

**Handläggare**  
Daniel Firth  
08-508 261 24**Till**  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2014-03-20

## **Aktualitetsprövning av Promenadstaden - Översiktsplanen för Stockholm. Svar på remiss från Stadsbyggnadskontoret.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen hänvisa till föreliggande tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefHenrik Axelsson  
tf AvdelningschefEric Tedesjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Enligt plan och bygglagen ska en översiktsplans aktualitet prövas varje mandatperiod. Stadsbyggnadskontoret har utgått ifrån tre perspektiv: huruvida staden utvecklas enligt planen, om det förekommit några nya förutsättningar som påverkar planen samt hur den fungerar som styrdokument. Prövningen finner att planen är i stort sett aktuell men att det finns behov av uppdatering i ett antal viktiga frågor, inte minst bostadsförsörjningen.

Kontoret anser att prövningen gör rätt bedömning av planens aktualitet men att det finns utrymme för en bredare hantering av trafiken som en integrerad del av stadens utveckling.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 261 24  
Växel 08-508 272 00  
daniel.firth@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

## Remissen

I enlighet med bestämmelser i Plan- och bygglagen har stadsbyggnadskontoret inlett en process med en aktualitetsprövning av översiktsplanen *Promenadstaden*. Denna remiss är en del av den processen. Trafikkontoret har varit med i processen att ta fram underlaget Fokus Promenadstaden (bilaga 2).

Översiktsplanens aktualitet prövas utifrån tre övergripande perspektiv:

- Utvecklas staden i enlighet med översiktsplanens strategier och planeringsinriktningar?
- Finns nya förutsättningar och politiska beslut som påverkar översiktsplanen?
- Hur fungerar översiktsplanen som styrdokument och arbetsredskap i stadens processer?

Stora delar av planen bedöms fortfarande vara aktuell, andra delar pekats ut som helt eller delvis inaktuella. Här kan främst nämnas bostadsförsörjningen, där budgetmålet om 140 000 nya bostäder påverkar innehållet, tillsammans med förändrade förutsättningar till följd av nya strategiska grepp inom områden som kultur och miljö. Även innebörden av 2013 års Stockholmsförhandling med utbyggd tunnelbana behöver inarbetas.

Från trafikperspektiv gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att framkomlighetsstrategin och dess tillhörande planer ligger helt i linje med planen och ger goda förutsättningar att stödja intentionerna i *Promenadstaden*. Det bedöms dock finnas ett behov av att utveckla perspektiv kring trafik i den centrala stadens utvidgning, där planen i viss mån underskattat den trafikala utmaningen. Även godstransportfrågor och kollektivtrafik på vatten saknas.

## Ärendets beredning

Remissvaret har tagits fram efter en intern remiss.

## Trafikkontorets synpunkter

Kontoret kan konstatera att denna aktualitetsprövning är ett ambitiöst och omfattande arbete och anser att kontorets synpunkter har tagits med. Framkomlighetsstrategin, som utgör en vidare tolkning av översiktsplanens intentioner vad gäller gatans funktioner, tas väl om hand i underlagsmaterialet. Kontoret ser fram emot en fortsatt bra samverkan i den vidare processen.

Transport- och trafikfrågorna hanteras främst i delen 2.6 *Modernt transportsystem*. Kontoret anser att det är viktigt att trafikfrågorna även lyfts i fler sammanhang där de är viktiga. Storstadstrafiken är inget självändamål utan har en integrerad roll i att t.ex. stärka näringslivet och främja den sociala sammanhållningen.

Resten av detta remissvar utgår ifrån de frågor som ställdes i remissmaterialet.

## Översiktsplanens aktualitet, kapitel 1-4

- *Har stadsbyggnadskontoret gjort rätt bedömning vad gäller aktualiteten av kapitel 1-4?*
- *Saknas det något viktigt som kan påverka/ändra stadsbyggnadskontorets aktualitetsförslag avseende kapitel 1-4*

Trafikkontoret anser att aktualitetsbedömningarna som görs är i stort sätt riktiga. Nedan följer några specifika synpunkter som kontoret anser bör lyftas tydligare, beskrivas mer utförligt eller kompletteras.

### 2.2 Staden på vattnet.

Kontoret efterlyser en diskussion av prioriteringar vid stadens kajrum som idag ofta domineras av vägtrafik och parkering. Prioritering av andra funktioner som gång och vistelse, även utrymmen för kollektivtrafik på vatten behöver diskuteras. Även behov av utrymmen för godshantering i bra kajlägen är viktigt att beakta. Detta gäller särskilt möjlighet till transport via vattnet av byggmaterial och sprängsten i samband med större byggnadsprojekt.

