

Synpunkter på förslag till Översiktsplan för Stockholms stad

- detta yttrande har även skickats med vanlig post, men skickas även med e-post för säkerhets skull.

Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförordning, som är Naturskyddsföreningens båda lokala kretsar inom i Stockholms stad, lämnar följande gemensamma yttrande över samrådsunderlaget till Stockholms översiktsplan.

Allmänna synpunkter

Samrådsunderlaget ställer på många punkter upp goda mål för Stockholms framtida utveckling. Planeringsinriktningarna (målen) är ambitiösa och syftar till att bevara och utveckla stadens kvaliteter. Den grundläggande idén i samrådsunderlaget, att bygga en tätare stad, är i och för sig god. Den täta staden har stora miljöfördelar genom att man får ett bra underlag för effektiv kollektivtrafik, energiförsörjningssystem och offentlig och kommersiell service. För att denna täta exploatering inte ska leda till att människor mister sin tillgång till natur måste man bilda reservat 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.

Den till samrådsunderlaget fogade miljökonsekvensbeskrivningen efterlyser på flera punkter fortsatt planering som enligt vår mening borde ha ingått redan i underlaget. Den belyser härigenom på ett utmärkt sätt att underlaget är ofullständigt. Av detta följer också att underlaget inte är tillräckligt utförligt för att miljökonsekvenserna av underlaget skall kunna beskrivas konkret. Miljökonsekvensbeskrivningen fyller därmed inte sin uppgift, vilket alltså inte är författarnas fel. Innan översiktsplanen ställs ut måste den därför omarbetas i viktiga hänseenden.

Vi koncentrerar vårt yttrande till frågor som rör miljön, främst i fråga om trafik och grönområden. Vi begär att följande synpunkter beaktas.

Trafik

De trafiklösningar som presenteras i samrådsunderlaget medför att utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka, andelen kollektivtrafik sjunker och bullerstörningarna ökar. Planen måste omarbetas så att det blir mer satsningar på kollektiv- och cykeltrafik och minskad biltrafik.

I samrådsunderlaget konstateras (sid. 23) att en ökning av vägkapaciteten bidrar till ny trafik som tidigare gjordes med andra färdmedel eller inte gjordes alls. Detta betyder ju att det inte går att bygga bort trängseln på gatorna med nya trafikleder. Den ökade trängseln kommer att ge problem och förseningar för bilisterna själva, för kollektivtrafik med buss, samt även för varustransporter som är viktiga för stadens näringsliv och för stadens utveckling. Vi ser framförallt två vägar att gå för att uppnå ett effektivt transportsystem och samtidigt komma närmare gällande miljö- och klimatmål:

- Moderna och flexibla trängselavgifter

Det som avgör om trafiken i Stockholm fungerar eller inte är hur trängselavgifterna är utformade. Troligtvis (enligt en ny grundlagsutredning) kommer kontrollen av trängselavgifterna inom några år att läggas på lokal/regional nivå. Då finns förutsättningar att organisera trafiken bättre och att i princip avskaffa bilköerna. Översiktsplanen bör ta upp hur denna möjlighet bör utnyttjas.

Trängselavgifterna bör aktivt utnyttjas för att begränsa trängselproblemen, gynna kollektivtrafiken och säkra framkomligheten för yrkes- och busstrafik. Naturskyddsföreningen i Stockholms län gjorde för ett par år sedan en testkörning hos dåvarande Transek kring vad som skulle kunna åstadkommas med rätt begränsade finputsningar på den existerande trängselskatten.¹ Som framgår kan man komma mycket långt när det gäller att hantera trafiksituationen genom att förbättra utformningen av trängselavgifterna.

- Kraftfulla kollektivtrafiksatsningar

I Stockholm, precis som i Europas övriga storstadsregioner, har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion på ett effektivt och miljövänligt sätt. I samrådsförslaget finns ambitionen att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen, vilket är bra, men inte på långt när tillräckligt för att minska biltrafiken. Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i sin rapport ”Hållbara förbindelser”² visat på snabba, effektiva och ekonomiskt försvarbara infrastruktursatsningar som ett första led i en kollektivtrafiksatsning, förutom de som redan är under planering. Föreningens förslag till satsningar bygger dessutom på en finansiering från intäkterna av trängselavgifter.

Samrådsunderlaget leder i rakt motsatt riktning. Trots att man har ett uttalat mål att öka kollektivtrafikens andel av persontrafiken, finns det inte i planen någon uttrycklig prioritering att kollektivtrafiken ska byggas ut på bekostnad av biltrafiken. Att som i samrådsunderlaget

¹ http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

² <http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/hallbarforbindelser07.pdf>

t.ex. skriva att Förbifart Stockholm ska möjliggöra kollektivtrafik (s. 25) har ingen verkan, alla större leder kan ju användas för busstrafik. En stor del av förslagen till spårutbyggnader i planen föreslås inte genomföras förrän efter 2020 eller 2030, vilket är alldeles för sent för att miljömålen ska kunna uppnås. Enligt Cederschiöldsförhandlingens konsekvensanalys väntas bilköerna i regionen fram till 2030 öka 5-8 gånger. Detta innebär successivt försämrad framkomlighet för varustransporter, SL-bussar och privatbilister. Samtidigt är det kvaliteten på kollektivtrafiken som avgör hur hela trafiksystemet fungerar. Köer på Essingeleden stör inte pendeltåg och T-bana, men så snart spårtrafiken krånglar så märks det i vägnätet. Förbättrad kollektivtrafik är därför både ett sätt för regionen att ta ansvar för klimatkrisen, men också en prioritering som gynnar bilisterna. Utan en bra spårtrafik stannar vägtrafiken i Stockholm.

För att förhindra ökad klimatpåverkan, buller- och luftproblem krävs en mycket kraftfull satsning på förbättrade spårssystem. Ingen annanstans i landet är förutsättningarna bättre att styra över resandet till kollektivtrafik, och Stockholm bör därför föregå med gott exempel.

