service. Barkarby handelsplats utvecklas till en funktionsblandad stadsdel med en blandning av dagens verksamheter och nya bostäder, vilket är att betrakta som positivt.

Framtidsbild C

Inåt – tätarte stad



Utvärderingskriterier

R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	3 p
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter	3 p
R3 – Hushållning med obebyggd och eller oexploaterad mark	2 p
R4 – Balans mellan olika typer av markanvändning	3 p

Summa

11 p

Rumslig hållbarhet

Framtidsbild C innebär förändringar av stadsbilden avseende såväl täthet som karaktär. Skillnaden mellan den täta bebyggelsen i den regionala kärnan och resterande delar av kommunen blir betydande.

Framtidsbilden har urbana kopplingar mellan Söderhöjden och Veddesta samt mellan Söderhöjden och Barkarbystaden. De urbana kopplingarna är viktiga för tillgängligheten och den rumsliga integrationen inom den täta stadskärnan. Kopplingarna är nödvändiga då de medför att kärnan kan utvecklas till en väl fungerande helhet.

Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik

När Järfälla växer inåt, koncentreras inte bara bebyggelsen utan också trafiken. En tätare och mer blandad stad ger bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Stadsstrukturen i framtidsbild C bedöms därför bli transporteffektiv eftersom den tillkommande bebyggelsen koncentreras till den regionala kärnan där spårbunden kollektivtrafik redan finns. Den höga tätheten kring pendeltågsstationerna medför att en majoritet av Järfällas befolkning kommer att bo inom gångavstånd från en pendeltågsstation. Den tätare bebyggelsen skapar ett befolkningsunderlag som även motiverar utbyggnaden av en kapacitetsstark busstrafik inom den regionala kärnan.

Den glesare bebyggelsestrukturen utanför den regionala stadskärnan ger sämre förutsättningar för ett finmaskigt kollektivtrafikutbud utanför kärnan. Framtidsbilden innebär på så sätt begränsade förbättringar av kommunikationerna internt inom Järfälla. Persontransporterna i övriga delar av kommunen kommer därför att vara fortsatt bilbaserade.

En stor andel av persontransporterna inom den täta stadskärnan kan komma att ske till fots eller med cykel. Detta förutsätter dock ett finmaskigt och välintegrerat gång- och cykelvägnät som i sin tur är integrerat i gatunätet. I övriga delar av kommunen

byggs ett gång- och cykelnät som fokuserar på att försörja noder i kollektivtrafiken och befintliga handelscentrum. Den nya kopplingen över järnvägen möjliggör ett gent cykelstråk mellan Kallhäll och Jakobsberg.

Det finns ett samband mellan ökad befolkning och ökad trafik, varför det finns en risk att framtidsbild C genererar mycket trafik inom den regionala kärnan. Biltrafik och godstransporter kommer att finnas kvar, men i andra former och med andra villkor än idag. Om lösningar tidigare handlade om att anpassa och bygga om staden efter bilismen, så handlar det nu om att hitta mer nyanserade lösningar där stadsutveckling och trafik samverkar. I och med att staden läks samman genom ny bebyggelse, med parker och med nya trafikkopplingar, blir dessutom fotgängarperspektivet allt viktigare. Det kommer att finnas ett behov av att klargöra prioriteringar på olika platser i trafikinätet, och reda ut vad prioriteringen i realiteten innebär för fysisk utformning och regleringar. Prioriteringar mellan å ena sidan plats för trafik och å andra sidan utrymme för bebyggelse, torg, mötesplatser och parker måste, för att kunna uppnå kommunens mål och visioner, ske med en helhetssyn, och inte enbart utifrån anspråk från enskilda intressen.

Trots en liten andel persontransporter med bil kommer belastningen på Barkarby trafikplats att öka och nya vägkopplingar behövs för att avlasta vägnätet och trafikplatserna inom den regionala kärnan som följd av den höga befolkningstätheten. Den planerade vägkopplingen mellan norra Barkarbystaden och trafikplats Jakobsberg är i detta sammanhang viktig. Samtidigt ger framtidsbilden mycket goda förutsättningar för att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur, ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem samt ett gång- och cykelnät av hög kvalitet. Det finns därför goda förutsättningar för att framtidsbilden kan innebära en betydande andel resor med kollektiva färdmedel. Även andelen gång- och cykeltrafik anses kunna öka markant. Det finns dock en risk att biltrafiken från bebyggelseområdena utanför den regionala kärnan ökar då utbudet av målpunkter inom kärnan ökar markant samtidigt som verksamheter i befintliga handelscentrum kan få allt svårare att hävda sig i och med den ökade konkurrensen.

