



Stockholm 2009-09-20

Stockholms stadsbyggnadskontor  
Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm

## **Synpunkter från Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening på utställningsföreslag för översiktsplan i Stockholm**

Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening, som är Naturskyddsföreningens båda lokala kretsar inom Stockholms stad och representerar 15 000 medlemmar, lämnar följande gemensamma yttrande över det utställda förslaget till Stockholms översiktsplan.

Vi lämnade yttrande (bifogas) på samrådsunderlaget och hänvisar förutom nedanstående till det yttrandet, vilket främst handlade om trafik och stadens grönområden.

I sin helhet konstaterar vi att utställningsförslaget skiljer sig förvånansvärt lite från samrådsyttrandet och vi noterar att våra synpunkter på samrådsyttrandet inte har beaktats i det utställda förslaget.

### **Vi har tre huvudinvändningar mot det utställda förslaget:**

1. För det första kommer det, om det skulle genomföras, att trots allt tal om kollektivtrafik respektive cykel- och gångtrafik generera ännu mer biltrafik. Det uppställda målet om en fossilbränslefri stad till år 2050 blir omöjligt att nå. Det är framför allt prioriteringen av Förbifart Stockholm som hindrar staden från att nå detta viktiga mål. Vi motsätter oss bestämt Förbifart Stockholm.
2. För det andra innehåller förslaget, till skillnad från Översiktsplan 99, inget särskilt avsnitt om Stockholms grönområden. Dessa behandlas i olika sammanhang i mycket övergripande och otydliga ordalag. Förslaget kan i fråga om grönområdena tolkas i stort sett hur som helst. Vi är framför allt oroliga över allt tal om samband mellan olika tyngdpunkter och bebyggelse i anslutning till Stockholms gröna kilar. Förslaget hotar att i detta avseende förstöra värdet av de gröna kilarna. En otydlighet finns även vad gäller utställningsförslagets syn på framtida naturreservatsbildningar anser vi.
3. För det tredje så anser vi att förslaget utställningsförslaget saknar koppling till de av riksdagen beslutade 16 miljömålen. Detta anser vi vara mycket märkligt då miljömålen borde

vara en grundbult i översiktsplanen så som vi ser det. Flera av miljömålen berörs av utställningsförslagets målsättningar och en utgångspunkt i dessa borde givetvis vara att se hur dessa målsättningar överensstämmer med de nationella liksom de regionala/ lokala miljömålen.

### **Vi kommer att utveckla dessa tre huvudinvändningar i det följande:**

*Fokusområde Ett modernt transportsystem och hållbart resande (kapitel 2.6)*

*Strategi 3 Koppla samman stadens centrala delar*

*Strategi 4 Främja en levande stadsmiljö i hela staden*

Utställningsförslaget har många förtjänster. Den vill skapa förutsättningar att tillgodose behoven från ett starkt näringsliv och en växande befolkning. Den förespråkar förtätning av redan byggda centra, som ska bli attraktiva för både bostäder och arbetsplatser. Detta ger möjlighet till minskat resande, samtidigt som det finns möjlighet att spara de större naturområdena. Men en översiktsplan som säger sig vara strategisk, genomförande- och omvärldsriktad, måste på ett bättre sätt ta in klimataspekterna i planen. En översiktsplan får inte göra glädjekalkyler eller sopa problem under mattan. Planen måste konkret beskriva hur klimatmålen ska kunna uppnås. Och även om vissa förutsättningar är givna (t.ex. Stockholmsöverenskommelsen) måste konsekvenser och målkonflikter upp på bordet. Det går inte att gömma sig bakom förhoppningar och önskemål, då har den inget värde som underlag för kommande politiska beslut.

Vid sidan av genomförandet av Citybanan, som vi finner nödvändig för kollektivtrafiken, prioriterar staden (s. 41) Förbifart Stockholm. Många av de remissvar som lämnades över samrådsunderlaget var starkt kritiska till de stora satsningarna på vägtrafik som förslaget innehåller. Naturskyddsföreningarna i Stockholm och Söderort, och många andra, pekade på den målkonflikt som finns inbyggd i planen: att både uppfylla koldioxidmålen och bygga förbifarten, vilken ju kommer att generera mer biltrafik.

