

Stockholm 2009-01-12

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län på Stockholms översiktsplan

Övergripande synpunkter

Föreningen välkomnar många av de resonemang och konkreta förslag som ingår i samrådsförslaget. På flera ställen poängteras betydelsen av att bevara och utveckla de stora grönområden som finns i staden. Man noterar också att en större befolkning i regionen ökar behovet av att ge ett stabilt och trovärdigt skydd mot exploatering för de återstående grönområdena – ju större befolkning, desto lägre grönyta per capita. Det är också viktigt att grönområdena hanteras utifrån ett utvecklingsperspektiv där skyddet inte enbart handlar om att utestänga exploatering utan där det samtidigt är viktigt att utveckla områdenas kvaliteter, bl. a. genom att stärka och återupprätta försvagade länkar i de gröna sambanden. Planeringens stora utmaning är att skapa goda livsmöjligheter för en växande befolkning på ett sätt som innebär att grönområdena bevaras och utvecklas samtidigt som energi- och resursanvändningen dämpas. Några huvudinriktningar för att lyckas med detta är dels att etablera och effektivt utnyttja goda kollektivtrafiklägen dels ge ett stabilt lagstadgat skydd för grönområdena. Två åtgärder är centrala – smarta trängselskatter och lagstadgat skydd i form av natur-/kulturresevat resp. nationalstadspark.

Med effektiva trängselskatter (kopplade till en offensiv satsning på kollektivtrafiken) kan behoven av ny infrastruktur begränsas samtidigt som goda kollektivtrafiklägen blir mera attraktiva. Detta skapar i sin tur bättre underlag för en effektiv, resurssnål utveckling av bostadsmiljöer, handel och arbetsplatser med hög tillgänglighet och låg energianvändning. Genom att förstärka den gröna kilstrukturen och expandera bebyggelsen i stråken däremellan får alla god tillgång till naturen. Idén om en tätare, mera effektiv stad finns utvecklad på många ställen i förslaget, vilket föreningen uppskattar. Tyvärr avviker framför allt planerna på stora vägutbyggnader, som enligt förslaget helt ska utgå från den s.k. Stockholmsförhandlingen, från detta tänkande. Blir planerna verklighet är det oerhört stor risk att klimatmålen missas helt. Satsningen på Förbifart Stockholm är särskilt olycklig. Problemet med detta projekt är inte bara de betydande ingreppen i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Huvudproblemet är i stället att Förbifarten uppmuntrar till ett mera utspritt boende- och exploateringsmönster som driver upp trafikarbetet och ytterligare krav om ny infrastruktur, skärper trycket mot regionens grönområden, ökar energi- och resursanvändningen och försämrar underlaget för effektiva storskaliga system för kollektivtrafik, energiförsörjning, sophantering etc. Förbifart Stockholm är en idé som helt enkelt går rakt på tvärs med de tankar om att utveckla en tätare, effektivare stad som sägs vara ett av huvudsyftena med planen.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Hemsida
www.stockholm.snf.se
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38

Trafik

Allmänt

Enligt Stockholmsförhandlingens konsekvensanalys väntas bilköerna i regionen fram till 2030 öka 5-8 gånger. Detta är en dålig lösning för bilisterna och innebär successivt försämrade framkomlighet för varutransporter, SL-bussar och privatbilar. Samtidigt är det uppenbart att det är 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.

Smarta trängselskatter

En enig grundlagsutredning föreslår att regeringsformen ändras på ett sätt som gör det möjligt för riksdagen att via lag lägga ansvaret för trängselskatterna hos kommuner och landsting. Hur en sådan lagstiftning konkret utnyttjas blir avgörande för möjligheterna att dämpa konflikten mellan å ena sidan befolkningsexpansionen och å andra sidan strävan att bevara regionens grönområden så att befolkningen även i framtiden har god tillgång till naturupplevelser. Konsekvenserna av en sådan nyordning tycks inte alls ha beaktats när samrådsförslaget utarbetats.

Föreningen gjorde 2003 en testkörning hos dåvarande Transek kring vad som skulle kunna åstadkommas med rätt begränsade finputsningar på den existerande trängselskatten.¹

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. Föreningen har rapporten ”Hållbara förbindelser”² visat på snabba, effektiva och kostnadseffektiva infrastruktursatsningar som ett första led i en kollektivtrafiksatsning, förutom de som redan är under planering. Förslaget bygger på en finansiering från intäkterna av trängselavgifter.

Nej till Förbifart Stockholm

Projektet skulle innebära dels stora ingrepp i Järvafältet, dels stimulera en samhällsutveckling som ytterligare skärper konflikten mellan befolkningstillväxten och tillgången till naturupplevelser. Denna vägdragnings bör tas bort ur förslaget. Projektet bidrar också, tillsammans med stora delar av Stockholmsförhandlingen, till att i stort sett omöjliggöra att klimatmålen i regionen nås.

Cykelåtgärder

Föreningen ser det som mycket positivt att cykeltrafiken omnämns i förslaget till den nya översiktsplanen. Antalet cyklister ökar kraftigt i Stockholm enligt Trafikkontorets mätningar, både på årsbasis och per rullande femårsperioder. Idag cyklar 150 000 medborgare – enbart i och kring innerstaden – i Stockholm. Det är därför nödvändigt att beakta cykeltrafiken i alla relevanta plandokument i staden, så som man t.ex. alltid gör med biltrafiken och kollektivtrafiken.