Tillgänglighet till viktiga målpunkter

I denna framtidsbild får Järfälla en stor och sammanhållen stadskärna från Jakobsberg via Söderhöjden och Veddesta till Barkarby. Kärnan är uppbyggd av tydligt avgränsade kvarter i ett välintegrerat gatunät. En relativt stor befolkningsökning sker i Kallhäll inom bekvämt avstånd från spårstationen. I Viksjö Centrum sker en mindre befolkningstillväxt. Offentlig och kommersiell service samt tjänsteproduktion

är koncentrerad till stadskärnan vilken även kan inrymma högre utbildning och till exempel storsjukhus integrerade i stadsmiljön.

Utvecklingen av verksamhets- och serviceutbudet i stadskärnan ökar kraftigt vilket ökar Järfällas konkurrenskraft gentemot omgivande kommuner. Befintliga handelscentrum utanför den sammanhållna kärnan kan dock få svårt att hävda sig i den ökade konkurrensen och utbudet kan i dessa områden komma att minska. I dessa områden är det viktigt att istället framhäva andra kvaliteter, till exempel tillgången till natur och friluftsliv. Framtidsbild C kräver en genomtänkt strategi för att utveckla attraktiviteten i stadsdelar som Kallhäll och Viksjö. Detta gäller särskilt Viksjö som saknar den kraft och attraktivitet som en spårstation automatiskt medför. Framtidsbilden saknar målpunkter vid Mälaren, vilket kan ses som en brist givet Järfällas närhet till Mälaren med dess natur- och rekreationsområden.

Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark

De stora naturområdena vid Görvåln och Järvafältet bevaras genom att exploatering i huvudsak sker i områden som redan är ianspråktagna. Framtidbilden följer intentionerna i RUFS och hushåller med den oexploaterade marken, vilket ger en framtida flexibilitet. Den koncentrerade bebyggelsen gör att grönområden kan sparas. Den kraftiga förtätningen inom den sammanhållna kärnan ökar trycket på befintliga natur- och parkområden. Redan i dagsläget är trycket på Jakobsbergs och Järfällas grönområden högt. Framtidsbild C kommer därför att kräva mycket stora parkinvesteringar om en kvalitativ boendemiljö ska kunna bibehållas. Det finns annars risk för högt slitage i viktiga omgivande natur- och rekreationsområden.

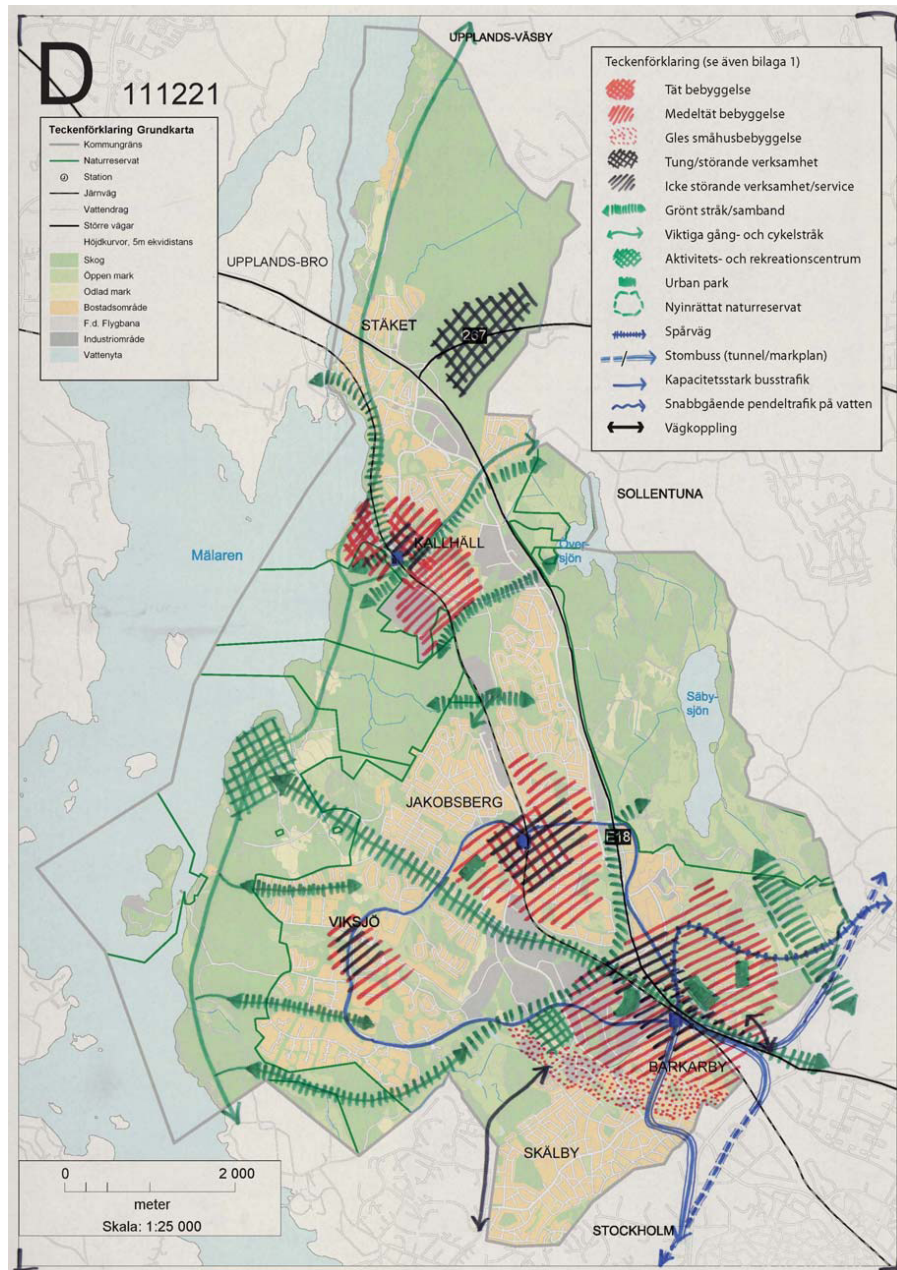
Balans mellan olika typer av markanvändning