Målkonflikter

I samrådsunderlaget hänvisas till regionala prognoser som säger att vägtrafiken kommer att fördubblas till år 2030. Samtidigt är stadens mål att Stockholm ska vara fossilbränslefritt 2050. Denna konflikt beskrivs inte närmare, utan istället skrivs att ”Det finns stora förhoppningar om en teknikutveckling som på sikt skulle kunna innebära emissionsfria och koldioxidneutrala drivmedel”. I miljökonsekvensbeskrivningen (SBK 2008:5) skrivs angående koldioxidutsläppen att ”sannolikt kan man inte hoppas på att teknikutvecklingen löser problemen.” Likaså skrivs i MKB-n att ”sammanfattningsvis har översiktsplanen ambitiösa och utmanande mål, medan de konkreta åtgärderna inte preciseras.” Och ”då konflikten mellan behovet av ett minskat bilanvändande och den regionala prognosen är så tydlig vore det positivt att mer konkret beskriva hur konflikten ska lösas.” Vi instämmer i denna skrivning men vill skärpa kraven betydligt: Det är *nödvändigt* att i planen föreslå de åtgärder som krävs för att uppfylla klimatmålen.

Om man i huvudsak ska förlita sig på framtida teknik bör förutsättningarna för detta studeras närmare. Att ersätta dagens fossilbränslebundna trafik och verksamhet, och därutöver en 100 procentig ökning av trafiken, med koldioxidneutral teknik kräver stora investeringar i infrastruktur och teknik. Planen bör beskriva närmare vilken teknik det är man vill använda och vilka utrymmen och investeringar detta kräver. I kapitlet 2.7 ”Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem” skrivs att staden bör ha en god beredskap för nya energi-

lösningar, men vad detta innebär preciseras inte närmare. Att visa hur dessa system kan se ut är i högsta grad en fråga för den fysiska planeringen.

De lokala, regionala och nationella miljömålen måste betraktas som *förutsättningar* i planarbetet. Så har inte skett. Istället har trafikprognoser, där inte tillräcklig hänsyn tagits till miljömålen, tjänat som underlag. Om miljömålet ”begränsad klimatpåverkan” ska nås krävs kraftfulla åtgärder på flera plan. Sådana åtgärder kan vara ny teknik, utökade trängselavgifter, ekonomiska styrmedel, utbyggnad av kollektivtrafik och mer rationella transporter, både för personer och för gods. 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 som kan ge positiva miljöeffekter, såsom att stadsutvecklingen ska utvecklas gemensamt 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.

Cykeltrafik

Vi ser det som mycket positivt att cykeltrafiken omnämns i samrådsförslaget. Antalet cyklister ökar kraftigt i Stockholm enligt Trafikkontorets mätningar. Det är därför nödvändigt att beakta cykeltrafiken i alla relevanta plandokument i staden, så som man t.ex. alltid gör med biltrafiken och kollektivtrafiken. Cykeln är idag ett så pass viktigt fordon i Stockholm att det förtjänar ett eget avsnitt i samrådsförslaget och ska inte klumpas ihop med andra trafikslag såsom skett nu i samrådsförslaget.

I samrådsförslagets avsnitt om *Miljö och hälsa i en tät storstad* (avsnitt 2.9) görs följande kommentarer. Infrastrukturplanering som leder till ökad cykelpendling bör få en mycket högre prioritet i samrådsförslaget eftersom alla sådana åtgärder hjälper staden att hålla gränsvärden för partiklar och kvävedioxid. Den fossilfria trafiken som eftersträvas enligt samrådsförslaget finns redan - cykeltrafiken. Öka den andelen genom att bygga ut infrastrukturen för den fossilfria persontransport som finns här och nu.

Staden ska underlätta cykelpendling genom klara och tydliga cykelleder, från söder till norr och från öst till väst, samt inne i stadskärnan. Nu förhindras raka cykelstråk av kvarterskorta enkelriktningar (ex. Drottninggatan) och cykelbanor som plötsligt tar slut. Detta leder till onödiga omvägar, olyckor och konflikter i trafiken. Enkelriktade gator bör öppnas upp för cyklister som man har gjort på t.ex. Götgatan. För att öka cykelpendlandet bör cykelstråken vara sammanhängande och trygga.

Vidare bör man se över om nätet av cykel- och gångvägar är tillfredställande till och från skolor för att barn och ungdom ska få ökad rörelsefrihet och minimera behovet bilskjutsande. Begränsa bilåkandet radikalt på gator i innerstaden där det finns skolor ex. Tjärhovsgatan, Frejgatan, Hälsingegatan. Att ha tydliga cykelstråk med trygga avgränsade cykelbanor ger större rörelsefrihet för barn och ungdom. Staden ska erbjuda rörelsefrihet för alla.

I Folkhälsoinstitutets rapport *Bygg för bättre hälsa* framgår också att cykelpendlandet ökar om luftkvaliteten under färdvägen är bra, samt att det går snabbt och lätt att ta sig från punkt A till punkt B. Undvik att blanda bilister och oskyddade trafikanter och planera cykelstråken väl så att cyklister slipper tidskrävande omvägar. Alla nybyggda bostadsområden skall ha cykelbanor. Cykelfält är inte en acceptabel lösning för nybyggda bostadsområden. Bostadsområdet Norra Station bör bli ett mönsterområde gällande cykelbanor och cykling. Felbyggda bostadsprojekt rättas till. Hammarby Sjöstad bör få cykelbana till Skanstull och till Slussen.

Cykelparkering nämns inte alls i samrådsförslaget. Stockholm bör titta på Malmö stads arbete med cykelparkeringar och överväga utvecklandet av inomhusparkeringar. Cykelparkeringar bör ges en minst lika framträdande roll i utvecklandet av nya bostadsområden som bilparkeringar. Staden bör även utöka möjligheterna att ta med sig cykel i kollektivtrafiken, exempelvis på Roslagsbanan.

I samrådsförslaget avsnitt om *Ett modernt transportsystem och hållbart resande* (avsnitt 2.5, sid. 25) finns en skrivning om effektiv anslutning från utbyggnad av vattenburen trafik till cyklar, liknande skrivning bör finnas för utbyggnad av kollektivtrafik.

