

Till
Stadsbyggnadskontoret
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm
E-post: stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Diarienummer 2010-05924-31
Den Gröna Promenadstaden

Samrådssvar från Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Behovsbedömning enligt 6§ i MKB-förordningen

"Stockholm växer så det knakar" är en slogan som blivit till en sanning. Detta är inte en naturlag utan ett medvetet val som våra styrande har gjort. Stockholm kommer alltså att fortsätta att växa och i detta läge behöver vi all eftertänksamhet, all kunskap och allt förstånd vi besitter. Miljöbalken är ett verktyg som skall användas!

En miljöbedömning enligt miljöbalken av översiktsplanen är helt nödvändig. Detta gäller all nybyggnation oavsett hur den diskuterats i olika samrådsdokument och plan- och programdokument.

I "Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program" från 2009 skriver Naturvårdsverket. "Det är värdefullt att alla planer och program vilkas genomförande kan antas ha betydande påverkan på miljön miljöbedöms oavsett om påverkan är positiv, negativ eller både positiv och negativ." (sid 38)

Allt bygger på bilismen

Den Gröna Promenadstaden är en del av Översiktsplanen som bygger på Vision 2030 och alla tre dikteras av biltrafiken, befintlig och framtida. Staden skall få fler tyngdpunkter, områden som idag är förorter kommer i framtiden att vara placerade vid stora trafikleder. Förbifart Stockholm och dess matarleder kommer att bli förbindelselänken mellan dessa tyngdpunkter och inte de "Stockholmsstråk" som planen säger skall sammanbinda ytterstadens stadsdelar.

Många ytterstadsområden har idag tillfredsställande grönområden som är det stora värdet i dessa områden. Kultur, annan service och även affärer börjar allt mer lysa med sin frånvaro inte minst pga det ökade bilberoendet som växer på grund av nya långt ut belägna affärscentra. Nya motorleder som Förbifart Stockholm skulle påskynda denna negativa utveckling.

Tyngdpunkter / Ytterförorter

Det är dessa tyngdpunkter som skall förtätas genom att deras grönområden bebyggs. Vi kan inte förstå hur man kan säga att grönytor kommer att bebyggas och samtidigt vilja påskina att situationen skall bli bättre beträffande människors tillgång till grönytor. För att en grönyta skall fungera stressdämpande måste den ha en viss storlek och vara relativt befriad från buller. Barn och gamla behöver tillgång till nära natur. Mindre än 200 meter är ett mått på närhet för dessa grupper. Se: "Barns tillgång till lekrområden" Miljöförvaltningen 2007

Tillrättalagda, likformade grönytor, släta gräsmattor blir ofta ointressanta för barn och ungdomar medan ojämna ytor med buskar, träd och möjligheter att bygga kojor mm inspirerar. Alltför tillrättalagda ytor lockar inte heller vuxna att exempelvis göra picknick. Det krävs också att ytorna är så stora att man kan komma undan blickar och passerande. Vi befärar en allt mer snuttifierad miniparksstad som bara passar för de som skall passera, inte för boende.

De något vildvuxna grönytor vi nu har i ytterstaden är det som ger liv, möjlighet till avskildhet och återhämtning och lockar till utomhuslek.

Att förtäta dessa ytterstadsområden så att grönytorna krymper innebär en stor risk att det enda värdet försvinner utan att nya värden tillkommer. När man vid den ursprungliga planläggningen placerat husen med gott "grönavstånd" blir grönytorna/trädgårdarna alltför små när hus läggs in mellan den befintliga bebyggelsen.

Stockholmsstråken är tillrättalagd grönska och kommers

"Välskötta gröna samband där olika aktiviteter och funktioner koncentreras längs naturliga promenadstråk". Man säger sig vilja motverka förslumning genom att omforma grönområden till "förädlad" natur. "Grönområden som planerats för att vara stadsdelarnas gemensamma vardagsrum har blivit otrygga baksidor där få vistas."

Man påstår alltså att en del grönytor förslummats och blivit mindre lockande. Detta beror i så fall på bristande underhåll under senare år. Med ett rimligt årligt underhåll inlagt i stadsbudgeten skulle detta inte ha skett. Ett naturområde i sig skapar ingen otrygghet.

Oavsett hur grönstrukturen planeras krävs i stadsbudgeten kontinuerliga, årliga, tillräckliga ekonomiska anslag för att upprätthålla de värden som eftersträvas.