Framtidsbild C innebär en samlad och funktionsblandad stadskärna där avstånden är korta mellan bostäder, arbetsplatser, handel och service. Den tillkommande bebyggelsen bidrar till att skapa en funktionsblandad och tät stadsmiljö som inte finns i Järfälla idag. Detta ger troligtvis Järfälla en större attraktivitet på bostadsmarknaden i regionen. Det finns dock en risk att bebyggelsen blir likriktad och att det på så sätt uppstår en brist av boendeformer i den regionala stadskärnan.

Att bygga samman Jakobsberg och Barkarby är komplicerat på många sätt och kräver en mycket genomtänkt strategi för hur exploateringen ska möjliggöras. Att utgå från stationslägena är en rimlig strategi och framtidsbild C kan därför möjligen ses som en förlängning av framtidsbild D. Det är därför viktigt att beslut möjliggör en utveckling där båda framtidsbilderna ses som tänkbara slutmål.

Framtidsbild D

Inåt – medeltät förort



Utvärderingskriterier

R1 – Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik	2 p
R2 – Tillgänglighet till viktiga målpunkter	1 p
R3 – Hushållning med obebyggd och eller oexploaterad mark	3 p
R4 – Balans mellan olika typer av markanvändning	1 p

Summa **7 p**

Rumslig hållbarhet

Framtidsbild D innebär en märkbar omvandling av stadsbilden i kommunens kärnor, framförallt i regionkärnan Veddesta-Barkarby där bebyggelsen blir mer stadslig. I Kallhäll förändras karaktären mer märkbart än i AB och C.

Tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik

Befolkningstillväxten kring pendeltågsstationerna i Jakobsberg, Barkarbystaden och Kallhäll motiverar utbyggnaden av en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik. Störst befolkningstillväxt sker i regionkärnan Veddesta-Barkarby samt i Jakobsberg, men även Kallhäll får en mer stadslig bebyggelsestruktur med ett utökat utbud av kommersiell och offentlig service. Framtidsbild D utnyttjar stationslägena och tillkommande resenärer fördelas mellan de befintliga pendeltågsstationerna på ett jämnare sätt än i framtidsbild C.

Befolkningstillväxten i kommunens kärnor skapar förutsättningar för en utvecklad busstrafik längs Viksjöleden, vilket kopplar samman Stockholm Väst, Jakobsberg, Viksjö Centrum och Barkarbystaden. Viksjöleden utvecklas till en stadsboulevard som knyter samman de tre stadskärnorna. Den nya passagen över järnvägen ökar busstrafikens effektivitet och attraktivitet mellan Kallhäll och Jakobsberg.

