

Stockholm 2009-10-28

Stockholms läns landsting  
Regionplane- och trafiknämnden  
Box 4414  
102 69 STOCKHOLM

## **Yttrande över regional utvecklingsplan för Stockholms län, utställningsförslag (RUFSS 2010)**

### **Inledning**

Förbundet för Ekoparken (FFE) är en organisation som vill värna, vårda och visa Kungliga nationalstadsparken med Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården (Ekoparken) och består av ca 50 ideella organisationer i Storstockholm. FFE kommenterar planen i sin helhet även om tyngdpunkten läggs på Ekoparken (nedan benämnd "nationalstadsparken") samt dess spridningsvägar/gröna kilar.

### **Allmänt om nationalstadsparken**

Markområdena utgör unika natur- och kulturparker med väl anpassad bebyggelse. För området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården har riksdagen genom ett tillägg i Miljöbalken infört ett särskilt skydd och inrättat området som landets första nationalstadspark. Syftet är att genom lagändringen på ett samlat sätt åstadkomma ett skydd som är starkt nog för att i ett långsiktigt perspektiv hindra en fortlöpande exploatering och fragmentisering av det historiska landskapet och dess natur-, kultur- och rekreationsvärden.

### **Gröna kilar-Bostäder**

RUFSS innehåller flera storskaliga utvecklingsområden som motiveras av en stark förväntad befolkningsökning fram till 2030. Dessa ligger i flera fall nära Nationalstadsparken eller systemet av Gröna kilar t ex Järvakilen. Det är av yttersta vikt att de gröna kilarna ges ett starkt skydd för att möjliggöra god naturkontakt för regionens invånare. Nya exploateringar i nära anslutning till Nationalstadsparken riskerar ge influenspåverkan i form av ökat slitage, visuell landskapspåverkan, buller mm. Exploatering i själva den gröna kilen innebär att viktiga biologiska spridningsvägar klipps av och är ett direkt hot mot parken. Detta gäller t ex den exploatering som planeras i Stockholms hamnområde vid Hjorthagen-Storängskroken samt vid Ulriksdalsfältet i Solna och Silverdal i Sollentuna. Särskilt vid de två förstnämnda är intrången i viktiga spridningsvägar påtaglig. Det är spridningsvägar som RUFSS 2010 förtjänstfullt uppmärksammar. Bristen på lokala grönområden i dessa exploateringsområden är också påtaglig och betyder att de framtida invånarna är hänvisade till nationalstadsparken. Kommunerna hårdexploaterar sin egen mark, men stjälpjer rekreationsansvaret över på Nationalstadsparken och Kungliga Djurgårdens Förvaltning, som är den primäre förvaltaren. *Regionplanen bör rikta ett krav på att lokala grönområden anläggs när storskaliga utvecklingsområden för bostäder och kontor planeras.*

FFE delar RUFSS uppfattning att det är angeläget med ökad kunskap om natur- och kulturvärden samt de rekreativa värdena för att bättre kunna hävda dessa värden gentemot exploateringsintressen. Det är viktigt att dessa kunskaper omsätts i skydd och skötselplaner, som vid behov hålls rullande, för den dagliga driften. Inom Nationalstadsparken sker just så genom KDFs försorg, i samråd med andra förvaltare och länsstyrelsen. RUFSS lyfter fram de goda hälsoaspekterna med grönstruktur, men man ser sällan detta väga särskilt tungt i konkreta exploateringskonflikter.

### **Institutioner-Utbildning**

RUFS spår en stark utveckling av högre utbildning, vilket starkt berör Nationalstadsparken eftersom både Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan ligger helt eller delvis i parken. *Spridningsvägen över Bellevue till Lill-Jansskogen bör markeras eftertryckligt i RUFS. Det är en spridningsväg, som – även enligt Stockholms stads egna bedömningar – behöver förstärkas.* Den storskaliga exploatering som nu planeras i Albano, främst föranledd av lärarhögskolans flyttning från Kungsholmen till Albano, täpper effektivt igen den spridningsvägen. *Albano-området, som ingår i Nationalstadsparken, måste bidra till att stärka de ekologiska spridningsvägarna i parken. För att passa in i Gustav III:s engelska landskapspark – Hagaparken med Albano och Tivoli – måste bebyggelsen utformas i enlighet med riksdagsbeslutet om nationalstadsparken, d.v.s. som ”hus-i-park”.*

### **Trafik**

Av samrådsunderlaget framgår att områden, som berör Nationalstadsparken, i flera avseenden påverkas av föreslagna nya dragningar för väg- och spårtrafik.