Vi såg med spänning fram emot det bearbetade förslaget och hur planförfattarna hade hanterat denna konflikt. Till vår stora förvåning ser vi att frågan i kapitel 2.6 helt sopas under mattan. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen till den utställda planen (s. 6) kan med bl.a. Förbifart Stockholm vägtrafiken i regionen komma att fördubblas till år 2030. Hur detta skall kunna förenas med målet om en fossilbränslefri stad till år 2050 är för oss en gåta.

Klimatförändringarna är förmodligen den största utmaning som mänskligheten står inför. Tidigare gjorda prognoser om isavsmältning, temperaturökningar m.m. har hittills varit för optimistiska: situationen är värre än vad prognoserna förutspått. De globala förhandlingarna om klimatåtgärder går långsamt och risken för en klimatkatastrof blir allt större.

I översiktsplanens konstateras mycket riktigt att det krävs en rad åtgärder inom transportsektorn för att målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 ska nås. Men det förs ingen som helst diskussion om att minska vägutbyggnaden. Istället ska problemet lösas någon annanstans. Meningen efter detta konstaterande (om att det behövs åtgärder) lyder (s. 20) så här: ”Det finns stora förhoppningar om en teknikutveckling som på sikt kan resultera i emissionsfria och koldioxidneutrala drivmedel”. Och sedan övergår texten i effekter som buller mm, som om koldioxidproblemet var avklarat. Enligt en utredning av länsstyrelsen ”Hur kan trafikarbetet klimatanpassas?” från 2007, är det knappast troligt att mer än 35% av bilresorna kan drivas med el och ca 5% med biobränslen år 2030. Att tro på 100%

koldioxidneutrala drivmedel inom en snar framtid är tyvärr inte realistiskt. För att nå klimatmålen behövs naturligtvis teknikutveckling, men det räcker inte. Det behövs också ekonomiska styrmedel och en rejäl utbyggnad av kollektivtrafiken så att biltrafiken minskas. Kostnaderna för förbifarten uppskattas i Vägverkets egen kalkyl till 27 miljarder kronor. Dessa pengar bör istället användas till att bygga ut kollektivtrafiken.

Översiktsplanen betonar visserligen gång på gång att kollektivtrafiken måste öka för att ett hållbart resande ska uppnås. Planen beskriver (s. 20) spårtrafikens fördelar: ett tunnelbanespår kan transportera lika mycket människor som 16-18 körfält på en gång. Likaså beskrivs trängselskattens positiva effekter, att den har fått fler personer att utnyttja kollektivtrafiken och att det finns starka skäl att studera hur ekonomiska styrmedel kan användas för att påverka tillgänglighet och resande. Den logiska följden av detta resonemang borde vara: Om trängselskatterna används mer effektivt, om kollektivtrafiken byggs ut och om ekonomiska styrmedel används för att minska biltrafiken, behövs det då verkligen en förbifart? Denna fråga har ställts i remissvaren, men den varken ställs eller besvara i översiktsplanen.

I sammanfattningen i kapitel 2.6 skrivs (s. 21) att *"Det är viktigt att staden planerar för att uppnå största möjliga effekt av satsningarna"* (alltså Stockholmsförhandlingens infrastruktursatsning) Det är inte helt klart vad som menas med detta. Förbifarten binder samman norra och södra staden. Om väginvesteringen ska användas effektivt bör områdena längs vägen bebyggas, även på Ekerö, och så kommer säkert också att göras. Detta kommer att öka biltrafiken ytterligare. I Vägverkets egen konsekvensutredning, som ingått i underlagen för Stockholmsöverenskommelsen, finns inte dessa sekundära effekter med, förmodligen eftersom detta skulle försämra vägens miljöeffekter. I översiktsplanen finns utbyggnader längs förbifarten med knutpunkterna i Vällingby och Skärholmen, i vardera änden av förbifarten. Det sägs också mycket riktigt att attraktiviteten hos dessa centra ökar på grund av förbifarten. Men i kapitel 2.6 tassas det som katten kring het gröt. Det skrivs (s. 20) att *"ett hållbart resande handlar till stor del om att lokalisera målpunkter på ett sätt som inte genererar onödigt resande"*. Om man bygger ut två förortscentra och en trafikled mellan dem gynnas knappast det hållbara resandet. Båda knutpunkterna har en stor potential att bli än mer attraktiva centra, men det kan de bli även utan en vägförbindelse dem emellan, eller ännu hellre, en förbindelse med spårtrafik.

