



**Justering/Signatur**

.....

## § 18

### Översiktsplan för Stockholms stad - utställningsförslag

Ärendet och stadsdelsförvaltningens förslag finns redovisat i tjänsteutlåtande den 5 juli 2017.

Dnr 1.5.3.408-2016

#### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 15 juni 2017 att ställa ut förslaget till ny översiktsplan för Stockholms stad. Syftet med utställningen är att, i enlighet med 3 kap. plan- och bygglagen, få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Förvaltningen är positiv till genomförda revideringar som har fördjupat tidigare förslag. Remissförslaget lyfter tydligt fram de utmaningar som kravet på en hållbar stadsutveckling innebär. Förvaltningen är positiv till föreslagna mål för stadsbyggandet och anser att utbyggnadsstrategins fyra delar är relevanta för uppfyllelse av stadsbyggnadsmålen. Förvaltningen delar i huvudsak stadsbyggnadskontorets förslag till utvecklingsmöjligheter för Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Förvaltningen vill dock påpeka att mindre kompletteringsprojekt eller förtätning av befintlig bebyggelse, innebär en risk att viktiga befintliga kvalitéer byggs bort, samtidigt som få nya kvalitéer tillförs. Det är viktigt att bygga livsmiljöer, inte bara bostäder. Vid planering och utformning av stadsdelsområdets park- och naturområden, bostadsbyggande och centrumutveckling, finns en unik möjlighet att överbrygga barriärer och samtidigt skapa utrymme för spontana möten mellan människor med olika bakgrund, ett sätt att motverka segregation och utanförskap.

#### **Beslut**

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.

#### **Reservation**

Ledamot Helen Jäderlund Eckardt (L) reserverade sig mot beslutet enligt följande:



Justering/Signatur

.....

---

”Förslag till beslut:

Att som svar på remissen anföra följande:

Förslaget till en ny Översiktsplan (ÖP) för Stockholm är i huvudsak väl utformat. Mycket av det som nämns i samrådsförslaget är frågor som Liberalerna och Alliansen länge drivit. Med det sagt har vi ett antal synpunkter som vi anser att en ny Översiktsplan tydligare borde förhålla **Forts.**

**Forts.**

sig till. Liberalerna är ett parti som tar ansvar för ett kraftfullt byggande i Stockholm, och det råder inga tvivel om att vi måste bygga mycket under en lång tid framöver, men om man vill bygga mycket måste man också bygga bra. Risken med att bygga väldigt många bostäder på en gång är nämligen att viktiga projekt slutar på ett stadsbyggnadsmässigt dåligt sätt. Ett exempel på detta är miljonprogrammets byggboom.

Liberalerna anser därför att det är viktigt att Stockholms fortsatta planering sker utefter en tydligare områdesplanering med stora detaljplaner där markavtal skrivs efter detaljplanering. Vi vill se större detaljplaner där man tar ansvar för ny bebyggelse istället för att jobba med flera parallella små detaljplaner initierade av byggaktörerna. Många små detaljplaner ger ett tunnelseende i det egna projektet där man försöker uppnå alla stadens bygg-mål inom det tilldelade planområdet. Det leder till suboptimering där det offentliga oftast i slutändan blir lidande. Exempel i Hässelby-Vällingby är radhusen längs Sällhetsvägen som visserligen ger en god livsmiljö för de boende längs den lokala återvändsgränden men där husen visar en tydlig baksida med ett bullerplank mot Växthusvägen som i Översiktsplanen pekas ut att bli ett urbant stråk. Hur en gata utan trottoarer, bullerplank som stänger ute utomstående och interna återvändsgränder någonsin ska kunna uppfylla översiktsplanens mål om att minska de fysiska barriärerna i den byggda miljön och uppmuntra social hållbarhet är en fråga utan bra svar.

