

2020-06-22

Stockholms stads d.nr. 425/01/05

Granholmstoppen som idrottplats

Backarna i och runt Stockholm är avgörande livsvillkor för flygidrotterna skärmflyg, hängflyg och modellsegelflyg. De är en lika självklar förutsättning för idrotternas existens som tennisbanor för tennis, stall och paddock för ridsport eller ishallar för hockey och konståkning. Ofta används backarna även av andra idrotter och friluftaktiviteter, som löpning, cykel och pulkaåkning. Ett par av dem har tidigare varit eller är fortfarande anläggningar för utförsåkning på skidor. Det finns en handfull sådana här backar i regionen vilka var för sig kan användas i en vindriktning. De är ständigt hotade av exploatering i olika former. Till exempel har den bästa backen på ostliga vindar, Ekholmsnäsbacken i Lidingö, trots ambitiösa försök till samverkan inom idrotten ätits upp av en golfanläggning.

Johannelundstoppen i Hässelby är ett annat exempel på en flygidrottsbacke som försvunnit. Den dåvarande skidbacken var den allra första att användas av de relativt unga flygidrotterna, och fick snabbt rollen som regionens viktigaste backe för grundutbildning av häng- och skärmflygare. När det stod klart att backen skulle förstöras av ett planerat bostadsområde (skidliften var då borta sedan länge) uppvaktades Stockholms stad av flygsportföreningarna ledda av länets största skärmflygförening Fenix. Korrespondensen inleddes 2002 och ledde till ett möte i Stadshuset med både politik och ledande tjänstemän på idrottsförvaltningen närvarande, efter vilket staden pekade ut Granholmstoppen på Järvafältet mellan Hjulsta och Akalla som en lämplig ersättning.

Backen i Johannelund var vänd mot väst vilket är den förhärskande vinden i Sverige. Granholmstoppens backe vetter mot nord, och var dessutom kraftigt terrasserad, vilket skapade olycksrisker och begränsade dess användbarhet. Sorgen var stor när byggkranarna började resas framför den tidigare regionala huvudarenan, och den enda användbara backen vid västliga vindar försvann.

Fenix Skärmflygklubb var mycket aktiva för att försöka ge den nya backen en formell status, inte minst då ett kulturreseervat etablerades på Järvafältet. I flera brev till stadsdelsnämnder och idrottsförvaltning föreslog Fenix att backen skulle detaljplaneras eller på annat sett tydligt markeras som idrottsplats, eftersom föreningen förutsåg de oklarheter som nu, nästan 20 år senare, är uppenbara. De flesta skrivelser ska vara registrerade i stadens diarium med Dnr 425/01/05. Vi planerade också för en ombyggnation av backen, för att kunna göra den lika användbar och säker som Johannelundstoppen som den skulle ersätta.

Stockholms Idrottsförbund gav oss 2007 signaler om att ett större anläggningsbidrag genom Idrottslyftet skulle kunna bli aktuellt för att utveckla Granholmstoppen som flygbacke. Ansökan sändes i februari 2008 (daterad 2008-02-18). Ansökan beviljades och arbetet påbörjades under hösten. Total omslutning var knappt en halv miljon kronor, som brukligt delat lika mellan idrotten och Stockholms stad. Till detta lade Fenix Skärmflygklubb knappt 20 tkr på markundersökningar samt 3–4 000 timmar ideellt arbete med att slutföra markarbetena.

Processen med stödet från Idrottslyftet och arbetet som följde beskrivs i en artikel på skärmflygklubbens webbplats. Hela artikeln har bifogats sist i denna skrivelse.

Efter bara något år dök ett oväntat mörkt moln upp på himlen. På den backe där en av stadens förvaltningar just investerat en kvarts miljon i en idrottsplats, där hade en annan av stadens förvaltningar bestämt sig för att bygga en begravningsplats.