Om miljömålet "begränsad klimatpåverkan" ska nås krävs, som vi understrukt i samrådsyttrandet, kraftfulla åtgärder på flera plan. Den rimliga planerings- och beslutsgången borde vara att man *först* utreder vilka åtgärder som krävs för att miljömålet begränsad klimatpåverkan ska uppfyllas. *Därefter* görs en prognos för det framtida trafikarbetet, eftersom de åtgärder som krävs troligtvis minskar vägtrafiken. Det är fel ordning att först besluta om t.ex. en förbifart, och sedan förlita sig på framtida teknik för att trafiklederna ska kunna användas. Detta kan innebära att det byggs vägar som inte kan användas i den utsträckning som planerats. Väginvesteringarna blir ineffektiva och kanske rentav onödiga.

Vissa planeringsinriktningar kan ge positiva miljöeffekter, såsom att staden ska utvecklas med nya kommunikationsstråk för att ge bättre underlag för kollektivtrafik, planer på nya tvärförbindelser med kollektivtrafik och planer för ökat resande med cykel och båt. Dessa ambitioner stöder vi och välkomnar också de spår och tunnelbanor som planeras, men åtgärderna är inte på långt när tillräckliga. Planen måste omarbetas så att det blir mer satsningar på kollektiv- och cykeltrafik och minskad biltrafik.

Ett par uttalanden som ansluter till vad vi framhållit i samrådsyttrandet noterar vi med tillfredsställelse. Dels konstateras (s. 20) att trängselskatten i Stockholm visat sig vara en

framgångsrik metod för att minska trängseln och få fler att välja kollektivtrafik. Särskilt som trängselskatten inom några år kan väntas bli en kommunal angelägenhet vill vi att staden planerar för att i ännu högre grad utnyttja detta ekonomiska styrmedel. Dels sägs (s. 21) att möjligheterna att kombinera cykel med kollektivtrafik kan förbättras. Här finns mycket att göra.

### Fokusområde Stockholm som staden på vattnet (kapitel 2.2)

Mälarens strandområden är riksintresseområde där särskild hänsyn ska tas till turismens och friluftslivets intressen. Enligt nu gällande Översiktsplan 99 för Stockholm (s. 136) har både naturstränder och parkstränder stor betydelse för Stockholms gröna karaktär, för friluftslivet och den biologiska mångfalden. De utgör biologiska spridningsvägar och binder samman natur- och friluftsområden. De fungerar också som biologiska filter genom att ta upp näringsämnen som annars skulle belasta sjöar och vattendrag. Översiktsplan 99:s inriktning är att de kvarvarande naturstränderna ska bevaras.

Det nu utställda förslaget till översiktsplan konstaterar (s. 12) med all rätt att Stockholms vatten gör staden unik. Stockholms långa strandpartier är en stor tillgång för stadens invånare och en viktig del av stadens identitet. Ungefär hälften av stränderna är gröna och dessa miljöer har stort värde för stockholmarna och för växt- och djurlivet. Det påpekas också (s. 29) att stadens grönska ska ges en viktig roll för att vid stadens stränder jämna ut kraftigare vattenflöden.