I samrådsförslaget avsnitt om *En mångsidig stad för kultur och upplevelser* (avsnitt 2.8) kan följande kommentar göras. Cykelturism bör nämnas i planen. Många turister väljer att hyra cykel nu när det är smidigt. Sammanhängande och väl skyltade cykelstråk från innerstad ut över hela Stockholms län gynnar lokala butiker och näringsidkare.

När det gäller *plankartan*. Viktiga planerade cykelstråk finns inte med på plankartan. Detta bör justeras!

Hälsa och trafik

Samrådsunderlaget redovisar strategier som kan göra att många människor kan få kortare resvägar till arbetet och därmed kan cykla och promenera, vilket är positivt för hälsan och miljön. Andra strategier ger emellertid sämre hälsoeffekter, i synnerhet de som bidrar till en ökning av vägtrafiken.

Många miljöer i Stockholm, i synnerhet vid infartsleder och innerstadsgator, är mycket störda av luftföroreningar och höga bullernivåer. Buller kan medföra störd sömn och vila, stress, förhöjt blodtryck m.m. Luftföroreningar kan ge många hälsoeffekter, bl.a. astma och försämring av lungfunktionen. För att komma tillrätta med dessa problem bör användandet av bil begränsas. Det framgår inte i planen hur detta ska göras möjligt. Att anlägga fler bullerskydd vid rekreationsområden är också en åtgärd som samrådsförslaget bör betona.

I planen antas att nya trafikleder kan leda bort trafik från tätbebyggda områden. Erfarenheter visar dock att förbifarter inte ger mindre trafik i stadskärnorna, snarare fylls gatorna med annan trafik så att den totala trafikmängden ökar. Om trafiken ska minskas så måste systemet med trängselavgifter utvecklas.

Vi vill också betona vikten av att inte bygga fler bostäder där luft- och ljudmiljön redan är dålig, t.ex. längs trafikleder.

I strategin ”Förstärk strategiska samband i staden och regionen” föreslås att göra stadsmässiga gator av trafikleder och längs dessa gruppera bebyggelse. Vi är mycket tveksamma till att bygga strukturer på vägtrafik, vilket kan generera mer trafik och dessutom ge en dålig bostads- och arbetsmiljö. Stadsmässiga gator är inte mer miljövänliga än trafikleder bara för att de byter utseende.

Grönområden

Enligt vår syn skulle det behövas ett särskilt avsnitt om grönområden i samrådsförslaget, då vi anser att samrådsförslagets beskrivning av fokusområdet *Idrott, rekreation och attraktiva grönområden* fokuserar alldeles för lite på grönområden. Väl medvetna om att Parkprogrammet tagit in en del av det som 1999 års översiktsplan (ÖP99) nämnde om grönområden, så anser vi att ÖP99 på ett fördömligt sätt markerade grönområdenas betydelse genom att ha separata avsnitt om dessa. På sid. 110-112 hade ÖP99 ett avsnitt om de gröna rummen, på sid. 133-138 om Stockholms grönstruktur och på sid. 143-145 om Stockholms

ekologiska känslighet. Att ha ett fokusområde enbart för grönområden är inte orimligt då kunskapen och förståelsen om grönområdenas betydelse ökat enormt sedan nuvarande översiktsplan skrevs. Nedan ges en närmare beskrivning av vad vi efterlyser när det gäller sådant som berör grönområden/parker.

Uppföljning av nuvarande översiktsplan

Vi ställer oss frågande till varför samrådsförslaget dragit ner på andelen text om grönområden jämfört med ÖP99. Det mesta av det som står i ÖP99 är ju fortfarande i högsta grad användbart när det gäller detta område, och vi ser ingen anledning att ta bort avsnitt. Däremot finns anledning att uppdatera ÖP99:s texter om grönområden så att de passar in den nya kunskap som kommit fram sedan ÖP99 skrevs.

En uppdatering av ÖP99:s avsnitt om ”Stockholms ekologiska känslighet” samt ”Speciella natur- och kulturvärden” hade vi gärna sett. Detsamma gäller kartorna om ”Stockholms grönstruktur” och ”Ekologiskt särskilt känsliga områden”. Särskilt kartan om ”Stockholms grönstruktur” anser vi bör göras mer detaljerad. Naturmark (skog/våtmarker m.m.) och parkmark måste t.ex. markeras olika, och de gröna kilarna måste ritas ut. Dessutom måste en översyn göras av de större natur- och friluftsområdena, då t.ex. Majroskogen bör läggas till här. Majroskogen räknas i dag som närnatur, men enligt vår mening ligger skogen närmare kriterierna för större natur- och friluftsområden. (läs mer om Majroskogen i bilagan längst bak). Att koppla ihop ÖP99:s kartor med den nya kartan om Stockholms ekologiska infrastruktur vore en god idé som vi ser det.

Exploatering av grönområden och parker

Vi anser att samrådsförslaget tydligare måste ange vilken inriktning som gäller vid exploatering av mark. Samrådsförslaget redogör (s. 19) för att de senaste årens exploateringar huvudsakligen skett på redan exploaterad mark, men det är oklart vad som gäller framöver. Vi anser att samrådsförslaget ska uttrycka att inriktningen fortsätter på den inslagna vägen, vilket i princip är en nödvändighet om staden vill ha den ekologiska infrastrukturens kvaliteter och samband.

För att understryka vikten av att bygga på redan exploaterad mark anser vi att samrådsförslaget, likt RUF 2010:s förslag på MKB (s. 48), bör uttrycka att grönområden ska ses som en *icke-förnyelsebar resurs*. Detta sänder en tydlig signal till politiker m.fl.

Vi är positiva till samrådsförslagets idéer om att däcka över ytkrävande infrastruktur. Dock anser vi att samrådsförslaget måste uttrycka att det krävs ännu mera styrning som gör att staden i första hand bygger på redan exploaterad mark, även om det är dyrt och krångligt att bygga på överdäckad infrastruktur. Att nagga grönområden i kanten för att det är billigare än att däcka över är oacceptabelt, anser vi.