Tillgängligheten till omgivande kommuner förbättras i och med att den täta kärnan förses med två stombusslinjer som kopplar samman Järfälla på tvären med omgivande kommuner. På sikt byggs spårväg ut mellan Barkarby och Akalla, med en eventuell fortsättning till Kista. Spårvägar har hög kapacitet, vilket ger goda förutsättningar för verksamheter och service där stationerna är belägna. Om stationerna innehåller service och fungerar som mötesplatser ökar dessutom benägenheten att gå och cykla till stationerna.

Framtidsbilden ger förutsättningar för ett effektivt cykelvägnät mellan

stadskärnorna, där bland annat den nya kopplingen över järnvägen möjliggör ett gent cykelstråk mellan Kallhäll och Jakobsberg. Tvåra kopplingar saknas dock vilket påverkar den generella genheten negativt. Eftersom de sammanbindande stråken saknar omkringliggande bebyggelse kan de dessutom komma att upplevas som otrygga under dygnets mörka timmar.

En utveckling av befintliga och nya knutpunkter måste tydligt prioriteras så att tågtrafiken och busstrafik ansluter till goda gång- och cykelstråk. Kring stationerna och i stråken till dessa koncentreras ny bebyggelse och där skapas goda förutsättningar för ett rikt folkliv och möten mellan människor.

För att locka fler resenärer och för att nå målen om en attraktiv och hållbar stad krävs det att stadens och regionens kollektivtrafik blir attraktivare – det vill säga snabbare, smidigare, tillförlitligare, bekvämare, säkrare, tryggare och mer lättanvänd för alla grupper i samhället. I de starka kollektivtrafikstråken bör kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras genom egna körfält samt prioritet i trafiksignaler. Bussar bör alltså i dessa stråk ges framkomlighet som om de vore spårvagnar – i väntan på spårväg eller för attraktiv bussdrift tills vidare.

Sammanfattningsvis bedöms framtidsbild D medföra ett bilberoende motsvarande dagens. Den tillkommande trafiken fördelas på samtliga trafikplatser och skapar inga kapacitetsproblem.

Tillgänglighet till viktiga målpunkter

I framtidsbild D sker huvuddelen av befolkningstillväxten kring stationslägena i Jakobsberg, Barkarbystaden och Kallhäll. Även i Viksjö sker en viss befolkningstillväxt. Befolkningstillskottet stärker befintliga verksamheter, men utbudet av kommersiell och offentlig service bedöms endast öka måttligt.

Det kommunala serviceutbudet återspeglar kärnornas olika karaktärer. Kallhäll utgör den Mälarnära kärnan med tyngdpunkt på boende, Jakobsberg präglas av handel, kultur och utbildning medan Veddesta-Barkarby har ett brett utbud av bostäder, handel och verksamheter. Viksjö har fokus på boende med inriktning mot sport- och föreningsliv. Kärnorna särpräglade utbud kan komma att leda till fler transporter i kommunen. Framtidsbild D kräver en tydlig verksamhets- och handelsstrategi om satsningarna inom respektive kärna ska falla väl ut.

Framtidsbilden medför att Mälaren tillgängliggörs, framförallt genom naturområdet söder om Görvälns slott som utvecklas till en mötesplats med olika aktiviteter i kulturhistoriska miljöer.

Hushållning med obebyggd och oexploaterad mark

Framtidsbilden utgår från befintliga bebyggelsestrukturer och hushåller i hög grad med den oexploaterade marken. Detta medför en stor framtida flexibilitet. Resurser satsas samtidigt på att öppna upp och återställa kulturlandskapet inom västra Järvafältet och Görvältn. Befintlig närnatur inom kärnorna tas dock i anspråk för att skapa en medeltät bebyggelsestruktur. I Veddesta-Barkarby och i Jakobsberg är tillgängligheten till bostadsnära natur redan bristfällig vilket kräver att nya parker samtidigt tillskapas. Högkvalitativa stadsparker kan delvis kompensera förlusten av bostadsnära natur, men kommunens uppsatta definitioner av god tillgänglighet till bostadsnära natur kan bli svåra att uppfylla.

Balans mellan olika typer av markanvändning

Denna framtidsbild utnyttjar den befintliga infrastrukturen mycket effektivt och inga stora infrastrukturinvesteringar behövs. Stadskärnorna är funktionsblandade men Veddesta fortsätter att utgöra en barriär i bebyggelsestrukturen. Efter arbetstid rör sig få människor inom och genom verksamhetsområdet vilket kan skapa otrygghet. Barkarby handelsplats behåller samtidigt karaktären av verksamhetsområde.

Det stora utbudet av bebyggelsetyper är att betrakta som något positivt. Det är viktigt att den nya stadsväven präglas av kontinuitet och tydliga övergångar mellan tätare och glesare stadsmönster.