



Tid: 22 januari 2009 kl 16.00 – 16.45

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 22 januari 2009

Petter Lindfors

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande

Ledamöter:

Petter Lindfors (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Kerstin Gustavsson (m)

Helena Bonnier (m)

Sören Swärd (m)

Ingvar Snees (m)

Gulan Avci (fp)

Kenneth Nilsson (s)

Karin Wanngård (s)

Jari Visshed (s)

Emilia Hagberg (mp)

Ersättare:

Göran Kindvall (m)

Sebastian Carlsson (m)

Anders Alvebäck (m)

Claes Fleming (fp)

Christer Mellstrand (c)

Margareta Malm (s)

Gunnar Sandell (s)

Torkel Tigerschiöld (mp)

Lotten von Hoffsten (v)

tjänstgörande

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln. Föredragande vid § 6 var Sverker Henriksson från stadsbyggnadskontoret.

§ 6

Samråd om ny översiktsplan för Stockholm. Remiss

Dnr E2008-512-01887

Protokollsutdrag

Beslut

Exploateringsnämnden beslutade enligt kontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden besvarar stadsbyggnadsnämndens remiss av samrådshandlingen om ny översiktsplan för Stockholm med kontorets utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 12 januari 2009.

Ärendet föredrogs av tjänstemannen Sverker Henriksson från Stadsbyggnadskontoret. Frågor ställdes och besvarades.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Petter Lindfors m fl (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) föreslog följande:
 1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
 2. Därutöver anføres följande:

Översiktsplanen bör prioritera de gröna kilarna och kompletteringsbebyggelse i planeringen. Det innebär att staden säkerställer områden för fritid, rekreation och biologisk mångfald och samtidigt skapar bättre underlag för kommersiell och social service i bostadsområdena. Generellt bör översiktsplanen understödja en utjämning av livsvillkor och livskvalitet i staden. Bromma flygplats bör läggas ned och marken bör användas för att till skapa bostäder, ny infrastruktur och områden för fritid och rekreation. Kollektivtrafiken måste kraftfullt utvecklas. Dagens planer räcker inte, och översiktsplanen bör sikta högre än de planer som redan ligger på bordet. Årstafältet ska utvecklas till en park som erbjuder omkringliggande boende både rekreativ möjligheter och mötesplatser. Tillgängligheten till fältet kan förbättras genom kompletteringsbebyggelse, men fältet ska inte exploateras.

- 3) Ledamoten Emilia Hagberg (mp) föreslog följande:
 1. Som svar på remissen anføres följande

Översiktsplanering handlar om helhetssyn, långsiktig markanvändning, resurshushållning och demokrati. Utan att vara juridiskt bindande definierar Översiktsplanen mycket av grunderna för hur planärenden i stort skall hanteras juridiskt. Översiktsplanen styr starkt hur vår hembyggd gestaltas i framtiden för våra barn, barnbarn och kommande generationer.

Stockholm är en av världen vackraste städer och det gäller att långsiktigt värna

detta.

Vi har stadens charm och god livsmiljö som etableringsfaktor och lockar till oss fler och fler boende och besökare. Vi har ännu så länge ett världsrykte som miljöstad. För detta arbete behövs långsiktiga strategier för att bibehålla grönska, öppna vatten, ett vackert stadslandskap, en god livsmiljö för medborgarna och ett framsyftande arbete med miljöanpassat byggande och en bra infrastruktur.

Då detaljplaneprocessen i ökad utsträckning, i statliga utredningar, föreslås vila på och bottna i den antagna Översiktsplanen är det oerhört viktigt att inte ÖP blir ett konjunkturstyrt dokument.