Vi kommer här inte att gå in i detalj i turerna kring begravningsplatsen. Vi drog av de markundersökningar vi själva låtit göra slutsatsen att området på och runt backen var synnerligen olämplig för en begravningsplats, men det fanns inga skäl att fokusera på annat än att en sådan inte skulle förstöra vår idrottsplats. Och efter många möten och förhandlingar med kyrkogårdsförvaltningen, med stöd av Stockholmsidrotten, så ändrades begravningsplatsens utformning så flygningen inte påverkas mer än marginellt. Att discgolfbanan förstörs är dock väldigt tråkigt.



Nu går vi till 2020 och utvecklingen som föranleder denna skrivelse.

Inom kulturresevatet, och delvis på de ytor som används för start och landning vid flygning, finns ett lantbruk, Hästa gård, som ägs av Stockholms stad men drivs av entreprenör. Fenix Skärmflygklubb har alltid strävat efter att ha bra upparbetad kontakt med entreprenören, för att känna till varandras behov och önskemål och kunna stödja varandra i skötsel och tillsyn av området. Den förste entreprenören föreningen hade kontakt med var Tom Meurling som även deltog i stadens arbete med att ta fram skötselplanen för Igelbäckens kulturresevat. Med näste entreprenör, Naturskog, undertecknade föreningen en gemensam avsiktsförklaring där åtaganden och önskemål beskrevs, t.ex. att föreningen skulle hjälpa till att laga eller rapportera skador på stängsel, och att entreprenören inte skulle plöja upp mer än nödvändigt av de ytor där flygarna landar. Det fungerade väldigt bra.

Naturskog lämnade tyvärr Hästa och ersattes av PEAB. När vi kontaktade PEAB:s platschef Björn Nehl i oktober 2019 fick vi ett mycket kort bemötande. Ett förslag vi hade var att de elstängsel, förutsatt att det inte inom en snar framtid åter ska beta djur vid backen, ska tas ned eller märkas ut. Vi har nämligen vid flera tillfällen sett hur både barn och vuxna som cyklar i området kraschat in i stängslen och skadat sig. PEAB:s respons: ”Där ska man inte cykla”.

Så under våren började det hända konstiga saker. I mitten av mars tränade några aktiva, en far och hans barn, markhantering med sina flygskärmar på ängen (landningen) nedanför backen, då de blev haffade av någon i en PEAB-bil som kallade sig ”naturvakt” och som gav våra medlemmar ett synnerligen dåligt bemötande. De fick höra att de inte hade på marken att göra, och blev också anklagade för diverse skadegörelse. Vi skrev till PEAB utan att få någon respons. Vi skrev igen och påminde om vår önskan om en avsiktsförklaring liknande den vi haft med Naturskog, men fick då ett kort svar som hänvisade till Stockholms Stad.

Kommunikationen som följde var med Bodil Hammarberg på gatukontoret som vi haft många kontakter med genom året. Hammarberg var upprörd över skötselåtgärder som genomförts och att ett träd tagits ned. Hon hade ett högt tonläge och hotade med polisanmälan och skadestånd. När vi hänvisade till att det är fråga om en idrottsplats som sköts enligt plan, så var hon tydlig med att Granholmstoppen inte alls är någon idrottsplats. När vi beskrev stadens och idrottsrörelsens investering genom Idrottslyftet ifrågasatte Hammarberg om detta stämmer.

Men det skulle bli värre än så i samtalet. När vi berättade om de cykelolyckor vi flera gånger bevittnat, och att vi på eget initiativ vikt ned och märkt upp de osynliga elstängslen sa även Hammarberg att någon cykling inte ska förekomma i området. I ett tätortsnära friluftsområde där det cyklats i 40 år ska man helt plötsligt inte cykla, det kändes som en märklig ståndpunkt.