I Stockholmsstråken handlar det om att lägga in målpunkter i "stråk" mellan förorter. Det skapas ett tillrättalagt friluftsliv. Hur skall dessa målpunkter drivas, av kommersiella intressen eller kanske av staden? Hur vet vi vad besökarna önskar? Kanske är stråkens huvudfunktion att människor skall kunna flytta sig mellan bostad och närmaste köpcentra.

Det talas om gröna trygga promenader inom grönområden i ytterstaden på sidan 13. Helt plötsligt kastas den hemska tanken fram att åstadkomma dessa genom att bygga anslutande hus!! På ställe efter ställe tycks "Den gröna promenadstadstanken" främst vara ett sätt att motivera exploatering av värdefulla grönområden.

Aspekter om innerstaden, ytterstaden och kommunikationer

Förtätning och ökat antal bostäder i innerstaden måste kunna ske utan att bygga i parker eller i de fåtal större grönområden som kvarstår. Vi har svårt att se att det skulle finnas mycket grönytor som är lämpliga att bebygga. I stället anser vi att man bör fortsätta leta efter hårdgjorda/fula ytor som exempelvis domineras av bilar, parkeringsplatser mm. Om bilismen inte tog så mycket plats skulle såväl ytter- som innerstad kunna se helt annorlunda ut med betydligt mer plats för människor.

Genom att bygga ut, effektivisera och "förtäta" kollektivtrafiken i hela regionen och skapa bilfria cykel- och gångvägar minskar behovet av bil. Detta ger rörelsefrihet och hälsa!

Underlätta för de som bor längre ut än dit kollektivtrafiken når att lämna bilen på lämpliga infartsparkeringar så långt ut som möjligt. Begränsa bilismen, skapa mer bilfria områden, låt inte körande och parkerade bilar dominera inner- och ytterstaden och därigenom förhindra tätare bebyggelse. Sluta att bygga bilberoende affärscentra.

Tänk större och friare för framtiden. Skapa en grönskande stad med vertikala gröna ytor, takträdgårdar, spara och utveckla parkerna, skapa nya promenadvägar, odlingslotter mm.

Förbifart Stockholm är ett typiskt exempel på ett infrastrukturprojekt som motverkar Promenadstaden. Den stimulerar till ökad biltrafik i hela regionen, även i innerstaden, ökat bilberoende, ökad utglesning av bebyggelse, arbetsplatser och service.

Till och med betalningskalkylen bygger på att vi skall passera tullstationerna mot innerstaden i högre och högre omfattning år efter år. Bygg inte Förbifart Stockholm och använd i stället trängselskatten till att möjliggöra för människor att ta sig till arbetsplatser mm utan bilen såsom grundtanken var.

Koppling till stadens miljöprogram och vattenprogram

I den Gröna Promenadstaden saknar vi fokus på det som gör Stockholm så exceptionellt, promenadmöjligheter och naturupplevelser i och vid stadens vatten. Vi vill att ni gör en mycket tydligare koppling till stadens miljöprogram och vattenprogram.

Det är avgörande att strandområden hålls öppna för alla. Bebyggelse nära vatten ger ett mycket exklusivt boende för ett relativt fåtal samtidigt som områdets värden begränsas för flertalet människor.

Täthetsmått

I Den Gröna Promenadstaden sid 28 skriver ni under rubriken: "Nya verktyg i tyngdpunkter och stadsutvecklingsområden" - *I stadsutvecklingsområden och tyngdpunkter, som förtätas kraftigt, ska staden pröva om ett täthetsmått som anger en minsta andel parkyta per invånare, kan fungera som stöd i arbetet.*"

Ett utvecklande av täthetsmått måste beakta den väldokumenterade forskning som säger att tillgång till "tysta" grönområden stimulerar till motion, höjd livskvalitet och verkar förebyggande både för psykisk och fysisk ohälsa, varför skyddsvärdet av natur är väsentligt för folkhälsan. En annan aspekt är olika kulturers och ekonomiska gruppers olika behov av park och naturyta. Har man inget sommarställe eller ekonomin att resa kan man vara helt beroende av närheten till fri natur och vatten.

Vissa större grönområden och lokala värdekärnor får inte förminska. Staden har också ett speciellt ansvar för den biologiska mångfalden som paradoxalt nog kan upprätthållas bättre här än på landsbygden, under förutsättning att olika, kompletterande naturmiljöer bibehålls och utvecklas. Orsaken är som bekant att landsbygden idag likriktats för mycket med låg variation i grödor och träd.

Det är således inte acceptabelt att förtäta överallt i en storstad. Man måste ta hänsyn till såväl växt- och djurliv, biologisk mångfald som människors rekreativsmöjligheter.