Något vi noterar med stor besvikelse är att samrådsförslaget inte har med ÖP99:s förslag om att bebygga Bromma flygplats. För oss är det en klar tillbakagång, särskilt då vi och många andra anser att argumenten för att bebygga Bromma flygplats blivit ännu starkare sedan ÖP99 skrevs. Behovet av redan exploaterad mark har ökat enormt och tåget kommer att ersätta inrikesflyget de kommande tio åren. Att bebygga Bromma flygplats är helt i linje med tanken om att bygga staden inåt, i synnerhet då läget är mycket attraktivt och när den friställda ytan blir lika stor som Kungsholmen(!). Naturskyddsföreningen i Stockholms län visade under hösten 2007 en plan för hur det skulle kunna se ut om Bromma flygplats bebyggdes. Planen visade att 50 000 boende och arbetande skulle rymmas på ytan som den nuvarande Bromma flygplats upptar³. Om Brommaflyget till stor del ersattes med klimatsmart tåg vore det en stor vinst ur klimatsynpunkt för staden och nationen som helhet. Ytterligare vinster för stockholmarna vore bl.a. mindre buller. Vi är såklart medvetna om det förlängda avtalet för Bromma flygplats, men lika medvetna är vi om att detta beslut när som helst kan rivas upp.

Vi är som alla andra medvetna om att Stockholm behöver nya bostäder inte minst för att stadens ungdomar skall hitta någon stans att bo. Vi är självfallet inte motståndare till att det byggs i Stockholm. Även obebyggda områden kan någon gång behöva tas i anspråk. Dock anser vi att när så sker så ska en metod med *miljöanalytisk modellering*⁴ användas. Metoden möjliggör att i förväg kunna göra en bedömning av vilka miljökonsekvenserna blir av ett intrång i t.ex. en tätortsnära skog. Vi anser att samrådsförslaget bör föreslå att denna typ av metod används, då den skulle bidra till att tillvara stadens unika kombination av bebyggelse och natur. Metoden skulle dessutom förhindra att för små vinster i fråga om bebyggelse, offra stora naturvärden.

Skydd av grönområden

Samrådsförslagets påstående (sid. 19) om att ”flertalet av stadens större natur- och friluftsområden har fått ett långsiktigt skydd som natur- och kulturresevat”, kan vi inte riktigt

³ Se ”Bromma efter flyget”: <http://www.stockholm.snf.se/efterflyget.htm>

⁴ Läs mer om miljöanalytisk modellering på <http://www.arkitekt.se/s31346>

hålla med om då endast hälften (8 av 16) av ÖP99:s föreslagna områden har fått skydd⁵. Vi vill att den nya översiktsplanen intar en mer offensiv inställning och föreslår nya kultur- och naturreservat, förutom att uppmana till att snarast genomföra ÖP99:s förslag på reservat. När det gäller att identifiera skyddsvärd natur önskar vi att samrådsförslaget kunde vara mer utförlig i sin beskrivning. I samrådsförslagets planeringsinriktning (s. 21) nämns att ”omistliga ekologiska värden” inte ska gå förlorade, men inget nämns om vad som karakteriserar ”omistliga ekologiska värden”. Vi anser här att samrådsförslaget bör anta ÖP99:s klassificering (s. 143) av ”särskilt betydelsefulla naturmiljöer”⁶ som ett mått på ”omistliga ekologiska värden”.

I planeringsinriktningen nämns också att ”förlorade ekologiska värden ska kompenseras”. Här ges heller ingen utförligare information och vi undrar naturligtvis hur samrådsförslaget tänker kring kompensation av förlorade ekologiska värden. Ett tillägg anser vi måste till här, då annars respekten för naturmark kan sjunka om den alltid kan kompenseras. Samrådsförslaget bör i sammanhanget skriva att intrång i ekologiskt värdefulla miljöer ska ses som en sista utväg när alla andra alternativ är uttömda och en noggrann *miljöanalytisk modellering* gjorts.

Dessutom måste samrådsförslaget precisera vad kompensationen innebär. Vi har erfarenhet⁷ av att s.k. grönkompensation i samband med exploatering den senaste tiden kan innebära förbättrad belysning och förnyad gatsten, alltså långt ifrån den ursprungliga tanken som var att kompensera med likvärdig natur. Vi tror inte att samrådsförslaget tänker på denna typ av kompensation med belysning och gatsten, men vi vill påtala att detta kan ske om inte en närmare beskrivning av kompensation nämns. Vårt förslag är att samrådsförslaget tar ett nytt kliv mot en miljövänligare huvudstad genom att skriva att kompensation dels ska innebära att återställa likvärdig naturmark i närheten, och dels innebära att det ekologiska värdet höjs påtagligt i omgivande naturmark. Miljöförvaltningen får ansvaret för att detta följs.

I samrådsförslagets planeringsinriktning (s. 21) skrivs att ”de ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområdena skyddas i möjligaste mån...”. Formuleringen ”i möjligaste mån” innebär naturligtvis, anser vi, alldeles för många möjligheter till tolkningar, något som

⁵ Följande åtta områden väntar på att bli skyddade som kultur- eller naturreservat: Järva friområde, Kyrkhamn-Lövsta, Norra och södra Djurgården, Årstaskogen med Årsta holmar, Älvsjöskogen, Rågsveds friområde, Fagersjöskogen med Farstanäset, och Hammarbyskogen.

⁶ I särskilt betydelsefulla naturmiljöer ingår: äldre barrskogsbestånd, våtmarker och små vattendrag, gamla ädellövträdsbestånd samt naturstränder och övriga vegetationsklädda stränder.

gynnar byggbolagen och hotar bl.a. det vatten som gör Stockholm unikt. Det hela blir helt enkelt inte trovärdigt om man i ena delen av samrådsförslaget pratar om att säkerställa en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag, och i en annan del säger att viss byggnation i ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområden får förekomma.