Man får intrycket av att de ansvariga på Stockholms stad inte läst sin egen skötselplan, där det framgår att området bl.a. är till för det rörliga friluftslivet och olika former av organiserad idrott. Ett av de uttryckliga målen med skötseln är enligt planen att bevara och förbättra rekreativvärdena i området. Att landskapet ska hållas efter, igenväxning förhindras och att inget hindrar att vid behov ta ned träd,

gör att de skötselåtgärder som flygföreningarna genomfört väl stämmer överens med planen och dess intentioner. I stället för dåligt bemötande skulle de skötselansvariga kunna ge de ansvariga idrottsföreningarna (liksom den andra stora aktören för idrott i området, discgolfbanan) beröm för att ha hållit backen fin i många år.

I andra delar av kulturresevatet pågår storskalig skövling av skog, äng och berg i de gigantiska infrastrukturprojekten Förbifarten och tunnelbanans Barkarby-gren. Bland annat har en 3 hektar stor artrik äng, känd för sina många huggormar, tillåtits bli deponi för 150 000 kubikmeter schaktmassor. Bara skövlingen av huggormslokaler får gatukontorets och kommunekologens upprördhet över klippt gräs, tuktade buskar och en fälld björk att framstå som aningen oproportionerlig, och skulle i sig möjligen kunna betraktas som ett miljöbrott.

Kanske kan Hammarbergs inställning förklaras av något hon sa i slutet av samtalet, med den ungefärliga betydelsen att ”man får acceptera att idrottens ytor i Stockholm krymper”. Det är kanske onödigt att poängtera att Stockholms Flygsportförbund och resten av idrottsrörelsen, till skillnad mot Bodil Hammarberg, INTE anser att man ska acceptera att idrottens ytor krymper. Och det känns inte sannolikt att det skulle finnas en sådan utbredd uppfattning inom politiken i Stockholms stadshus heller.

Så vad händer nu?

Problematiken bakom den här idrottsplatsens oklara status försökte vi, som tidigare beskrivet, göra något åt redan 2002. Vi bad om att det på ett tydligare sätt skulle skrivas in i någon planhandling att Granholmstoppen verkligen är den idrottsplats som staden lovat oss. Problematiken är inte unik för flygsport, utan drabbar flera andra stora idrotter vars utövande i huvudsak sker inte på en anlagd och avgränsad arena, plan eller hall, utan ute i naturen, i skog, på vatten, i luften – alltså på mark som planmässigt inte betraktas som idrottsanläggning. Det skapar svårigheter när markägare eller myndigheter av plötsligt oklara skäl inte längre vill bevilja eller underlätta användningen, trots att idrottsföreningar och förbund kanske gjort stora investeringar, och konsekvensen blir att såväl träning och spontanidrott som tävlingar och annan elitverksamhet spolieras.

Det är inte en hållbar situation att föreningarna ska behöva lita till någon slags ”muntlig tradition” och att de löften som utfästs ska vittra bort på bara några år. Heller inte att stadens ena förvaltning är ovetande om vad den andra gör eller gjort, och att med tiden allt glöms bort och de enda som sitter med facit är idrottsföreningarna som hamnar i en otacksam situation med ordväxling med både entreprenörer och kommunala tjänstemän.

I just det här fallet är åtgärden ganska enkel. Vi är inte som cykelsport beroende av Polismyndighet och Trafikverks goda vilja för att kunna tävla på allmän väg. Vi riskerar inte att Sjöfartsverket bedömer en vik som olämplig för våra optimist-läger. Vi behöver inte lirka med luftfartsmyndighet för att få tillträde till luftrummet när vi ska göra längre sträckflygningar. Det här handlar om en enkel backe där idrottsrörelsen och Stockholms stad tillsammans investerat en större summa pengar för att utveckla den befintliga flygsportanläggningen, som ersättning för en som exploateras av staden och försvinner.

Vi överlåter åt staden att föreslå med vilket planinstrument en sådan idrottsplats kan beskrivas och skyddas. Kanske de bäst görs med detaljplan, eller med ett avsnitt i reservatsreglerna – det finns säkert fler möjligheter. I Järfälla kom man en bit på väg då kultur- & fritidsnämnden beslöt att en förening ”med stöd av allemansrätten har rätt att bedriva organiserad verksamhet” på en viss plats.