*FFE bedömer att Österleden har starkt negativ miljöpåverkan på Nationalstadsparken. Leden går genom Stockholms innerstad och kommer att skapa ny infartstrafik via Ladugårdsgärde och Lidingövägen, dvs. tvärs över nationalstadsparkens smalaste del. RUFS går längre än Stockholms- (Cederschiölds-) överenskommelsen, som inte innehåller Österleden, vilket däremot RUFS gör. Om ett av målen för regionplanen är en långsiktigt hållbar miljö är det självklart att en trafikallstrande väg som Österleden inte bör ingå i planen. De väldiga kostnaderna bör istället satsas på kollektivtrafik, exempelvis förlängning av tunnelbanan från City/Kungsträdgården till Nacka, vilken RUFS också föreslår.*

FFE har bedömt att Norra Länken kan ge en miljöförbättring men har starkt ifrågasatt den dragning som den nu ges, genom Bellevueparken. Det intrång i Bellevueparken som nu medges genom ett tillägg till lagen får inte bli prejudicerande och motivera andra ingrepp i Nationalstadsparken. Ett viktigt skäl för FFEs ställningstagande är att Norra länken ska möjliggöra att Baron Rålamb's väg och Björnnäsvägen kan stängas för genomfartstrafik. Detta löfte måste ovillkorligen hållas.

En åtgärd som skulle förbättra miljön för områdena vid södra Brunnsviken vore att förlägga Roslagsvägen i sin sträckning förbi institutionsområdena på Norra Djurgården helt eller delvis i tunnel. En avsevärd mängd trafik kommer att ligga kvar på Roslagsvägen, tvärs igenom nationalstadsparken, trots att Norra Länken byggs för stora pengar. Även en begränsad tunnelförläggning förbi Albano-Kräftriket skulle avsevärt förbättra miljön genom att minska buller och ljusstörningar i den engelska landskapsparken och genom att stärka den biologiska spridningsvägen mellan Bellevue och Lill-Jansskogen.

RUFS föreslår snabbspårväg inom Nationalstadsparken. Liksom vägar är detta stora ingrepp i den känsliga miljön. *Spårväg bör i första hand tunnelförläggas eller anläggas i direkt*

*anslutning till befintliga större vägar och spår.* Om hamnens behov av transporter genom Lill-Jansskogen upphör eller blir ringa och skulle medge ett bortagande av Värtajärnvägen genom Lill-Jans-skogen skulle det innebära att ett stort ingrepp i känslig miljö, bl.a. den viktiga biotopen Uggleviken, elimineras. RUFSS bör bevaka detta.

RUFSS har aldrig helhjärtat satsat på vattenvägarna, varken i detta eller tidigare förslag. Det är dags även för RUFSS att på allvar inse möjligheterna med ökad kollektivtrafik på vattnet och ge mer jämlika villkor för sjöbaserad och landbaserad kollektivtrafik. *Ett antal nya färjelinjer bör utvecklas i Saltsjö-Mälarsnittet, särskilt sträckan Nacka-Lidingö-Värtahamnen-Ropsten.* I övrigt finns mycket att önska när det gäller att lyfta ett maritimt Stockholm. FFE hänvisar här till "Stockholms Sjögård's" utförliga remissvar.

De uppställda miljömålen, exempelvis när det gäller utsläppen av klimatpåverkande gaser, är ambitiösa. RUFSS förlitar sig på en mycket kraftig teknikutveckling samt en ospecificerad användning av ekonomiska incitament för att klara dessa mål. Teknikutvecklingen förutsätts vara så kraftig att den samtidigt medger en kraftig ökning av vägtrafiken. Såväl teknikutveckling som ekonomiska styrmedel är osäkra kort. RUFSS bör därför arbeta med ett alternativ som förlägger trafikströmmar ev. vägutbyggnader längre fram i tiden för att kunna bromsa kapacitetsutbyggnaden för det fall teknikutvecklingen och införandet av ekonomiska styrmedel inte går som planerat. Risken är annars stor att RUFSS förvärrar miljösituationen kraftigt. Ett alternativ av detta slag saknas i underlaget. Det är mycket beklagligt eftersom trafikfrågorna är centrala.