Således är ett ytmått/täthetsmått inte tillräckligt. Man måste även behålla och om möjligt försöka skapa större grönområden med "vildare karaktär" som stimulerar till många olika utomhusaktiviteter och som ger oss frihet från buller, möjliggör viss avskildhet, fungerar avstressande och samtidigt gynnar biologisk mångfald.

I remissen talas om ytterstadsparker om 3 hektar. Det är en förhållandevis mycket liten yta. Även om större grönyta inte går att finna/återskapa i alla nu befintliga områden så bör målet vara att bibehålla/skapa väsentligt, flera gånger större parker i de områden detta är möjligt.

Hur planeras och exploateras staden

Den sk grönytefaktor är till för att användas när områden som saknar grönska skall exploateras. Om grönytefaktor skall användas vid exploatering av naturmiljö riskerar den att bli missvisande. Man kan tro att naturmiljön stärkts fast det i praktiken är så att ekologiska värden alltid försämras av en exploatering av naturmiljö.

Staden bör utveckla processer så att markanvisning görs först efter det att en miljöbedömning skett. Annars finns det risk för att miljöbedömningen "kommer in sent i planprocessen" då det kan vara svårt att backa projektet om det t.ex. visar sig att markanvisningar givits på en naturmark som har så stora ekologiska värden att den inte alls borde ha exploaterats.

Som exempel kan nämnas det nybyggda "Ängby Park" i Blackeberg där bostäder byggts så nära reservatsgränsen att spridningskorridoren hotats. Orsaken sägs vara ett missförstånd mellan byggherre och staden om reservatsgränsens dragning.

För områden i Stockholm med särskild ekologisk betydelse måste det utarbetas ett planeringsunderlag utifrån målen för stadens miljöprogram. I den fysiska planeringen måste alla som arbetar med stadens utveckling veta hur de skall förhålla sig.

Det bör genomföras en, för kommunen och angränsande kommuner, övergripande kartläggning och redovisning av befintliga och önskvärda grönstråk/promenadvägar och önskvärda ekologiska samband. Den skall visa på såväl väl fungerande som svaga länkar och på samband som behöver förstärkas. En sådan kartläggning måste vara utgångspunkt för framtida markanvisning. Kunskapen finns redan i stor utsträckning, ofta redan i dokument och översiktsplaner (exvis 1999) av äldre datum, men bör göras lättare tillgänglig för tjänstemän och allmänhet.

Ekologer, landskapsarkitekter, mfl experter bör tillsammans med de boende i olika områden diskutera framtida möjligheter med utgångspunkt från en sådan kartläggning innan några som helst byggplaner är fastställda. Kanske skulle detta till och med i vissa fall kunna leda fram till rivning/flytt av hus/industriområde/väg som stör sambanden och samtidigt öppna för nybyggnation på mark som inte stör sambanden, kanske till och med skapar nya bebyggelsesamband. Detta får dock inte ersätta sedvanlig prövning enligt miljöbalken mm men kan leda fram till mer genomtänkta förslag.

Byggherrarna får inte ha fria händer utan från början ges en mer detaljerad anvisning. Som det är idag överraskas lokalbefolkningen ofta med byggstart eller samråd när planerna är så långt gångna att de svårligen kan ändras.

ARG anser att stadens styrande skall tänka långsiktigt och miljömässigt. Ett närliggande exempel på stadens oförmåga att prioritera på detta sätt är valet att fortsätta med flyg på Bromma flygplats. I trettio år kommer vi att landa flygplan i ett allt mer tätbebyggt område samtidigt som staden förlorade möjligheten att uppföra en helt ny stadsdel.

Kompensationsmodell och grönkvote

Om man vill förtäta innerstaden genom nybyggnation finns det inte mycket yta att placera husen på annat än i befintliga parker/grönområden. Om man sedan skall kompensera för den förbrukade grönytan blir väl kompensationen snarast kvalitativ än kvantitativ. Vem beslutar då vad som kan vara en kvalitativ kompensation för förlorad parkyta i innerstaden? Kommer berörda boende och de nytillkomna att få säga vad som önskas?

Stockholm har ett miljöprogram och kompensationsmodellens policy måste överensstämma med miljöprogrammets mål. Samtidigt som staden växer och utvecklas måste vi bibehålla de grundläggande ekologiska värdena i staden. All typ av naturmark skall kompenseras inte bara intrång i park- och naturområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden. Enligt miljöprogrammet ska intrång i oersättliga funktioner undvikas.

Genom systemet med grönkvoter så blir det tyvärr byggherrarna själva som i planeringsstadiet kommer att bestämma var områdets grönska skall finnas. En grönkvot kan uppfyllas genom gröna tak och parkliknande innergårdar. Nybyggnationer kan uppnå sina grönkvoter utan att områden får varken nära, mindre parker eller gröna promenadgator.