Vi hemställer:

att Stockholms stad utreder vilket som är det bästa plan- eller föreskriftsinstrument för att tydliggöra att en viss idrott förekommer och har tilldelats rätt att utöva organiserad verksamhet på en viss yta, inkluderande rätt/skyldighet att sköta marken enligt plan,

att Granholmstoppen snarast ges sådan status för flygsport, samt

att beslutet kommuniceras till länsstyrelsen som ett bidrag till arbetet med länets friluftstrategi.

Björn Hårdstedt
ordförande

Bilaga: Artikel från Fenix Skärmflygklubbs webbplats daterad 6 augusti 2009

G-toppen – projektet på väg att fullbordas

Nu börjar vi se det färdiga resultatet av projekt Granholmstoppen. Den senaste veckan har två arbetsdagar genomförts för att tukta vegetationen på starterna, och backens nordstart liknar nu närmast en golfgreen. Vi siktar på stor invigningsfest i oktober.



Det arbete som har genomförts de senaste dagarna, är att med röjsåg och gräsklippare ta ned den höga växtligheten. Vi har hyrt en riktig röjsåg med kapklinga, och under två förmiddagar röjt hela starten på toppen, ända ned till de bearbetade ytorna — totalt över 1 500 kvadratmeter.



Vegetationen var meterhög och mer än så, med inslag av förvedade växter som palsternacka (som kan ge eksem på samma sätt som lokor), ärtor, nypon och lin (botaniskt intressanta tippmassor). Målsättningen var huvudsakligen att stoppa de höga växternas etablering, och lägga en grund för framtida skötsel. Prez Björn kör röjsågen med gipsad vänsterhand medan Bertil Lundblad i elegant solhatt och Nina i svart keps räfsar halm.



För att göra den övre delen av starten extra fin, följde vi upp arbetet med röjsågen med motorgräsklippare (Kent Plöens pärla). Det har förvandlat den tidigare "prärien" till en fin gräsmatta. Ni måste faktiskt åka och titta! På sikt ska vi köpa in skötseln av lantbrukaren på Hästa gård, som kör upp med slaghack. Men första gången ville vi göra det själva för att "lära känna" marken och samtidigt städa den från sten och annat skräp. De här ytorna har aldrig varit klippta förrut.



På bilden ovan kan ni se hur fint det blir. Nina, nye medlemmen Peter Höök, Kent och Bertil. Jämfört med hur det såg ut i höstas, när en längre tids intensiva regn skyfall förvandlat marken till klafsigt lera och några glädjespridare skakade på huvudet åt "galenskapen", så är förvandlingen ... påtaglig. På de bearbetade ytorna börjar växtligheten nu också att etablera sig, men där tar det nog en säsong eller två innan det blir lika fint gräs som på toppen. Vädret har spelat oss spratt samband med grässådden. Men minns ni hur det såg ut så sent som i maj (nedan)?



Projekt Granholmstoppen var från början bara en galen idé som vi skrattade åt. Men alltmer konkreta planer tog form, och nu står vi med en flygbacke som vi kunnat trygga och utveckla tillsammans med Stockholms Stad och Stockholms Idrottsförbund genom ett stort anslag från det statliga systemet för finansiering av idrottsprojekt "Idrottslyftet". Vägen har inte varit helt spikrak, och vi har haft lite otur med vädret, men vi känner oss ändå väldigt nöjda när vi nu står framför den nyklippta starten på Granholmstoppens nordsida — en sluttning som man förr inte kunde starta i, dels för att vegetationen var ogenomtränglig, och dels för att profilen på backen var kass åt det hållet. Även om vi denna gång inte kunde gräva bort hela den "utflutna" delen av backen, är det en enorm skillnad i profil. Det kan ju vara intressant att jämföra med hur det såg ut före:



Framför allt sidan mot nordost bestod av en massa terrasser och knölar, på några ställen var lutningen till och med negativ, vilket var både farligt och dåligt för hangvindarna. Den stora knölen i mitten var betydligt högre, och sträckte sig ut som en plåtå helt utan lutning, så långt att den skymde sikten ned mot buskagen och träden i dungen.