Inte dess mindre synes staden beredd att sälja ut värdet av obebyggda stränder. Vi kan som exempel nämna pågående planarbeten beträffande Mälarhöjden 1:11, områden vid Bryggvägen i Gröndal, Blackeberg 1:3, närparken del av Grimsta 1:2 i Hässelbystrand, Nybohovsbacken i anslutning till sjön Trekanten och ny bebyggelse vid Hökarängsbadet i Drevviken. Vi kommer självfallet också i framtiden att avstyrka sådana planer. Vi vill emellertid här peka på att stadens planering sammantaget medför en systematisk försämring av strandmiljön. Det finns i den planering som nu pågår inom staden när det gäller bebyggelse inom grönområden i allmänhet och vid stränder i synnerhet inga rimliga proportioner mellan bebyggelseintressen och naturskyddsintressen. Det är inte tillräckligt med strandpromenader, som flitigt lovordas i den utställda planen. Det krävs bredare och sammanhängande grönområden efter stränderna för att skapa ett lummigt intryck och gynna även växt- och djurliv. Ett exempel på ett sådant grönområde är Östra Brommaskogarna, som bildar ett sammanhängande stråk på Brommalandets östra och sydvästra sida från Tranebergs Strand till Hässelby.

I detta sammanhang vill vi peka på ett yttrande i den utställda planen som gör oss verkligt oroliga. Det sägs (s. 27) att det idag är ett problem att det saknas centrala ytor där tillfälliga evenemang kan ordnas och att det bör vara möjligt att utnyttja stadens vatten på ett nytt sätt för dessa tillfälliga aktiviteter. Även om det uppenbart inte är fråga om något hotell i Riddarfjärden vill vi understryka att stadens vatten måste undantas från bebyggelse och det får inte förekomma att vattnens frihet inskränks med några arenor avsedda för tillfälliga aktiviteter.

### Fokusområde Idrott, rekreation och attraktiva grönområden (kapitel 2.5) Strategi 1 Utgångspunkter för en långsiktigt hållbar strategi

Det utställda förslaget borde liksom Översiktsplan 99 (s. 133-145) ha innehållit ett sammanhållet avsnitt om Stockholms grönstruktur. Avsaknaden av ett sådant gör det ännu svårare att bedöma de också i övrigt svårförståeliga förslagen beträffande grönområdena.

Den miljökonsekvensbeskrivning som fogas till den utställda planen är något bättre än den som hörde till samrådsunderlaget. Dessvärre bekräftar den nya miljökonsekvensbeskrivningen många av de farhågor som vi gav uttryck för i anslutning till samrådsunderlaget. Det sägs t.ex. (s. 4) att stadens planer på att koppla samman stadens delar kommer i konflikt med naturvärden i större grönområden, att lokala naturvärden sannolikt kommer att försämrats med ökad förtätning och (s. 11) att när kopplingar sker med sammanhängande bebyggelse och vägar finns det stor risk att det sker på bekostnad av den ekologiska strukturen. Vidare framhålls (s. 11) att förslaget kan som sämst innebära att enbart s.k. kärnområden undantas från exploatering. Om naturvärdena enligt planen kan värdesättas för sin ekologiska betydelse är osäkert och om en regional kil bryts eller kraftigt avsmalnas riskerar naturvärden att påverkas negativt (s. 14).

För att den eftersträfvade täta exploateringen inte ska leda till att människor mister sin tillgång till natur måste staden bilda fler natur- och kulturresevat och starkt skyddade grönområden. En hög exploatering måste kombineras med stora undantagna områden. Behovet av grönområden ökar med exploateringsgraden. För varje ny invånare krymper ju grönytan per invånare.

Vi vill ännu en gång påpeka att det är inte sant som det står (s. 18) att staden i stort sett skyddat sin del av de regionalt betydelsefulla gröna kilarna. Det framgår tvärtom alldeles tydligt att dessa delvis är hotade. Plankartan utvisar samband mellan Kista å ena sidan och dels Barkarby, dels Spånga, dels Sundbyberg tvärs över bl.a. Järva friområde. Vi motsätter oss bestämt en exploatering av de grönområden som berörs av dessa samband. En sådan exploatering skulle avskära bl.a. Nationalstadsparken från dess förbindelser med Järvakilen.