Klimat- och grönmarksperspektiv saknas

Förslaget till översiktplan har två stora brister. För det första så tar den inte på allvar tag i utmaningen att klara klimatfrågan. Den utgör inte en prioritering till kollektivtrafik och resurseffektivt resande framför biltrafik. Översiktplanen måste peka ut riktningen för en klimatomställning och en fossilbränslefri stad 2030 när det gäller infrastruktur, bostadsbyggande, vattenhushållning, energieffektivisering. Nya bostäder ska uppfylla högt ställda miljökrav. Kollektivtrafiksatsningar måste ges förtur före utbyggnad av nya vägar. Därför kan inte en hållbar framtida utveckling innehålla planering av förbifart Stockholm och Österleden. Framsynta massiva kollektivtrafiksatsningar är nödvändiga och våra vattenvägar måste tas med i planeringen.

Den andra stora frågan som brister är synen på grönområden. Både de gröna kilarna och närnatur är viktiga för ekologisk mångfald och rekreation och hälsa. Då måste översiktsplanen på ett tydligt sätt peka ut hur man kan värna detta värde samtidigt som staden växer.

Dessutom har vi följande synpunkter på förslaget till översiktsplanen:

Infrastruktur och byggande

- Vattenvägarna – kollektivtrafik på vatten här finns en enorm utvecklingspotential och ett alternativ till annan typ av transport och dyra infrastruktursatsningar.
- Luftkvalitetsfrågor och bullerproblematik måste tas på allvar
- Samband med grannkommunerna behöver ytterligare utvecklas med mer av kopplingar på ömse sidor om kommungränser.
- Avfallshantering och kretsloppslösningar är en strategisk fråga som måste hanteras i översiktsplanen.
- Förslaget till översiktplan tar inte på ett tillräckligt tydligt sätt tag i konflikten mellan behovet av hamnar, terminalområden, godstransporter på spår, kommunaltekniska områden, verksamhetsområden ena sidan och bostäder å andra sidan.
- Bromma flygplats ska pekas ut som stadsutvecklingsområde för bostäder och verksamheter och planeringen för en klimatsmart stadsdel påbörjas.
- Årstafältet ska bli en landskapspark i enlighet med antagen detaljplan och Gubbängsfältet ska bevaras.
- Utveckling av fokusområden måste ske på ett sätt att förorterens kvaliteter bevaras och sammanbindning av förorter får inte slå sönder de gröna stråken
- Riksintressefrågor bör tydligt utpekas
- Byggnadsordningen och dess förhållningssätt skall vara en del av kommande ÖP. Den visar på ett mycket bra sätt på vilka befintliga värden vi bygger den

framtida staden. Med byggnadsordningen som grund tillvaratas historik, kulturmiljö och stadens nuvarande kvalitéer.

Demokrati

- Öppna nämndmöten, en öppnare planprocess och omvänd planprocess med mer av demokratisk insyn behövs. Stadsdelsnämnderna synpunkter måste ges stor tyngd.
- Att arbeta med områdesplanering och då speciellt med omvänd planprocess kan vara ett bra sätt att förankra framtida projekt. Detta visade sig i Kärrtorpsområdet, där arbetet mottogs med stort lokalt intresse och planerna sedan kan antas på ett smidigare sätt.
- Frimärksplaneringen i många av våra välplanerade förorter behöver bromsas nu och en tillväxt i utpekade stadsutvecklingsområden är däremot att förorda.
- Barn- och ungdomsperspektivet saknas och tillgänglighetsfrågorna måste lyftas fram
- Kulturmiljöfrågor och hur staden ska utvecklas som en kulturell mötesplats lyser med sin frånvaro

Grönstruktur

- Arbete med Stockholms ekologiska infrastruktur och ekologiska hänsynstaganden måste utökas. Nya naturreservatsbildningar saknas helt. Förslaget måste kompletteras med de naturreservat som finns utpekade i ÖP 99. Naturreservat ska tillskapas i Årstaskogen, Älvsjöskogen, Riddersvik-Kyrkhamn, Rågsveds friområde, Majroskogen, Norra och Södra Djurgården m fl. Närmiljöområdets vikt för rekreation och hälsa saknas som perspektiv och friluftsliv och koloniområden berörs inte.

4) Tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) föreslog följande:

1. Som svar på remissen lämnas följande:

Övergripande mål

Stockholm stad står inför flera stora utmaningar. Staden beräknas växa till en miljon invånare och Stockholmsregionen breder ut sig. Samtidigt blir det allt tydligare att jordens resurser är begränsade och att taket snart är nått, vi måste minska vår användning av energi och bygga en hållbar stad som inte förbrukar mer än vad som kan återskapas. Vänsterpartiet ställer sig bakom målen om en tät integrerad stad med en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken som leder till att användningen av bil begränsas.

Förbifart Stockholm

Idén om en tätare, mera effektiv stad finns väl utvecklad i förslaget till ny översiktsplan. Tyvärr avviker framför allt planerna på stora vägutbyggnader, som enligt förslaget helt ska utgå från den s.k. Stockholmsförhandlingen, från detta tänkande. Blir planerna verklighet kommer klimatmålen inte att nås. Bygget av Förbifart Stockholm kommer att medföra betydande ingrepp i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Vägen sägs knyta ihop de norra och södra regionhalvorna men kommer att leda till betydande barriäreffekter lokalt. Skärholmen och Kungens kurva kommer t ex. att bli svårare att knyta ihop med ytterligare trafikleder i området. Kring trafikleden kommer helt nya områden öppnas upp för exploatering. I översiktsplanen förespråkas den täta energieffektiva staden men Förbifart Stockholm leder till en gles stad som försämrar underlaget för effektiv kollektivtrafik, energiförsörjning, sophantering etc.

Järvafältet

Förbifart Stockholm innebär stora ingrepp i Järvafältet som redan idag är bullerstört. Med nya E18 och Förbifart Stockholm kommer Järvafältet att bli en stor grön rondell och inte ett rekreativområde för de boende. Vänsterpartiet vill lägga E18 i tunnel förbi Rinkeby/Hjulsta. Att delvis lägga vägen i ytläge drabbar de kringboende, som även i fortsättningen får en buller- och trafikstörd miljö. Detta är ett tecken på den miljöorättvisa som ofta drabbar områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. Genom att lägga E18 i tunnel skulle barriären till Järvafältet försvinna och möjlighet ges till att bygga nya bostäder.

Trafik

Vänsterpartiet vill minska privatbilismen och biltransporterna i hela Stockholms län och successivt göra staden innanför tullarna till en bilfri zon. Nuvarande trängselavgifter ska användas i ett första skede för att reglera och minska trafiken men ska även placeras på t ex. Essingeleden för att minska belastningen och ge incitament till att inte åka bil. Trängselskatten bör snarast möjligt göras om till en avgift och kunna höjas eller sänkas efter behov. Intäkterna ska framförallt gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Undantag från den bilfria zonen ska ges åt buss, taxi, färdtjänst och utryckningsfordon. Undantag ska även göras för transporter och för yrkestrafik med särskilt tillstånd. Boende i staden med bil bör få ett begränsat antal passager per år.

Gratis infartsparkeringar ska användas för en enkel övergång från bil till kollektivtrafik. Antalet infartsparkeringar måste öka och de måste vara säkra och välskötta. Ett enkelt och smidigt system underlättar för alla resenärer, enhetstaxan ska snarast återinföras.

Kollektivtrafiksatsningar

I Stockholm, precis som i Europas övriga storstadsregioner, har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion på ett effektivt och miljövänligt sätt. I samrådsförslaget finns ambitionen att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen. Vänsterpartiet stödjer de kollektivtrafikutbyggnader som planeras i Stockholmsområdet med särskilt prioritet snabbspårväg Syd, tunnelbana Kungsträdgården Nacka samt dubbelspår Nynäshamn - Västerhaninge och Södertälje Hamn - Södertälje centrum. Vi vill att staden snarast utreder möjligheterna att införa kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar för att ytterligare förstärka alternativen till kollektivt resande.