En större detaljplan för hela Växthusvägen hade tydligare kunnat rikta in sig på vad som är bäst för att skapa ett urbant stråk, snarare än vad som är bäst för byggaktörernas egna projekt. En större detaljplan med enskilda byggrätter kan dessutom släppa byggrätter över tid för att minska ketchupeffekten av att många hus blir klara samtidigt och därmed åldras samtidigt vilket i framtiden kommer leda till att underhållsåtgärder måste sättas in samtidigt i ett helt område. Exempelvis hade radhusen kunna planerats som stadsradhus med husens framsida mot det urbana stråk som Växthusvägen pekats ut som, i samband med detta hade trottoarer och cykelvägar kunnat anläggas för att stärka vägens position som ett allmänt offentligt rum. Istället är området nu ytterligare ett i raden av projekt där man hakat på ett bostadsområde på ett nätverk av matargator som alltid leder någon annanstans bort från stadsdelen.

Områdesplaner är alltså ett annat sätt att planera nybyggnation än de förtätningar som ofta skett utan en genomtänkt strategi i många av våra ytterstadsdelar. Den största fördelen med områdesplanerna är att de ger goda förutsättningar för att planera in all samhällelig infrastruktur så som skolor, förskolor, äldreboende och idrottsytor i takt med att staden växer eftersom det inte



**Justering/Signatur**

.....

---

finns något hinder för att detaljplanera in en skola men sedan låta byggrätten vara vilande till dess att behoven uppstår. På så sätt sparas det tid så man enkelt kan skala upp verksamheter.

Detta förutsätter att stadens nämnder och förvaltningar samarbetar på ett mer genomgripande sätt än idag. En attraktiv, spännande och levande stadsmiljö handlar inte om enskilda byggnader, utan om samspelet mellan alla de byggnaderna som tillsammans utgör staden. **Forts.**

**Forts.**

Stockholm ska växa genom att vi bygger vidare på det som fungerar – det som skapar en tät, levande, grön och attraktiv stad. Innerstadens täta kvartersstruktur ska kompletteras, bland annat med fler bostäder i cityområdet, och tillåtas att växa utanför tullarna. Ytterstadens områden behöver bli tätare, mer funktionsblandade och framförallt mer integrerade med varandra för att därmed förbättra underlaget för småföretagare i kommersiella lokaler, samhällsservice samt utbyggd kollektivtrafik. Genom att bygga nytt med kvarterstrukturer i största möjliga mån där det går och i brist på plats för det komplettera med byggnation med husingångar direkt mot större vägar kan ytterstaden förtätas på ett sätt som skapar många nya bostäder och arbetsplatser, samtidigt som ytterstadsområdenas karaktär och gröna värden beaktas.

Att bygga en tätare stad borgar även för en hållbar stad med ett rikt och varierat utbud tillgängligt för alla. Det innebär bra underlag för kollektivtrafik, goda förutsättningar för hög energieffektivitet och dessutom tar man delvis redan använd mark i anspråk när man bygger nytt. Ofta karaktäriseras den hårdlagda ytan runt gator och vägar i Hässelby-Vällingby av en huvudgata med stora avstånd till cykelväg eller gångväg med sedan nya impedimentytor till nästa lokala gata med carports innan man når husen. Avstånden från väg till hus blir långa och den totala mängden asfalt ökar långt mer än nyttjandet motiverar. All asfalterad yta är slöseri av mark som hade kunna sparats som grönyta. Har man väl hårdgjort en yta så borde man ta större ansvar för det och öka nyttjandegraden där.

När Stockholm växer kommer dock vissa grönområden behöva tas i anspråk för nya bostäder, arbetsplatser, service och infrastruktur. Detta får inte hindra ansvarsfull och väl genomtänkt exploatering för nya bostäder nära grönområden. Dagens gröna struktur kommer att förändras, inte minst i ytterstaden. Det ställer höga krav på en genomtänkt planering och att man tar vara på möjligheter att utveckla och förbättra parker och naturområden. Många ytor i Hässelby-Vällingby och ytterstaden generellt karaktäriseras av att parkunderhållet spridits ut över stora ytor vilket leder till låg parkkvalitet som mest är något man ser när man åker förbi med bilen snarare än strövar i på helger. Man måste tydligare inventera vilka ytor som man kanske ska tillåta förvildas betydligt mer än idag, tex ängsmiljöer som är bra för den biologiska mångfalden, och i gengäld spendera mer på att skapa uppskattade parker som folk vill färdas till i hela stadsdelen.