Vidare utvisar plankartan samband mellan Älvsjö, Fruängen och Farsta. En exploatering av berörda grönområden skulle i sin tur skära av Hanvedenkilen från dess förbindelser med stadens centrala delar. Sådana drastiska avbrott av spridningszonerna skulle allvarligt skada växt- och djurlivet i staden.

Fakta är att staden endast har genomfört 8 av ÖP99:s 16 föreslagna natur/kulturresevat. Vi förväntar oss att översiktsplanen skriver att man sätter upp som mål att klara av de resterande 8 tills nästa ÖP skrivs. Därutöver bör översiktsplanen se över vilka andra områden som kan tänkas behöva skydd. Majroskogen och Solbergaskogen är två exempel på områden med höga natur- och rekreationsvärden och som är stora nog att göra till naturresevat. Båda dessa skogar har nämnts i diskussionen om resevatbildning, bl.a. anser idrottsförvaltningen att Majroskogen bör bli naturresevat.

Genom att staden äger mycket mark såväl i som utanför kommunen är det en lätt sak för Stockholms stad att inrätta ett resevat. Många kommuner äger ofta inte den mark som lämpar sig för resevatbildningar och då blir det genast krångligare, denna problematik har inte Stockholm stad vilket översiktsplanen borde framhäva.

Ett särskilt anmärkningsvärt uttalande (s. 19) är att förlorade ekologiska värden ”av särskild betydelse” ska kompenseras. Förlorade ekologiska värden ska alltid kompenseras. Här har skett en viktig försämring i förhållande till samrådsunderlaget (s. 21).

Vi stöder helt uttalandet (s. 19) om att det krävs såväl en god skötsel som en aktiv parkplanering med insatser för att förnya och nyskapa parker och natur, förbättra kvaliteter och öka tillgängligheten. Att så sker är helt nödvändigt för att stockholmarna skall finna vägen till och trivas i parker och naturområden.

Mellan bandet av stadsdelar i ytterstaden finns grönområden. I Översiktsplan 1999 var den övervägande inriktningen att behålla dessa delar av den sammanhängande grönstrukturen. I den nu utställda planen sägs (s.32) att det finns starka skäl att gå ifrån denna principiella inriktning i takt med att staden växer och Stockholms behov förändras. Fördelarna med att koppla ihop staden, sägs det också (s. 33), måste vägas mot värdet av stora sammanhängande grönområden. Vi vänder oss starkt mot dessa uttalanden. Sådana områden är nödvändiga för de närboendes hälsa och trivsel. Som det sägs (s. 35) är närheten till vatten och grönområden självklara delar i närförörternas dragningskraft och därmed också för ekonomin i eventuella byggprojekt. Stora sammanhängande grönområden är också nödvändiga för att djur och växter ska kunna sprida sig in mot stadens centrala delar och därmed ge också dem som bor där en känsla av närheten till naturen. Självfallet kan det i dessa områden finnas plats för en eller annan kompletterande bebyggelse. Som sägs (s. 40) kan en koncentrerad förtätning totalt sett medföra att värdefulla grönområden kan behållas i omgivningarna. Det talas också (s. 33) om att väga mindre kompletteringar på många håll i staden mot nyttan av att göra samlade större samlade satsningar. Vi anser att sådana satsningar bör göras på tidigare exploaterade områden och att i vart fall inte mindre kompletteringar får göras med offrande av större naturvärden (vilket dessbättre undveks på Kampementsgatan), Och man får absolut inte göra så att de gröna kilarna och deras spridningszoner in mot innerstaden skärs av.

I det sammanhanget vill vi hänvisa till Naturhistoriska riksmuseets yttrande över samrådsunderlaget (samrådsredogörelsen s. 51). De urbana naturmiljöerna hör till de naturtyper där trenden för hotade arter är särskilt negativ. Naturhistoriska riksmuseet erinrar om att en hållbar utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar att förvalta naturen väl. Även den tätortsnära naturen erbjuder livsrum för en försvarlig del av Sveriges växt- och djurliv. Det är därför viktigt att bevara och även naturvårdsmässigt utveckla Stockholmstraktens gröna kilar.