Cykelsatsning

Utbyggnaden av cykelbanor ska fortsätta, både i ytter- och innerstaden. Målsättningen är att cyklingen i Stockholm ska fortsätta att öka. Det är av största vikt att cykelbanenätet i Stockholm binds samman både i inner- och ytterstaden. För detta krävs samarbeten med grannkommuner. För att öka cyklingen krävs också förbättrad snö och halkunderhåll på cykelbanor.

Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter. Farliga områden ska definieras och åtgärdas så att cykeltrafiken blir fysiskt skild från både gångtrafik och biltrafik, exempelvis genom nivåseparering. Cykelplan 2006 innehåller en mängd prioriterade förslag på utbyggnad av cykelbanor. Vi vill genomföra Cykelplan 2006, både i ytter- och

innerstaden. Stockholm City Bikes ska utvecklas till närförorter och vissa förorter och bli en självklar del av stockholmarnas vardag.

Vänsterpartiet vill förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik, både genom bättre cykelparkeringar och större möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

Grönområden

I Översiktsplanen poängteras betydelsen av att bevara och utveckla de stora grönområden som finns i staden. Naturreservatsbildningar är ett sätt att skydda stadens gröna kilar och överensstämmer med målet om en hållbar storstad. Målsättningen är att den biologiska mångfalden ska öka, genom förstärkning av biologiska spridningskorridorer och en fullgod kompensation av grönyta vid exploatering av grönmark.

Ett varaktigt skydd av de gröna kilarna är brådskande. Därför ska arbetet med inrättandet av naturreservat påskyndas och intensifieras. Följande områden bör snarast göras till naturreservat:

- Årstaskogen med Årsta holmar
- Norra Djurgården
- Järva friområde
- Älvsjöskogen
- Rågsveds friområde
- Kyrkhamn-Lövsta.

Till dessa områden ska tilläggas följande som i framtiden bör bli skyddade: Fagersjövägen med Farstanäset, Ekopark Syd som bl.a. innefattar Majrosskogen och Magelungen. Detta för att, enligt intentionerna i översiktsplanen, säkra gröna samband både i staden och i dess kranskommuner.

Strandområdena i Stockholm ska tillhöra alla. För att skydda stränder från bebyggelse måste strandskyddet respekteras och stärkas. Där bebyggelse finns ska allmänheten ha tillgång till stranden genom promenad- eller cykelvägar. Vi ser det som en stor förlust för stadens invånare att innerstadens kajer upptas av trafikleder och parkeringar. Närheten till vattnet är det som kännetecknar Stockholm och alla kajer ska finnas till för stockholmarna, inte för bilar.

Årstafältet

Vi anser att den beslutade landskapsparken på Årstafältet ska färdigställas. Det är ett mycket stort strategiskt misstag - både ur naturvärdes-, rekreations- och demokratiskt perspektiv - att göra om Årstafältet från nuvarande grönområde i dagens översiktsplan till ett så kallat stadsutvecklingsområde i den nya planen.

Det har varit en lång demokratisk process med aktivt deltagande av lokalbefolkningen och ett brett politiskt samråd i planering och beslut att utveckla Årstafältet till en landskapspark. Vi vet att det finns ett starkt lokalt intresse av att fullfölja landskapsparken. Det finns också tankar om att bygga bostäder på arbetsområden runt fältet samt att överdäcka trafiklederna som minskar tillgängligheten från omgivande stadsdelar.

Årsta partihallar – bostäder och arbetsplatser

Vänsterpartiet vill undersöka möjligheten att bygga nya bostäder vid Årsta

Partihallar samtidigt som vissa verksamheter finns kvar. Området skulle kunna bli en levande stadsdel dygnet runt med bostäder och arbetsplatser i samspel. Närheten till den planerade landskapsparken Årstafältet ger möjlighet till naturupplevelse och rekreation.