Vår definitiva ståndpunkt, som vi även vill att samrådsförslaget ska skriva istället, är att de ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområdena ska skyddas som naturreservat eller liknande. Att tillåta exploatering drabbar staden negativt. En mängd viktiga ekologiska processer och ekosystemtjänster är knutna till dessa områden, som också utgör grundstommen i många av Stockholms grönområden. Att skydda de ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområdena är, enligt oss, en förutsättning för att uppnå Stockholms miljömål om hållbar användning av mark och vatten.

Två viktiga underlag vi saknar i samrådsförslaget är *RUFS 2010* och Länsstyrelsens rapport (2003:20) *Aldrig långt till Naturen*. RUFS 2010 är inte klar men ger klara besked till kommunerna angående sådant som att ”viktiga reproduktionsområden för djur- och växtarter samt regionalt viktiga spridningssamband ska identifieras och säkerställas”⁸. Här efterlyser vi hur samrådsförslaget tänker om framför allt identifieringen. Vem ska identifiera? Hur ska den göras? Vilken prioritering är nödvändig? Överhuvudtaget bör samrådsförslaget anta det som står om grönområden i RUFS 2010 och tillhörande MKB för att sedan bygga på med eget material som berör Stockholm specifikt.

Rapporten *Aldrig långt till Naturen* skrevs med syfte att skydda den tätortsnära naturen, och gav tydliga målsättningar för kommunerna när det gällde inrättandet av natur- och kulturresevat. Beklagligt nog har vi sett att Stockholms stad hittills inte uppfyllt Länsstyrelsens uppsatta mål, något som samrådsförslaget inte nämner något om. Enligt målsättningen skulle naturreservaten Årstaskogen med Årsta holmar, Norra Djurgården och Järva friområde ha inrättas senast 2006, men ännu har det inte hänt något med dessa områden. Att påtala vikten av att följa Länsstyrelsens målsättning i samrådsförslaget, anser vi vara en självklarhet. Dessutom bör samrådsförslaget redogöra för hur staden ska komma i kapp Länsstyrelsens målsättningar för Stockholms stad, vilka skräcker sig fram till 2013.

Biologisk mångfald

⁷ Erfarenheterna kommer ifrån våra genomgångar av förslag till detaljplaner.

⁸ RUFS 2010. Samrådsförslag, s. 95.

Biologisk mångfald berörs lite grann i samrådsförslaget men vi saknar en koppling till riksdagens miljömål. Enligt riksdagens miljömål (2005/06:MJU3) ska den biologiska mångfalden bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Samhällsvinster med grönområden

Vi anser att samrådsförslaget i högre grad måste lyfta fram de samhällsvinster som Stockholm får till följd av sina grönområden. Flera viktiga samhällsvinster, som tyvärr varken ÖP99 eller samrådsförslaget tar upp, utgörs av s.k. *ekosystemtjänster* av varierande slag. Exempel på ekosystemtjänster som grönområdena bidrar med är; förbättrad luftkvalitet (tio träd kan ta upp ett ton partiklar varje år); förbättrad infiltration av regnvatten (minskar risken för översvämningar och minskar risken för marksättning); upptag och rening av t.ex. metaller (genom filtrering i marken) och ökad pollinering. Dessutom hjälper vegetationen till med att ta upp koldioxid i staden, minskar stadens energiförbrukning, utjämnar stadens klimat och minskar bullret.

Gemensamt för tjänsterna är att de är gratis och att samhällsvinsten försämras om grönområdena i Stockholm påverkas negativt t.ex. genom exploatering, utsläpp, fragmentering m.m. Att bevara de gröna kilarna, liksom att inrätta kultur- och naturreservat, är en nyckelfaktor för att säkerställa en fortsatt god tillgång till ekosystemtjänsterna.

En annan vinst med Stockholms grönområden är de är viktiga för stockholmarnas hälsa. I stadens parker kan alla, i stort sett oavsett ålder och fysik, röra sig och genom motion förbättra sin kondition. I närnaturen får de tillfälle till längre promenader, avkoppling och naturupplevelser. Barn, i sällskap med föräldrar, i förskolegrupper och i skolklasser behöver röra sig i naturen, Stockholms bostäder blir mycket bättre när de omges av grön natur eller sådan finns i deras omedelbara närhet. Olika undersökningar har också visat att detta är något som stockholmarna uppskattar. Enligt en undersökning av Stockholms idrottsförvaltning vill en tredjedel av stockholmarna helst att staden satsar på friluftsområden. Inget annat område har en lika stor andel. Av länsstyrelsens rapport 2004:23 framgår att 78 procent av stockholmarna hade besökt ett större naturområde under det senaste året. Av dessa vandrade eller promenerade 86 procent. Hela 87 procent sade sig intresserade av att vistas i naturen.

I de större naturområdena kan de finna ett rikt växt och djurliv, en bättre luftkvalitet och tystnad. Här finns även möjlighet till ett rikt friluftsliv som enkelt kan nås med kollektivtrafik. Allt detta bidrar också till avkoppling och avspänning från den stressande miljö som storstaden ofta kan utgöra. Det är därför också från hälsosynpunkt viktigt att Stockholms grönområden bevaras och utvecklas.

En ytterligare vinst med grönområdena är att de är en del av stadens varumärke om en blå och grön stad. Stockholms skönhet skapas inte endast av de fria vattenområdena, utan också av all grönska som finns insprängd i bebyggelsen. Både för vår egen skull och för turismen, som är en mycket viktig näring, måste vi bevara denna balans mellan bebyggelse, vatten och grönska som gjort Stockholm till en av världens vackraste städer. Det finns alltså en stor anledning till att vi behöver bevara, utveckla och utöka grönområdena i Stockholm.