Vi måste livligt beklaga att staden tillät fortsatt utnyttjande av Bromma flygplats. Den framgår också av den utställda planen (s. 28) att flygplatsen medför olika olägenheter för planeringen. Bromma flygplats är den sista verkligt stora markreserven innan staden är fullbyggd och med tanke på alla behov av mark för bostadsbebyggelse framstår det som absurd att använda området för en flygplats inom tätbebyggelsens gränser. På flygplatsområdet med Ulvsunda industriområde skulle man få plats för en stadsdel av Östermalms storlek (se Peter Lundevall, Stockholm. Den planerade staden, s. 193). Stockholm bör verka för en omförhandling av avtalet med Luftfartsverket. Detta är en politisk fråga som både kan och måste lösas.

Om de gröna kilarna sägs det (s. 43) att de behöver utvecklas och få bättre samband med bebyggelsen så att deras åtskiljande effekter minskar. Om detta innebär att de gröna kilarna ska belastas med bebyggelse så upphör de ju att vara gröna kilar. Men alla tycks vara ense om eller i alla fall inte våga säga annat än att vi även i framtiden måste ha de gröna kilarna. Vi förstår inte vad som menas (s. 41) med utveckling av mötesplatser i de grönområden som skiljer ytterstadens stadsdelar från varandra. Om det handlar om att belasta sammanhängande

grönområden med någon form av kommersiell bebyggelse eller andra större anläggningar motsätter vi oss det bestämt. Vi uppskattar däremot uttalandet (s. 43) att staden särskilt behöver prioritera olika sätt att förstärka svaga avsnitt i fråga om Järvafältet och Hanvedenkilen samt Nationalstadsparken.

Det poängteras (s. 43) att det endast är delar av grönstrukturen som kan tas i anspråk. Ett sådant uttalande kan naturligtvis tolkas hur som helst. I stället bör poängteras att grönstrukturen bör i stort sett bevaras och endast bebyggas efter noggranna överväganden och när inga andra byggplatser står till buds. I det hänseendet sägs (s. 44) att vid gränsen mellan bebyggelse och grönområde måste en noggrann analys göras av såväl grönområdets som bebyggelsens karaktär och innehåll som får utvisa vilken utveckling som är lämplig liksom att (s. 45) i vissa lägen det mest effektiva utnyttjandet av marken kan vara att pröva ny bebyggelse på exempelvis ett grönområde och samtidigt förbättra kvaliteten i intilliggande parker. Sådana analyser och prövningar måste naturligtvis göras men uttalandena fyller oss med oro eftersom historiska erfarenheter visar att staden praktiskt taget alltid prioriterar bebyggelse. Vi kommer att noggrant följa planarbetet och reagera på alla som vi finner felaktiga avvägningar. Vi kan i detta sammanhang inte underlåta att än en gång hänvisa till Peter Lundevall, Stockholm. Den planerade staden. Där sägs att frågan om att bygga i grönområdena kan bli morgondagens motsvarighet till rivningarna på malmarna (s. 183), att sådana områden som Bromma flygplats/Ulvsunda industriområde m.fl. områden historiskt sett inte har kunnat hålla stånd mot stadens naturliga tillväxtkraft (s. 193), att frågan kan ställas om en stor befolkning per definition är något positivt (s. 199) och att stadens mellanrum är lika laddat med innehåll som bebyggelsen (s. 201). Överhuvudtaget kan den boken rekommenderas för genomläsning av stadsbyggnadsnämndens politiker innan några beslut fattas. Minns ”almstriden” som politikerna förlorade!

### Strategiska områden, tyngdpunkter och trafikinfrastruktur

På Årstafältet (s. 59) måste lämnas utrymme för grönområden i det led av spridningszoner som går från Hanvedenkilen över bl.a. fältet och Årstaskogen in mot innerstaden. Det räcker inte med en stor stadspark utan flera grönstråk måste läggas mellan bebyggelsen för att djur och växter skall kunna sprida sig längs dessa zoner.