Bullerfrågorna ägnas stor uppmärksamhet i RUFSS. Med den förväntade trafikökningen, de många nya vägarna och den starkt förtätade bebyggelsen är det självklart att många fler människor kommer att utsättas för ohälsosamt buller. Nationalstadsparken är starkt bullerförorenad. RUFSS bör markera att detta är områden där bullerdämpande åtgärder måste vidtas. Här krävs mycket tydligare handlingsplaner och vilja att regionalt kräva medel ur den nationella potten för bullerdämpande åtgärder. Detta gäller även arbetet med att överbygga Europavägarnas och järnvägarnas barriärer mellan grönområdena, där arbete har initierats men går mycket långsamt framåt.

### **Utveckla Stockholmsregionen som besöksdestination**

FFE håller med om vikten av att utveckla stockholmsregionen som besöksdestination. I detta arbete vore det naturligt att RUFSS lyfte fram den unika och stora tillgången som Nationalstadsparken utgör. Inte minst för att locka turister från andra länder och för att framhålla stockholmsregionen som en attraktiv region för företagsetableringar, med sina goda yttre miljöer, är nationalstadsparken en tillgång som bör framhållas.

### **RUFSS nya miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Samrådsförslagets MKB analyseras i bifogad PM ("Blir det bättre när Stockholm växer?", tidigare insänd). Miljökonsekvenserna av den mycket kraftiga expansionen av Stor-Stockholm visade sig i flera avseenden vara kraftigt negativa. Det gällde exempelvis klimatpåverkan, minskad kollektivtrafikandel, buller, fragmentering av grönområden och risker vid klimatförändringar (strandnära bebyggelse och höjd vattennivå). Till det reviderade

utställningsförslaget har fogats en ny MKB med avsevärt mindre negativ miljöpåverkan. Det är utomordentligt svårt, för att inte säga omöjligt, att förstå vilka konkreta åtgärder som lagts in i programmet och som drastiskt skulle förändra miljökonsekvenserna. Förhoppningar om en ännu snabbare teknikutveckling beträffande motorfordon och ett kraftfullt – men fullständigt ospecificerat – användande av ekonomiska styrmedel anförs av RUFS. Intrycket är dock att det istället är miljökonsekvensbeskrivningen som manipulerats och att den tidigare MKB ger en korrektare bild av konsekvenserna.

I den nya MKB påpekas trots detta att insikten om behovet av anpassa bebyggelsen m.h.t. klimatriskerna inte slagit igenom. ”Förslagen om markanvändning bör justeras så att strandnära markområden undantas från bebyggelse.” *Detta är tillämpligt på Norra Djurgårdsstaden intill Nationalstadsparken.*

Också i den nya MKB tyder beräkningar på att grönstrukturen kommer att fragmenteras ytterligare av bebyggelse och vägar. Vilka konkreta åtgärder som ska motverka denna utveckling är oklart. Den förväntade utvecklingen är oförenlig med de miljö kvalitets- och folkhälsomål som rör grönstruktur och biologisk mångfald. *Miljöbalken kräver att behovet av grönområden i tätorter särskilt ska beaktas.* Planen bör därför kompletteras med uppgifter om hur kravet bör tillämpas för Storstockholms grönstruktur. Förbundet kan bara hålla med och vill samtidigt påpeka att detta är i högsta grad aktuellt *vid föreslagna exploateringar i eller intill Nationalstadsparken.*

Planerad ny bebyggelse och transportinfrastruktur bedöms påverka befolkningens miljörelaterade hälsa negativt även i den nya MKB. En större andel av befolkningen kommer exempelvis att utsättas för höga bullernivåer.

För Förbundet för Ekoparken

Richard Murray,  
Ordförande