Parkprogram och parkplanering

De Parkprogram över Stockholm som framställts anser vi är ett mycket bra initiativ av staden. Dock är vår erfarenhet så här långt att Parkprogrammen ofta inte följs av stadsdelsnämnderna som har ansvar för att verkställa Parkprogrammets riktlinjer. Vi anser att samrådsförelaget bör uppmärksamma detta problem och betona vikten av att de som ska utföra riktlinjerna har de resurser och kompetens som krävs. Det är utomordentligt viktigt att staden anslår tillräckliga medel och inrättar sin organisation så att områdena också underhålls och bevaras i bästa skick. Stockholm bör, i likhet med Göteborg och Malmö, stärka skyddet, vården och utvecklingen av parker och naturområden genom att återskapa parkförvaltningen och tillsätta en stadsträdgårdsmästare. Bara om så sker kommer Stockholms invånare att uppskatta de gröna områdena och utnyttja dem på det sätt som de förtjänar. Dessutom måste någon typ av kontrollfunktion till som ser till att riktlinjerna följs. Kontroll bör också finnas när det gäller underhåll, särskilt i parker, då vi på senare år beskådat en tydlig försämring av Stockholms parkskötsel.

I samrådsförslaget (s. 20) går att läsa att: ”genom att satsa på parker och grönområden i samband med förtätning kan stadsmiljön som helhet bli bättre, även om grönytorna minskar i vissa fall”. Vi ser här en klar risk att satsningen uteblir och att parkerna och grönområdena endast krymper till förmån för byggnation. Samrådsförslaget bör alltså stryka denna mening, men kan gärna behålla att satsningar på parker och grönområden behövs för att förbättra stadsmiljön. Därtill menar vi att det behöver nyskapas parker i takt med att stadens befolkning

växer. Detta är fullt möjligt att göra och kommer gynna Stockholm både ekonomiskt, socialt och miljömässigt.

Gröna kilar och barriärer

Samrådsförslagets påstående om att ”Stockholm i stort sett har skyddat sin del av de regionalt betydelsefulla gröna kilarna”, anser vi är att gå händelserna i förväg, då mycket återstår att göra. ”Stockholm är på väg att skydda sin del...” vore bättre beskrivning anser vi. Samrådsförslaget är inne på att Järvakilen, Nationalstadsparken och Hanvedenkilen behöver uppmärksammas i den fortsatta planeringen, men nämner inget konkret.

När det gäller Hanvedenkilen anser vi att samrådsförslaget, till att börja med, bör föreslå att Fagersjöskogen med Farstanäset och Rågsved friområde utreds för naturreservat, såsom ÖP99 föreslagit. Därutöver anser vi att samrådsförslaget bör innehålla följande komplettering av nuvarande översiktsplan: dels föreslå att det lovande projektet om en ny nationalstadspark, Ekopark Syd, verkställs, och dels föreslå att Majroskogen bör utredas som ett nytt naturreservat. Se mer information om Ekopark Syd och Majroskogen i efterföljande bilaga.

De gröna kilarna är ett ekologiskt system som är nödvändigt för att djur och växter skall kunna leva kvar och sprida sig inom storstadens område. Den fortsatta bebyggelsen inom Storstockholmsområdet har på många platser skurit av dessa kilar och på så sätt hotat bestånd av insekter, ryggradslösa djur, växter m.fl. Järvakilen är ett bra exempel på en grön kil som kan komma att drabbas. Det skulle vara mycket olyckligt för Stockholms ekologiska infrastruktur om de gröna kilarna inte får fortsätta vara intakta.

Vi hälsar med tillfredsställelse uttalandet, att den ekologiska infrastrukturens kvaliteter och samband, i form av, kärnområden, spridningszoner och buffertzoner ska värnas och utvecklas så att stockholmarnas behov av en upplevelserik rekreation inte äventyras eller omistliga ekologiska värden går förlorade. Emellertid saknar vi konkreta exempel på hur detta ska värnas och hur starkt ska detta väga i kommande exploateringsärenden?

Något vi vill uppmärksamma är den ökande risken för att de gröna kilarna exploateras om områden utanför stadens gränser som ägs av staden och som ingår i en grön kil säljs av. Vi motsätter oss att staden avhänder sig sådana för staden viktiga områden.

Det är inte bara de gröna kilarna som är av betydelse för Stockholms ekologiska känslighet. Även mindre naturområden i anslutning till kilarna har stort värde för att bevara den

biologiska mångfalden, och dessutom berikar de stadens centrala delar med natur. Som exempel kan nämnas förbindelserna från Hanvedenkilen och Tyrestakilen över Flatenområdet och Skogskyrkogården respektive över Fagersjöskogen och Majrosskogen och vidare över Svedmyraskogen, Hemskogen, Årstafältet och Årtaskogen /Årsta holmar till Tantolunden.

Förbindelser mellan olika spridningszoner kan öppnas genom s.k. ekodukter, broar med vegetation där djuren kan passera över vägen. Ekodukter används i ekologiskt viktiga områden, för att binda samman områden som delats av en väg, exempelvis där vägen korsar viktiga vandringsleder för djuren. Två viktiga ekodukter behövs i södra Stockholm nämligen över Örbyleden som i dag skär av Majrosskogen från resten av Hanvedenkilen och över Magelungsvägen som skär av Hanvedenkilen ännu en gång. Dessa två förslag på ekodukter fanns med i den Miljöutredning som gjordes 2003 av Miljöförvaltningen (s. 100).

Förutom rena miljövinster så vill vi påminna om att de gröna kilarna är unika i sitt slag i världen, samt att kilarna liksom grönområdena i övrigt har ett alldeles eget värde.

I efterföljande bilaga yttrar vi oss närmare om vissa områden som borde ha behandlats på annat sätt i samrådsunderlaget. Vi går inte på områden som redan är skyddade som naturreservat, då vi förutsätter att skyddet för dessa områden respekteras.

Bilaga

I denna bilaga yttrar vi oss närmare om vissa områden som borde ha behandlats på ett annat sätt i samrådsunderlaget. Vi går inte på områden som redan är skyddade som natur- eller kulturresevat.

Nationalstadsparken

Av samrådsunderlaget framgår att Nationalstadsparken berörs av många trafikleder som planeras för en närmare eller mer avlägsen framtid som exempelvis tvärbana till Ropsten och Österleden. Det framgår inte alls hur författarna tänker sig att Nationalstadsparken skall undgå påverkan av sådana trafikleder. Vi vill påminna om att parken är skyddad från sådan påverkan genom beslut av riksdagen.