ARG anser att de grönytor som skall räknas in i beräkningen av grönkvoter inte får vara mer eller mindre privata ytor såsom takterasser eller innergårdar som svårligen kan nås eller inte inbjuder till utnyttjande av andra än de boende i ett visst bostadshus/kvarter. Detta skulle kunna leda till dramatiska försämringar för boende i kringliggande äldre hus.

Vi förutsätter att kompensationsmodellen i första hand bygger på kompensation i närheten av den yta som exploateras. Att ett område har relativt mycket grönytor motiverar inte att den ytan kan exploateras och eventuellt ersättas i område med relativt lite grönyta. Människor har ofta medvetet valt att bosätta sig i ett visst område med mycket grönytor, kanske nära ett större grönområde. Förminskas grönytona minskar såväl områdets attraktionskraft som marknadsvärde för befintliga bostäder.

ARG förutsätter att naturreservat som Grimsta inte kommer att minskas eller naggas i kanten. Det är illa nog när bebyggelse läggs i omedelbar närhet till reservatet något som upprepats gång på gång under det senaste decenniet.

Husen i "Ängby Park" är det senaste exemplet. På Ljunglöfs gamla område vid Mälaren i Blackeberg reser sig nu 10 meter höga husväggar endast några meter från promenadvägen genom den smalaste delen av Grimsta naturreservat. Reservatets status har enligt officiella uttalanden sänkts. Det är inte acceptabelt att ny bebyggelse begränsar rekreativvärde, växt- och djurliv, spridningskorridorer mm jämfört med idag.

Målet att fler stockholmare skall ha närmare till grönområden kan vara ett mycket tveksamt mått om det används på olämpligt sätt. Det är ju precis vad som sker när man som i detta fall bygger alldeles för nära ett ur rekreativ- och spridningskorridorsynvinkel känsligt och viktigt grönområde.

Ekosystemtjänster

Hösten 2012 startar ett Vinnovaprojekt som avser att skapa konkreta lösningar för urbana ekosystemtjänster, om att kvantifiera ekosystemtjänster i urban miljö och utvärdera byggnadstekniska aspekter av grönytefaktorn. Gröna kvaliteter måste uppgraderas och bli en av stadens allra viktigaste utgångspunkter.

I samrådshandlingen Den Gröna Promenadstaden skrivs om hur "Stockholm ska värna ett rikt växt- och djurliv och vidareutveckla en hållbar grönstruktur som bidrar till stadens klimatanpassning och andra ekosystemtjänster." samtidigt som våra nuvarande parker beskrivs vara i "snårigt förfall" och att framtidens grönstruktur skall vara "förädlad".

Redan tidiga planerare av Stockholm insåg att ett rikt växt- och djurliv är nödvändigt och värdefullt för människan. Detta kräver mer än förädlade parker. Större grönytor är således inte en oanvänd yta utan ett mervärde för nuvarande och kommande bebyggelse!

Det talas om klimatanpassning men inte om att begränsa Stockholmsregionens egen klimatbelastning genom att prioritera kollektivtrafik, cykling och gång och sluta bygga ut biltrafiken genom motorvägsprojekt som Förbifart Stockholm. Närhet till grönska, större grönytor och grönområden är också ett sätt att minska behovet av biltransporter.

Slutord

Vi har synnerligen svårt att förstå hur denna grönplan skall kunna leva upp till sina intentioner. Den är ju från början (precis som översiktsplanen) skapad för att passa in i planeringen av Sveriges, genom tiderna största stadsmotorvägsprojekt, Förbifart Stockholm.

Detta samråd gällde alltså en plan för En Grön Promenadstad som styrs av massbilismen och där stadsbyggnadskontoret anser att det inte kommer att finnas något behov av miljöbedömning enligt miljöbalken.

Vi är skakade av den framtid som stadens styrande planerar för sina efterkommande generationer. Den Gröna Promenadstaden drar inte lärdomar av goda exempel från förr. Den Gröna Promenadstaden blickar inte utåt mot god internationell stadsplanering. Den Gröna Promenadstaden nöjer sig med att anpassa sig till exploatering, byggbransch och massbilism.

Hässelby den 18 oktober 2012

Vänliga hälsningar

Styrelsen I ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen genom

Stig Sjöstedt, ordförande

Mobilnummer: 070 - 97 670 46

Korrespondens:

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

c/o Anne Lundequist

Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby

mailadress: grimstaskogen@yahoo.se