Stadens bostadsbyggande måste också planeras för att möta alla stockholmarnas olika behov. Stadens utveckling ska därför vägledas av målsättningen om en god blandning av upplåtelseformer i hela staden, inbegripandes hyresrätter, bostadsrätter, ägarlägenheter,



**Justering/Signatur**

.....

---

studentbostäder, småhus, radhus och villor. Det betyder att staden i områden som domineras av bostadsrätter ska verka för att det byggs fler hyresrätter, och vice versa verka för att det i områden som domineras av hyresrätter byggs fler bostadsrätter. **Forts.**

**Forts.**

Det betyder dock inte att man måste blanda in höghus av betong bredvid radhus eller villor på hyresrätternas stora innergårdar. Småhusområden kan bebyggas med hyresdelar i husen och på gårdar med Attefallshus för att öka den sociala blandningen, radhus kan byggas som ägarlägenheter direkt mot vägar för att fylla ett nytt marknadssegment, flerfamiljshus kan anläggas längs stråk som bullerskydd istället för småhusens carports där garage istället grävs ned under husen för att frigöra ytor, osv. Det finns många lösningar och punkthus bland villor är inget som vi vill se.

Högsta prioritet måste vara att Stockholm ska utvecklas till en mer sammankopplad stad. Idag isoleras framförallt ytterstadsområdena effektivt från varandra av breda trafikleder eller otillgängliga naturområden. Det måste bli enklare att röra sig mellan olika stadsdelsområden. Att bostadsområden ska ha egna lokalgator som kopplar till matargator som leder ut mot motorleder måste få ett slut. Vid förtätningsprojekt måste man våga koppla samman det spretiga vägnätet till ett mer sammanhängande nätverk där det går. Att rent fysiskt kunna nå varandras områden med vägar där bil, cykel och gångtrafik samsas om utrymmet ska inte kompromissas bort med enbart gångvägar eller enstaka cykelvägar i skogsdungar. Behovet av mobilitet är lika stort oavsett vilket transportmedel som väljs av individen. Fler stadsdelar bör därför byggas ihop i syfte att öka tillgängligheten, tryggheten, den sociala integrationen, det naturliga flödet och det ekonomiska utbytet mellan områdena. Exempel på stadsdelsområden som skulle passa bra för att byggas ihop är Vällingby/Råcksta med Grimsta/Blackeberg. Avståndet mellan cirkulationsplatserna på Bergslagsvägen som är det enda sättet att ta sig över Bergslagsvägen med bil är över 1 kilometer, vilket kan jämföras med innerstadens avstånd till nästa tvärgata på ungefär 70-80 meter. När områden växer samman erbjuds även möjligheterna till att skapa nya attraktiva stadsmiljöer och offentliga rum. Kommersiella lokaler lever på attraktiva hörn med god genomströmning, inte biltrafik i hög trafik på motorleder. Med ytterstadens sovande struktur och brist på stadsgator följer en känsla av otrygghet när det blir mörkt. En belysningsstrategi måste finnas för att göra långa sträckor utan bebyggelse mer säkra. Att bygga en tätare stad innebär också att Stockholm blir tryggare eftersom det blir fler ögon mot gatan, det innebär dock att ny bebyggelse måste vändas mot det offentliga livet på gatorna, istället för mot innergårdar där andra än de boende ändå inte känner sig välkomna. Det är vidare viktigt med ett tydligt jämställdhetsperspektiv i stadens trygghetsarbete, inte minst när det gäller utomhusmiljön. Varken kvinnor eller män ska känna otrygghet eller rädsla för att utsättas för brott. Detta måste beaktas vid utformningen av våra gemensamma miljöer.



**Justering/Signatur**

.....