Enligt Översiktsplanen för Nationalstadsparken (i den nyligen utställda versionen) berör den ekologiska spridningsfunktionen mellan Norra och Södra Djurgården även områden utanför Nationalstadsplanen. Mellan kärnområdena ligger spridningszoner där parker och naturmarker ingår i bebyggda eller anlagda områden. Gärdet-Storängsbotten fungerar som spridningszon mellan Norra och Södra Djurgården. De höga naturvärdena i kärnområdena är beroende av fungerande spridningssamband. Enligt översiktsplanen gäller det i första hand att skydda dagens värden och därvid behålla och förstärka strukturen med kulturlandskapets öppna och halvöppna marker och skogskullar. Särskilt viktiga att bevara är gamla, stora vidkroniga eller döende träd. I andra hand behöver spridningszonerna också förstärkas genom restaurering och nyanläggning av natur. Troligen riskerar djur- och växtlivet på Södra och Norra Djurgården att försämrats med de spridningszoner vi har i dag. Det tar lång tid innan effekterna av att spridningszonerna försvagats syns i kärnområdena.

Andra spridningszoner

Även på andra håll är det viktigt att bevara och förbättra funktionen hos spridningszonerna mellan de gröna kilarna och stadens centrala delar, trots att det kan komma att kollidera med en tätare stad, t.ex. Blackeberg, Liljeholmen-Aspudden. Långbro-Älvsjö och Fagersjö-Hökarängen/Gubbängen.

Gullmarsplan – Årstaskogen/Årsta holmar

Sedan maj-juni 2006 finns ett förslag, antaget av stadsbyggnadsnämnden och marknämnden i Stockholm, att göra Årstaskogen och Årsta holmar till ett naturreservat. Förslaget har nu lagts på is av den nya majoriteten i Stadshuset. Anledningen förefaller vara att man vill bebygga en

del av det planerade naturreservatet, nämligen den del av Årstaskogen som ligger närmast Gullmarsplan. Exploateringskontoret har i ett tjänsteutlåtande år 2007 ansett att det område som föreslagits som naturreservat i den del som ligger närmast Gullmarsplan bör utredas tillsammans med övrig utveckling av området som ett möjligt stadsbyggnadsområde med en kombination av park och bebyggelse. I samma utlåtande talas om en bättre sammankoppling av Hammarby sjöstad via områden kring Hammarbybacken.

Hammarbyskogen väster om Hammarbybacken och området fram till Årstaskogen utgör en spridningslänk, en av de sista återstående, mellan Årstaskogen och Tyrestakilen.

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.

Av tabellen på sid. 53 i samrådsunderlaget framgår att en förstärkning av strategiska samband i staden inte bidrar till att värna och utveckla stadens ekologiska infrastruktur. Det på plankartan illustrerade sambandet Gullmarsplan – Hammarby sjöstad är ett typiskt exempel på det. Natur som ödelagts kan aldrig återställas. Vi kan inte ha ett Stockholm där växling mellan makthavarna vart fjärde år leder till ändrade planer som medför en långsam fragmentisering av Stockholms viktigaste naturområden. Vi kräver därför att det liggande förslaget till naturreservat för Årstaskogen-Årsta holmar genomförs nu och att även ett skydd för Hammarbyskogen som naturreservat utreds.

Årstafältet

Oavsett vad som kommer att ske med Årstafältet får en eventuell bebyggelse i vart all inte utformas så att Årstafältets funktion som spridningszon för djur och växter (se ovan) omintetgörs eller försvåras. Vid en eventuell bebyggelse måste därför tillräckligt breda korridorer utformas så att de tillåter fåglar, flygande insekter och väster som sprids med vinden att etablera sig inom korridorerna och därifrån kunna fortsätta in mot Årstaskogen. En sådan korridor skulle kunna läggas runt omkring Göta landsväg men flera behövs. I anslutning till en sådan korridor bör en ekodukt byggas över Huddingevägen för att djur ska kunna passera på den mellan Hemskogen och Årstafältet.

Älvsjöskogen

Området karakteriseras av hållmarker med högre tallskog, av smala sprickdalar med granskog och av våtmarker. Områdets samband med Huddinges grönområden, via Långsjön och naturmiljöer i omgivande bebyggelseområden, fyller en viktig funktion som biologisk

spridningsväg. Västra Älvsjöskogen ligger i Stockholm och bör skyddas som naturreservat. Det är viktigt att förbättra förbindelserna under eller över järnvägen,

Rågsveds friområde

Området har med sina fågelrika våtmarker, bäckraviner och ekskog stor betydelse för friluftslivet och ingår i Hanvedenkilen. För områdets rekreativa och ekologiska funktioner är kontakten med Huddinges grönområden viktig. Enligt länsstyrelsen har reservatbildning påbörjats och bör fullföljas. Förbindelserna över Magelungsvägen bör förbättras.

Fagersjövägen med Farstanäset

Området har sluten barrskog och ädellövskog i kuperad terräng och ingår i Hanvedenkilen. Enligt länsstyrelsen har reservatbildning påbörjats och bör fullföljas. Förbindelserna över Magelungsvägen bör förbättras.

Majroskogen

Majroskogen är ett utmärkt exempel på ett medelstort naturområde som innehåller stora egna värden och samtidigt utgör en betydelsefull förbindelse mellan Stockholms gröna kilar och de inre grönområdena (se ovan). Dess värden har dokumenterats genom en inventering som en av våra medlemmar gjort.

Vår uppfattning att göra Majroskogen till naturreservat är välgrundad och bygger på att Majroskogen uppfyller de kriterier som både ÖP99 och Stockholms nuvarande Miljöprogram kräver för att skydd enligt miljöbalken ska upprättas. Inventeringar utförda i samband med revideringen av Skötselplanen över Majroskogen och av Stockholms Naturskydds-förening visar dessutom att Majroskogen bär på en mängd (25 st.) skyddsvärda arter enligt ArtArken, varav 9 är rödlistade (8 missgynnade och 1 sårbar). Bl.a. har kamjordstjärna (*Gastrum pectinatum*) observerats, en art som bara har hittas på ett annat ställe i Stockholms stad (Hansta naturreservat).

