



Naturskyddsföreningen  
i Stockholms län

2002-03-08

Till  
Vägverket  
Banverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län

### **Angående fysiska miljöåtgärder på E4-an, Norra stambanan samt Arlandabanan vid Sörentorp/Överjärva i Solna kommun**

Igelbäckens dalgång utgör den nordliga gröna länken från nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården till Järvafältet. Tyvärr bryts denna länk brutalt vid Sörentorp/Överjärva där dalgången korsas dels av Norra stambanan och Arlandabanan, dels av E4-an/Uppsalavägen. Den kraftiga barriären innebär att det i stort sett är omöjligt att röra sig mellan Ulriksdal och Kymlingeområdet, ett kraftigt avbräck för friluftsliv och närturism. Från biologisk synpunkt blockeras djurens vandringar, vilket i sin tur kan förväntas leda till en utarmningsprocess på ömse sidor av barriären. Effekten blir givetvis starkast i nationalstadsparken som på grund av de kraftfulla barriärerna avsnörs från sin naturliga länk norrut. På sikt kan avsnörningen bidra till att nationalstadsparken utarmas biologiskt.

Problemet med den brutna förbindelsen har bl a uppmärksammats i det förslag till förstudie för ombyggnad av sträckan E4 Ulriksdal-Kista som Vägverket remitterade i november 1999. I förslaget konstateras bl a

*”Den gröna kilen som sammanbinder Nationalstadsparken med Järvafältet längs Igelbäcken, Järvakilen, fungerar inte va rekreationen beträffar, eftersom Järvafältet och nationalstadsparken effektivt åtskiljs av E4 och järnvägen./.../ En sammanhängande och kontinuerlig GC-led i anslutning till Igelbäcken är en förutsättning för att den gröna kilen Nationalstadsparken-Järvafältet ur rekreationssynvinkel ska utvecklas från teori till praktik. En sådan förbindelse behöver inte anläggas intill Igelbäcken, men leden bör ha en konsekvent sträckning och väl anlagda korsningar med såväl E4 som järnvägen.*

*En passage under Igelbäcken kräver en fri höjd om minst 3 meter. För att också fungera som passage för stora däggdjur krävs en minst 150 m bred öppning. Genom en höjning av profilen mellan Gröna bron och järnvägsviadukten kan förutsättningar för en fungerande passage skapas.”*

Att det är angeläget att reducera barriären och lyfta upp väg- och spåranläggningarna på broar tas även upp i det förslag till naturreservat ”Igelbäckens dalgång” som Solna kommun nyligen har remitterat.

Ur nationellt perspektiv uppmärksammas vikten av att restaurera skadade miljöer längs våra vägar och järnvägar i den proposition (Prop 2001/02:20) om infrastrukturplaneringen 2004-2015 som riksdagen antog i december 2000.



Naturskyddsföreningen  
i Stockholms län

För det nationella vägnätet – till vilket E4 hör – öronmärker riksdagen t o m 3 miljarder kronor för ”fysiska miljöåtgärder”. I propositionen skriver regeringen:

*”Arbetet med att utveckla åtgärder som minskar intrångs-, fragmenterings- och barriäreffekter, exempelvis vandringshinder för fiskar och andra djur, samt även i övrigt minskar påverkan på natur- och kulturmiljön i såväl befintlig som tillkommande infrastruktur skall fortsätta.”*

Beträffande spårssystemet sker ingen motsvarande öronmärkning för fysiska miljöåtgärder i det befintliga systemet. Uppdraget formuleras dock i liknande termer:

*”Arbetet med att utveckla åtgärder som minskar intrångs-, fragmenterings- och barriäreffekter samt även i övrigt minskar påverkan på natur- och kulturmiljön i såväl befintlig som tillkommande infrastruktur skall fortsätta.”*

I förutsättningarna för den fördjupade långtidsplanering som Vägverket, Banverket och länsstyrelserna nu genomför utgår således riksdagen och regeringen från att betydande resurser satsas på att minska intrångseffekter av precis den typ som är så påtagliga i Igelbäckens dalgång vid Sörentorp/Överjärva. Naturskyddsföreningen i Stockholms län utgår från att berörda myndigheter har uppmärksammat de markeringar regering och riksdag har gjort.

I syfte att stimulera diskussionen kring en sådan satsning uppdrog föreningen under 2001 till landskapsarkitekt LAR Sture Koinberg att översiktligt skissera vad en tänkt restaurering skulle tänkas kunna leda till. Hans idéskisser bifogas. Materialet har fått extra aktualitet med anledning av det förslag till naturreservat i området som Solna stad beslutat att remittera under våren 2002.

Mot bakgrund av dels de mycket stora vinsterna från såväl rekreations- som miljösynpunkter som en restaurering av området skulle innebära, dels de direktiv och ekonomiska ramar riksdagen har lämnat för infrastrukturplaneringen för perioden 2004-2015, föreslår Naturskyddsföreningen i Stockholms län att medel för en satsning på att restaurera Igelbäckens dalgång vid Sörentorp/Överjärva reserveras i de kommande infrastrukturplanerna, dvs nationella vägplanen, stamnätsplanen och länsplanen. Från föreningens sida är vi givetvis beredda att på alla sätt bistå för att åstadkomma en god lösning.

Med vänlig hälsning

Magnus Nilsson  
ordförande

Bilaga: ”Idéförslag till utformning av Igelbäckens dalgång vid E4” av landskapsarkitekt Sture Koinberg

För kännedom

Solna stad  
Vägverket, region Stockholm  
Banverket, östra Banregionen  
Naturvårdsverket  
Miljödepartementet  
Näringsdepartementet  
Ståthållarämbetet  
A-Train AB