I dag pendlar många från söderort och västerort till Norrort eller city där arbetsplatserna finns. En hållbar stadsutveckling innebär att fler attraktiva arbetsplatser, exempelvis i form av nya kontorsfastigheter, också måste skapas i de områden där sådana saknas samtidigt som det byggs fler bostäder. Stockholms stad måste också fortsätta med att flytta ut förvaltningar och bolag till ytterstaden. En levande och välfungerande stad förutsätter att alla stadsdelar har en bra blandning av bostäder och arbetsplatser.

**Forts.**

**Forts.**

Genom att flytta ut stadens verksamheter minskar lokalkostnaderna och underlaget för service och verksamheter ökar i ytterstadens stadsdelar. Det blir också möjligt att omvandla tomställda kontorslokaler i innerstaden från de olika förvaltningarna till bostäder.

Stadsutvecklingen och planeringen av kollektivtrafik måste vidare samverka i högre grad. När vi bygger i redan befintliga bostads- och arbetsområden är det av stor vikt att bebyggelsen, i högsta möjliga mån, lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik för den högre bebyggelsen. När man förtätar för att tillföra kvalitet i ytterstaden så måste man i större utsträckning ta hänsyn till busslinjer som behöver bättre underlag längs sina dragningar för att kunna öka sina avgångar. Samarbetet mellan staden och landstinget bör därför både stärkas och utvecklas för att hitta linjer som behöver underlaget för att gå från förlustlinjer till att bli självförsörjande där nedläggningshotet mot avgångar och dragningar kan försvinna permanent.

Staden behöver också bli bättre på att se till att även sådan infrastruktur som inte utgörs av gator, spår, bostäder, arbetsplatser och kommersiella lokaler byggs ut för att klara av framtida behov. Det rör sig exempelvis om ytor för spontanidrott, idrottshallar, bibliotek, förskolor, skolor, äldre- och LSS-boenden, samt parker. Vi kan inte enbart bygga bostäder, vi måste bygga stad. I dag fungerar inte planeringen av dessa funktioner, översiktsplanen måste därför bli mera konkret i dessa avseenden.

Stockholm har många vackra, välplanerade och uppskattade villa- och radhusområden. Dessa områden utgör en mycket viktig del av stadens attraktivitet. Både som gröna, lummiga lungor och som en typ av boende med andra värden än den i stenstaden eller tunnelbanecentrum. Varje komplettering med ny bebyggelse och förtätning i måste sätta större vikt vid de arkitektoniska värdena i det som tillförs och hur det nya huset påverkar områdets karaktär. Förändring är inte av ondo men boende måste se och uppleva fördelarna med en förtätning. Tex att husen bidrar till ett vackrare område, närbutiker öppnas i bottenvåningar, flerfamiljshus blir till bullerskydd för bakomliggande småhusområden, bilparkeringar kan gömmas undan i nya garage under mark, osv.

Att bygga stad är i högsta grad en kvalitetsfråga. Förutom att utveckla staden och investera i framtiden kan nyproduktionen användas som verktyg för att korrigera tidigare misstag. Används den på fel sätt skapar vi istället nya. En genomtänkt stadsutvecklingsstrategi möter därför det ständigt ökande behovet av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur samtidigt som den alltid har



**Justering/Signatur**

.....

---

för ögonen behovet av att vi bygger en långsiktigt hållbar, levande, attraktiv och trivsamt stad. Risker är annars att vi bygger miljöer som i framtiden kan visa sig vara både oattraktiva, ineffektiva, otrygga och oekonomiska. Det gynnar ingen, allra minst stockholmarna. Detta måste även Översiktsplanen ta fasta på.

**Beslutsgången**

Ordförande Kadir Kasirga m fl (S), ledamot Anton Fendert m fl (MP) och ledamot Leif Larsson (V) yrkade bifall till förvaltningens förslag.

Ledamot Helen Jäderlund Eckardt (L) lade fram ett eget förslag till beslut och yrkade bifall till detta.

Ordförande ställde proposition på förslagen och fann att nämnden beslutat enligt (S+MP+V):s förslag om bifall till förvaltningens förslag.