Enligt Miljöförvaltningen utgör Majroskogen ett mycket värdefullt natur- och friluftsområde⁹, och vi anser att skogen innehar många naturtyper med höga naturvärden som genom ett naturreservat kan få ett säkert skydd och en större kännedom. Två för Stockholm mindre vanliga naturtyper finns i Majroskogen och det är gammal granskog (över avverkningsålder) och trädklädd myr med hjortron och tranbär.

⁹ Förslag till fortsatt inriktning för Högdalstopparna. Utlåtande 2006:110 (Dnr 328-3467/2005, 328/1272/2005). s. 34

Beklagligtvis har Majroskogen redan i vissa delar gjorts till föremål för markanvisningar, vilket visar att staden inte verkar ta krafttag mot byggnationer i gröna kilar och områden med höga naturvärden.

Kyrkhamn-Lövsta

Detta är ett strandnära och för friluftslivet värdefullt äldre odlingslandskap. Området ingår i den regionala Görväln-kilen och ansluter till Järfällas naturreservat. Ett bildande av naturreservat för området har tidigare övervägts men ännu inte lett till resultat. För att bevara områdets biologiska mångfald och rekreationsvärden är det viktigt att arealen ekologiskt viktig naturmiljö inte minskar.

Ekopark Syd

Ekopark Syd är tänkt att bli en ny nationalstadspark i Söderort och bör enligt Farsta stadsdelsnämnd inkludera området ”Majroskogen, förbi Gubbängens idrottsplats, Högdalstopparna, Fagersjöskogen, Snösättravägen, Högmora, Svartvik, Farstanäset, Magelungen och runt sjön där marken är tillgänglig”¹⁰. Motiveringen till att inrätta en ny nationalstadspark har bl.a. varit att ”de ekologiska värdena i området ska utvecklas”¹¹, att ”värna de gröna gemensamma ytorna”¹² och att ”med en utökad byggnation av bostäder följer krav på kommunikationer men också på rekreationsområden. Projektet (Ekopark Syd, vår anm.) kan klargöra möjligheten att skapa och bevara grönområden samtidigt som det byggs nya bostäder i Farsta”¹³.

Vi instämmer i ovanstående motiveringar och ser att en ny nationalstadspark skulle kunna medverka till att säkerställa samrådsförslagets beskrivning av en grön storstad med ett rikt växt- och djurliv. Dessutom skulle ett samlat grepp om nämnda inkluderade grönområden ytterligare säkra den kilstruktur som i dag syns bra från luften men otydligare i stadens dokument. Istället för att som nu ofta fokusera på varje grönområde för sig kan Ekopark Syd bidra till att staden i högre grad börjar se kopplingarna mellan grönområdena och hur man kan underlätta och utveckla dessa kopplingar både för människor och för flora och fauna.

Vi anser att ett Ekopark Syd bör innehålla en inriktning där nya byggnationer bör hållas till

¹⁰ Förslag till fortsatt inriktning för Högdalstopparna. Utlåtande 2006:110, s. 25

¹¹ Förslag till fortsatt inriktning för Högdalstopparna. Utlåtande 2006:110, s. 15

¹² Insyn – Farsta stadsdelsnämnd. Protokoll från sammanträde 15/2 2006
<http://www.farsta.stockholm.se/insyn/VisaProt.asp?protid=74> (26 dec 2007)

¹³ Insyn – Farsta stadsdelsnämnd. (DNR 102-40/2005) 9/3-2005
<http://www.farsta.stockholm.se/insyn/Visatjut.asp?tjutid=170&fp=Visaprot&protid=64&pn=45> (26 dec 2007)

ett minimum och där fokus istället ligger på att gynna den biologiska mångfalden och människors möjlighet till varierad och naturskön rekreation. I arbetet med att profilera Högdalen och Högdalstopparna för rekreation och fritid (sid. 58 i samrådsförslaget) vore det naturligt att ha med Ekopark Syd. Vi ser en möjlighet att göra Högdalstopparna, med sin utsikt över Hanvedelkilens grönområden, till ett informations- och upplevelsecentra för stadens andra nationalstadspark.

Östra Brommaskogarna.

Det längsta sammanhängande vandringsstråket längs vattnet i Stockholm går på Brommalandets östra och sydvästra sida från Tranebergs strand till Hässelby. Vandringsstråket ansluter bl.a. till skogsområdena Alviksberget, Mälarparken, Borgberget, Ålstensskogen, Ålstensparken, Folkaredalen, Nockebysskogen, Storskogen, Nyängsparken, Sångarlunden, Högländsskogen och Einar Forseths park – med ett gemensamt namn Östra Brommaskogarna.

De Östra Brommaskogarna utgör en unik och mycket skyddsvärd natur- och kulturresurs för Bromma och andra delar av Stockholm med rik fauna och flora. De utgör vidare ett unikt kulturlandskap rikt på arkeologiska fynd och fornlämningar. Skogarnas utbredning längs den högst skyddsvärda, kuperade Mälarstranden och längs spårvägslinje 12 gör skogarna synnerligen attraktiva och lättillgängliga ur friluftslivs-, rekreations- och hälsoperspektiv. Besökarna, som är mycket talrika under alla årstider, har en uppsjö av promenad- och joggningsstråk att välja mellan, och de har hela tiden nära till de allmänna kommunikationerna.

Östra Brommaskogarna förtjänar på samma sätt som naturreservaten Judarn och Grimsta skydd som natur-/kulturreservat. Med belägenheten vid Mälarens strand kvalificeras Östra Brommaskogarna även för skydd av så kallat riksintresse.

Monica Atterbrant, för Söderorts Naturskyddsförening

Sara Hellström, för Stockholms Naturskyddsförening