Om cykeltrafiken utelämnas med oklara formuleringar och utan specifika mål eller riktlinjer i översiktsplanen riskerar den att helt glömmas bort i det konkreta arbetet med t.ex. detaljplaner. Det är därför viktigt att mål kring lokal och regional cykeltrafik (inklusive parkeringsmöjligheter för cykel) formuleras på ett konkret sätt i översiktsplanen så att det utgör ett stöd för tjänstemän som utarbetar detaljplaner. Ett överhängande mål måste naturligtvis vara att antalet cyklister och cykelresor ska öka som en del i att klara av att uppfylla både lokala, regionala och nationella miljömål – och internationella löften ang. klimatfrågor. Mål och riktlinjer för cykeltrafiken finns tydligt formulerade i de av Stockholms fullmäktige antagna cykelplanerna för inner- och ytterstaden samt andra dokument som t.ex. ”Cykeln i staden – utformning av cykelstråk i Stockholms stad”. Cykelparkeringsfrågan

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

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

måste lyftas fram särskilt i översiktplanen eftersom dagens brist på sådana idag är klart hämmande för ökad cyklism. Cykeln är idag ett så pass viktigt fordon i Stockholm att det förtjänar ett eget avsnitt i översiktplanen och ska ej klumpas ihop med andra trafikslag såsom skett nu i remissversionen till nya översiktplanen

Grönstruktur

Genomför bildningar av naturreservat

Det bör tydligt framgå att de naturreservat som ligger i "pipeline" för genomförande snarast bör genomföras. Detta saknas i förslaget. Det gäller framförallt Årstaskogen med Årsta holmar, Norra Djurgården, Järva friområde (dessa finns med i Länsstyrelsens rapport *Aldrig långt till naturen* från 2003), Älvsjöskogen, Rågsveds friområde, Kyrkhamn-Lövsta. Till dessa områden ska tilläggas följande som i framtiden bör bli skyddade: Fagersjövägen med Farstanäset, Ekopark Syd som bl.a. innefattar Majrosskogen och Magelungen. Detta för att, enligt intentionerna i översiktplanen, säkra gröna samband både i staden och i dess kranskommuner.

Stockholm drivande för att etablera nätverk/förbund för mellankommunal samordning

I översiktplanen nämns vikten av mellankommunalt samarbete vilket föreningen håller med om. Det nämns dock inget om grönstrukturen i detta sammanhang. Grönstrukturen i Stockholm, framförallt i de delar som ingår i Storstockholms gröna kilar (Järvakilen, Tyrestakilen, Hanvedenkilen, Bornsjökilen och Görvälnkilen), slutar oftast inte vid kommungränsen vilket gör att det måste etableras mellankommunala nätverk. I dag är ibland bristen på kontakt kommunerna emellan häpnadsväckande stor. Till detta kommer att politiska låsningar som med stöd av det kommunala planmonopolet riskerar att medföra att grönstrukturplanering över kommungränser uteblir. Detta är mycket allvarligt inför framtiden och hotar intentionerna att bevara och utveckla de gröna kilarna för alla de socio-kulturella värden och ekosystemtjänster som aktivt bidrar till långsiktig hållbarhet och en attraktiv region. För en lyckad mellankommunal samordning krävs "helikopterseende" och det borde då ligga på regional nivå att få till stånd en sådan samordning. Stockholm bör som klart största kommun i länet vara drivande i processen att få en lämplig aktör att ta initiativ till något som kan liknas vid ett nätverk eller förbund för Storstockholms gröna kilar. Huvudaktören kan vara ansvarig för att det i respektive kil bildas nätverk mellan de kommuner som ingår i kilen. Dessa nätverk arbetar sen med kilspecifika projekt. Självfallet bör även representanter för friluftsliv, ideell naturvård m.m. inbjudas att delta i nätverket/förbunden.

Stadsplanering

Allmänt

Det är mycket positivt att ett stort kapitel i förslaget tillägnas stadsbyggnadsstrategier. Hur stadsbyggnaden planeras och utförs har i högsta grad inverkan på hur väl man lyckas driva utvecklingen vidare mot en hållbar sådan. Rent allmänt är följande punkter exempel på vad som bör finnas med som övergripande mål vad gäller stadsplaneringen:

- Värna goda livsmiljöer för människor, djur och växter.
 - Använd de gröna och de blå värdena som centrala värden i ett attraktivt stadsbyggande.
 - Bygg vidare på befintlig struktur - undvik nya stora exploateringar på jungfrulig mark.
 - Skapa närhet – inte avstånd och transportbehov.
 - Bevara vild natur och sammanhängande grönområden och skapa nya gröna områden.
 - Miljötänkande ska genomsyra alla led vid nybebyggelse och omfatta alla aktörer som deltar.
 - Gynna gång, cykel och kollektivtrafik.
-

- Blanda arbete, bostad, utbildning, handel och service, men lokalisera verksamheter med många besökare i centrala lägen.
- Tillfredsställ barns behov med plats för lek och rörelse, trafikmiljön ska göra det möjligt för barn att själva förflytta sig utan att bli skjutsade med bil.

Bebygg Bromma flygplats

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. Föreningen 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 Bromma flyget till stor del ersattes med klimatsmart tåg vore det en stor vinst ur klimatsynpunkt för staden och nationen som helhet. Att riva upp det nuvarande avtalet med Luftfartsverket är alltså en åtgärd för framtiden.

Mårten Wallberg
Ordförande

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