En förutsättning för bebyggelse är överdäckning av Åbyvägen och bullerbarriärer i form av t ex. kontorsbyggnader mot Södra Länken innan den går ner i tunnel. På sikt bör även Södra Länken mellan Årsta och Årsta Partihallar samt mellan Årsta Park och Årstafältet däckas över i förmån för nya bostäder och kontor, minskat buller och bättre boende- och rekreativmiljö.

Stadsplanering

Stockholm är en segregerad stad, ekonomiskt och kulturellt. Det krävs mer än enskilda förortsluft för att råda bot på den problematiken. En förstärkning av allmännyttan i hela staden och en tydlig bostadspolitik där målet är att alla ska ha råd och möjlighet att få en bra bostad i ett väl fungerande område är nödvändig. Innerstaden har genom ombildningar blivit en plats dit bara de som har råd eller möjlighet att köpa en bostadsrätt har tillträde, där behöver segregationen brytas.

En hållbar stadsplanering är avgörande för att minska bilismen till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång. Genom att skapa en funktionsintegrerad stad kan det som människor behöver i sitt dagliga liv, matbutiker, förskolor, arbetsplatser och vårdcentraler, finnas nära till hands. Det också viktigt att värna om förortscentrumerna som idag hotas av etableringen av externa stormarknader. De boende bör bli delaktiga i stadsbyggnadsprocessen genom t ex. omvänt planförfarande och reell möjlighet till inflytande under planprocesser.

Vi anser att parkeringsnormen bör sänkas. Vid nybyggnation ska det framförallt satsas på goda förbindelser med en attraktiv, modern och bekväm kollektivtrafik och välsköta cykelbanor.

Ett sätt att minska materialanvändningen i byggskedet är att satsa på kollektivhus där vissa av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har också positiva sociala effekter som gynnar en socialt hållbar stad.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas.

I översiktsplanen tas begreppet ”attraktivt” grönområde upp och förslag finns att exploatering i ett område kan vara positivt för att lyfta ett närliggande grönområdes ”attraktivitet”. Vänsterpartiet vill tydliggöra att många grönområden i Stockholm skulle kunna vara attraktiva och mer tillgängliga för stockholmarna. Trafikleder, återvinningsstationer, industriområden och otydliga entréer är några exempel på tydliga hinder för att ett grönområde inte utnyttjas eller inte attraherar besökare. Staden måste arbeta med att tillgängliggöra grönområden genom att däckas över trafikleder, flytta verksamheter som upplevs som smutsiga eller störande och färdigställa planerade upprustningar.

Människor i Stockholm behöver tillgång till grönområden och parker för motion

och rekreation. Rapporter från Folkhälsoinstitutet visar tydliga samband på folkhälsa och närhet till ett grönområde eller naturmark. Stockholms gröna kilar är ovärderliga men även mindre grönområden i närförort och förort är oerhört betydelsefulla för Stockholmarnas möjlighet att motionera. Den medvetna strategin att bygga bort grönområden mellan förorter och skapa en sammanhängande stad är förödande, den omöjliggör en joggingtur på kvällen, barns fria lek i naturen och en rofylld promenad bland träd. Stockholm kvalitét ligger i närheten till naturen, oavsett var du bor, den närheten får inte byggas bort.

Bromma flygplats

Vänsterpartiet anser att Bromma flygplats ska läggas ner. Det finns inget behov av en stadsnära flygplats när det tar 20 minuter att ta sig till Arlanda. Det förlängda avtalet på 30 år som staden inte kan säga upp är odemokratiskt och visar på en total likgiltighet för den miljöomställning som är helt nödvändig. Inrikesflyget ska snarast ersättas med tågresor. Vi vill bygga bostäder på Bromma flygplats och där utveckla en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Omröstning

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

Reservation

Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.
Ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt förslag.
Tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) instämmer i förslaget från (mp).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