Vid Gullmarsplan och mellan Årstaskogen och Hammarby sjöstad (s. 60) är det nödvändigt att en korridor bevaras. Hammarbyskogen väster om Hammarbybacken och området fram till Årstaskogen utgör en spridningslänk, en av de sista återstående, mellan Årstaskogen och Tyrestakilen. Den är alltså en viktig del av Stockholms gröna kilar. Hammarbyskogen är också viktig för friluftslivet. Detta behöver ett bilfritt stråk från Årstaskogen mot Hammarbyskogen där gående, cyklister och vid tillfälle också skidåkare kan ta sig fram med minsta möjliga tvång att korsa biltrafik.

I fråga om Järva friområde (s. 61) vill vi understryka att naturen måste bevaras så att den regionala gröna kilen (Järvakilen med Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturresevat) inte skärs av från fortsättningen in mot stadens centrala delar.

Vi har tidigare bestämt avvisat Förbifart Stockholm som trafiklösning. Vi motsätter oss också de ingrepp som motorvägen skulle medföra i Stockholms grönområden, särskilt från Hjulstamotet och norrut. Ingreppen närmast norr om Hjulstamotet innebär att områdets funktion som en del av spridningsvägen till Nationalstadsparken försämras. Hanstamotet och ytlägena norr och söder därom ligger delvis inom Hansta naturreservat, som med sina flerhundraåriga ekar och sina hassellundar hör till den värdefullaste natur vi har. Känslan av

orörd natur i detta område kommer att kraftigt påverkas av buller från motorvägen. Här skapas alltså nya barriärer tvärs över Järvakilen. Vi vill tillägga att Stordiket vid Hägerstalund hyser den rödlistade större vattensalamandern vars fortlevnad inom området måste tryggas.

Beträffande Farsta (s. 65) finner vi det inte troligt att det gröna sambandet från Fagersjöskogen till Farstanäset skulle kunna kombineras med ett nytt stadsmässigt stråk utan att sambandet mellan Hanvedenkilen och grönområdena i Söderort (Fagersjöskogen, Majroskogen, Svedmyraskogen, Hemsbogen, Årstafältet, Årstaskogen, Tantolunden) skärs av. Detta får inte ske. Tvärtom bör målsättningen vara – som sägs beträffande Högdalen (s. 67) - att förbättra de ekologiska sambanden i Hanvedenkilen.

Om Mäljarbanan (s. 68) ska dras via Kista är det nödvändigt att den förläggs i tunnel för att inte skapa ännu en barriär över Järvfältet.

Spårväg Syd (s. 68) måste förläggas i sådan sträckning att den inte inkräktar på Älvsjöskogen, vilken den gör nu i utställningsförslagets kartsbild (s. 69). Tvärbanans sträckning mellan Älvsjö stn och Fruängen såsom det är ritad nu är inte nödvändigtvis det självklara alternativet. En utredning från 2002 visade att man även kunde dra Tvärbanan på Älvsjövägen, vilken för oss är det klart bästa valet ur både trafikmässig och miljömässig synpunkt. Älvsjöskogen får absolut inte röras utan ska istället bli naturreservat.

### Miljömålen

Vi anser att översiktsplanen måste grundas på inriktningar som medger att de nationella såväl som de regionala/lokala miljömålen klaras fullt ut, utan undantag. Ett titt på Stockholms miljöbarometer visar att det finns en hel del miljömål kvar att uppfylla och som behöver kraftfulla satsningar för att uppnås. Dessvärre så inger översiktsplanen inte någon större övertygelse om att de lokala miljömålen kan klaras. Tvärtom så inriktar sig översiktsplanen på att släppa ut mer CO2 genom Förbifart Stockholm och ingen garanti ges för skydd av stadens grönområden utanför naturreservaten, vilket förordas i miljömålet ”God bebyggd miljö”, för att ta två exempel.

För Stockholms Naturskyddsförening

Anders Tranberg, ledamot

För Söderorts Naturskyddsförening

Monica Atterbrant, ordf.