### **2.3 Ett starkt näringsliv och utbildningssystem**

Kontoret ser det pågående arbetet med företagsområden i världsklass som en viktig input i arbetet, främst avseende placering av terminalområden för godstransporter, samlastningscentraler, kombiterminaler m.m. En särskild fråga som har blivit aktuell i ett antal exploateringsprojekt är framtiden för befintliga spårkopplingar till företagsområden.

Det vore bra att här kunna lyfta hela näringslivets transportförsörjning – inte bara godstrafiken, utan även service, hantverkare, taxi och tjänsteresor. Exempelvis frågan om hantering av parkering i företagsområden eller i samband med handel.

### **2.4 En socialt sammanhållen och levande stad**

Tillgång till bra resval är en mycket viktig del i att skapa en social sammanhållning där fler har möjlighet att ta sig till hela stadens utbud av jobb och aktiviteter. Även utformningen av det offentliga rummet som till stor del består av gaturum är viktigt för att skapa gemensamma mötesplatser. Detta får gärna utvecklas.

### **2.5 Idrott, rekreation och attraktiva grönområden**

Det nya parkprogrammet blir en viktig input till denna del av arbetet. Att upprätthålla attraktiva grönområden när invånarantalet ökar är viktigt och behöver ökade drift och underhållsinsatser.

### **2.6 Ett modernt transportsystem och hållbart resande**

Det är bra att gods och näringslivets transporter lyfts tydligt. Kontoret vill påpeka att framkomlighetsstrategins prioriteringar innefattar kollektivtrafik, cykel, gång *samt godsfordon med hög beläggning* och det vore bra om denna sista punkt finns med när de andra benämns. Plats för lastning och lossning kommer att behöva hanteras både i gatan och på tomtmark.

Kollektivtrafik på vatten kan vara ett komplement till den övriga trafiken men mycket tyder på att potentialen är begränsad och ofta samhällsekonomiskt olönsamt. Studier från trafikförvaltningen pekar på endast ett fåtal kopplingar som har tillräckligt med resandeunderlag. Kontoret anser att hållningen i nuvarande översiktsplan – att inte omöjliggöra trafik och säkra behovet av kajer i bra lägen – är en bra avvägning.

Behovet av flexibla lösningar i gaturummet är också viktigt att belysa. Trafik och resmönster är inget statiskt och det är alltid klokt att dimensionera med andra alternativa användningar i åtanke. Här kan till exempel nämnas frågor om shared space och intelligenta transport system.

Parkering är en mycket viktig funktion i stadens planering och trafiksystem och en fråga som lätt hamnar fel då olika instanser har ansvar för olika delar av parkeringsbeståndet. Parkering i samband med bostäder är kostnadsdrivande och parkeringsplatser och ramper tar utrymme som skulle kunna användas till annat. Tillgång till gratis eller billig parkering vid arbetsplatser, handel och annan service är en viktig faktor i val av färdmedel vid vardagliga resor. Båda frågorna har en stark koppling till utbud och pris för gatuparkering som i sig har påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet. Kontoret ser gärna en utveckling och förtydligande kring frågan i översiktsplanen.

### **2.8 Nya energilösningar och tekniska system**

Här saknar kontoret en tydlig referens till avfall som infrastrukturfråga. Avfallsplanen bör nämnas bland de viktiga styrdokumenterna – frågan är större än enbart insamling av matavfall som tas upp. Det är viktigt att avfallsfrågor kommer med i tidiga planeringsprocesser så att det kan planeras för mer strategiskt, t.ex. behov av sopsug.

Ett förtydligande av behov av kommunaltekniska ytor är mycket välkommet, där bl.a. snöupplagen och återvinningscentraler särskilt kan nämnas. Flera av stadens återvinningscentraler har korta markavtal, och det är särskilt viktigt att utrymmen finns i centrala staden för att återvinning ska kunna ske utan bil.

### **2.9 En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden**

Här är också frågan om upplevelser i det offentliga rummet viktig att belysa. Även det kulturhistoriska värdet i stadens gatumiljöer, alléer och parker. Det är särskilt viktigt i helt nya områden.

### **2.10 Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad**

Trafikfrågor får gärna även vävas in tydligare här, vad gäller buller, luftkvalité, trafiksäkerhet, trygghet osv.