Vi höll en massa möten, och Fenix projektgrupp (Åberg, Svedemar, Hårdstedt) fick nästan permanenta passerkort till Tekniska Nämndhuset på Kungsholmen där Idrottsförvaltningen och Exploateringskontoret håller till (ovan Hans Åberg med exploateringskontorets Ulrika Egerö och sin modell av backen). Det var ett långt och mödosamt arbete. På bilden nedan träffar vi den ursprunglige arkitekten till bygget av Granholmstoppen, och granskar 40 år gamla kartor och stabilitetsberäkningar han letat fram i gamla arkivskåp.



Vi kände att vi hade staden MED oss, och ett jättestarkt stöd från Stockholms Idrottsförbund, så vi visste att vi skulle kunna genomföra projektet om vi verkligen ville och orkade. Och vi visste att vi hade en massa entusiastiska medlemmar i ryggen som dels hejade på, och dels stod redo att hugga i när projektet krävde kroppsarbete.



När arbetet kom igång på hösten blev Fenix projektgrupp engagerade i byggmötena, och det blev många smitningar från kontoret i kostym och gummistövlar. Ovan en bild från det allra första byggmötet, dit vi även bjöd in Mats Löf som driver discgolfbanan (i mitten med mössa). Grävmaskinisterna till vänster, Hans Åberg i skinnrock, Idrottsförvaltningen och den inhyrda projektledaren Eva Åberg till höger om Mats och Björn Svedemar längst till höger (Hårdstedt bakom kameran).



Grävmaskinerna gjorde sitt jobb. De halkade hit och dit i leran som blev allt halare av intensiva regn. På slutet blev det för svårt, men då var pengarna också på väg att ta slut. Enda riktigt sura misslyckandet berodde på vädret: vi fick ett tilläggsanslag som innebar ungefär en veckas extra grävmaskintid. Men tiden gick utan att vi kunde komma igång igen, eftersom backen var så mättad med vatten efter höstens regn. Och när vi skulle återuppta grävandet på våren fick vi beskedet att tilläggsanslaget "frusit inne" vid årsskiftet. Sannolikt som ett resultat av åtstramningar med anledning av finanskrisens inverkan på stadens ekonomi. Snopet.

Utän att sura alltför mycket planerade vi istället för fortsättningen. Grävmaskinen hade lämnat en bitvis rå yta, med skarpa kanter och veck där skopan dragit fram. Som gjort för att snubbla eller att linor ska fastna. Marken måste jämnas till före grässådden. Nu var det dags att kalla in klubbmedlemmarna. En armé av Fenix-medlemmar myllrade i backen under några dagar i slutet av maj med handredskap — krattor och spadar. Även två från Cirrus hörsammade den allmänna kallelsen som gått ut till alla stockholmsklubbar.



Resultatet var storartat. Stora mängder sten rensades också bort, och vi passade på att ta ned en hel del fula buskar och ett skräpigt träd på ången åt nordväst. Ovan sliter Robert Nilsson och Matz Hasselbom uppe på toppen för att kratta ned alla valkar och ojämnheter.



De två arbetsdagarna i maj förvandlade det grova landskapet till fina mjuka ytor, och det var ett viktigt grundarbete som vi nu märker tydligt när vi arbetar med vegetationen i backen. Ovan jobbar Björn Svedemar och Daniel Lehnberg i backens mitt. I bakgrunden bland andra Svante Larsson och en av brorsorna Nordenfeldt.

Sista dagen började det regna...



...och det blev ganska blött och lerigt. Stort tack till alla som hjälpt till att förverkliga vår idé om en riktigt bra flygbacke i Stockholm. På bilden ovan några få av dem som slet i maj: Thomas Petersson, Pierre Drackner, George Askew, Björn Svedemar, Jörn Spolander och Björn Hårdstedt.