## Stadsutvecklingsstrategier

### **Strategi 1: Fortsätt att stärka centrala Stockholm**

Trafiken identifieras mycket riktigt som en utmaning i och med den centrala stadens utvidgning. Kontoret vill förtydliga att det inte bara är utveckling av kollektivtrafiken som är lösningen utan även cykel och gång har en mycket god potential som färdmedel i dessa områden om utvecklingen följer översiktsplanens intentioner. Ökat behov av godstransporter kan ytterligare begränsa utrymmen för andra funktioner

Åtgärder som begränsar en ökning av den privata biltrafiken kan vara nödvändiga för att uppnå ett resebeteende som liknar det i den ”traditionella” innerstaden. Det blir särskilt viktigt att hitta rätt balans i utbud, reglering och prissättning av parkering på tomt- och gatumark.

En översyn av användning av utrymmen i och bredvid de större infartslederna bör också hanteras. Överdäckningar är ofta kostsamma, skapar sällan byggbara ytor samt innebär ökade driftkostnader. En diskussion om prioritering av de överdäckningsprojekt som har diskuterats bör inledas och en slutsats kan vara att vissa vägar istället behöver omvandlas till stadsgator genom avsmalningar och hastighetsbegränsningar.

### **Strategi 2: Satsa på attraktiva tyngdpunkter**

Kontoret vill igen påpeka att det är inte enbart utvecklad kollektivtrafik som krävs, utan även bra lösningar för gång och cykel, som i de flesta fall har god potential lokalt och även mellan tyngdpunkterna. Även i tyngdpunkterna är frågan om parkering samt realismen i överdäckning av trafikytorna viktiga.

### **Strategi 3: Koppla samman stadens delar**

Det är bra att påbörja en precisering av vad som menas med att koppla samman. Det handlar om en sammanhängande stadsbebyggelse lika mycket – och i vissa fall mer – än resekopplingar.

### **Strategi 4: Främja en levande stadsmiljö i hela staden**

Kontoret inser att det är meningen, men undrar om det stämmer att förtätningar i övriga delar av staden alltid ska anpassas till rådande skala och karaktär? Mer systematik efterlyses.

Parkering är återigen en viktig fråga, särskilt i områden där kollektivtrafiken inte är lika bra som i den centrala staden eller i tyngdpunkterna.

### **Trafikinфраstruktur**

Trafikkontoret delar i stort stadsbyggnadskontorets beskrivning. Det är viktigt att påpeka att de infrastrukturinvesteringar som beskrivs och som pågår är mycket omfattande och att det i dagsläget saknas beslut om ytterligare utbyggnader inte behöver betraktas som en brist i sig. Med det sagt är det fortsatt viktigt att diskussioner om vidare utbyggnader fortgår och att hållbara finansieringslösningar utvecklas.

### **Genomförandet av översiktsplanen**

- Är slutsatserna relevanta och korrekta?

Trafikkontoret känner inte helt igen sig i analysen av i vilken utsträckning budget och verksamhetsberättelsen följer översiktsplanen (sidan 33). Det är Framkomlighetsstrategin som är kontorets viktigaste styrdokument för trafikverksamheten och den är i sig en utveckling av översiktsplanen med relevans för kontorets verksamhet. Budget och verksamhetsberättelse ger inte heller en komplett bild av kontorets verksamhet som, i mycket större utsträckning än för både stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret, består av löpande upprätthållande och drift av en grundläggande kommunal service – dvs. framkomliga, attraktiva och säkra gator.

Kontoret anser att det är bra att belysa stadens roll i att i vissa fall driva en utveckling som marknaden än så länge inte förmår att göra, samt behovet av offentliga investeringar.

Kontoret håller med om att det är viktigt att stärka hållbarhetsperspektivet och att detta ska börja med att förtydliga vad som menas och vad det kan innebära. Även arkitektur och kultur är viktiga aspekter av hållbarheten som bör lyftas här.

Risken av att bygga bort långsiktiga förtätningmöjligheter är särskilt viktigt att beakta.

## Riksintressen

- **Är förslaget till förhållningssätt avseende riksintressen för kulturmiljövård en bra utgångspunkt för det fortsatta utvecklingsarbetet?**

Trafikkontoret anser att detta är en bra utgångspunkt. Kulturvärden i gaturummet, parkmiljöer och kajområden påverkar särskilt kontorets ansvar.

## Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen hänvisa till föreliggande tjänsteutlåtande samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.

## Slut

## Bilagor

1. Fokus Promenadstaden. Uppföljning av Översiktsplan for Stockholm