

Remissammanställning, del 1

Utställning av översiktsplan för Stockholm

Statliga myndigheter, regionala myndigheter och förbund, grannkommuner, kommunala nämnder, råd och bolag

Innehåll

Läsanvisning	2
Statliga myndigheter	2
Länsstyrelsen	2
Polismyndigheten Region Stockholm	11
Regionala myndigheter och förbund	12
Stockholms läns landsting	12
Storstockholms Brandförsvaret	15
Grannkommuner	21
Ekerö kommun	21
Haninge kommun	22
Huddinge kommun	22
Lidingö Stad	27
Nacka kommun	28
Nynäshamns kommun	29
Sollentuna kommun	30
Solna stad	31
Sundbyberg stad	32
Tyresö Kommun	32
Stadsdelsnämnder	34
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	34
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	35
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	36
Bromma stadsdelsnämnd	38
Östermalms stadsdelsnämnd	40
Norrmalms stadsdelsnämnd	40
Kungsholmens stadsdelsnämnd	41
Södermalms stadsdelsnämnd	42
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	45
Övriga kommunala nämnder, råd och kommunala bolag	47
AB Fortum Värme	47

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Arbetsmarknadsnämnden.....	48
Exploateringskontoret	50
Idrottsförvaltningen	51
Kulturnämnden.....	51
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	56
Servicenämnden	64
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	65
S:t Erik Markutveckling AB	66
Stockholm Vatten och Avfall AB	69
Stockholms Stadshus AB	77
Trafiknämnden	85
Utbildningsnämnden	86
Äldreförvaltningen	91

Läsanvisning

Nedan redovisas diarietförda yttranden från statliga och kommunala myndigheter och förbund, grannkommuner samt kommunala nämnder och bolag. I del 2 av remissammanställningen finns inkomna synpunkter företag, föreningar, organiserade grupper och privatpersoner. Inlämnade synpunkter har i detta dokument layoutats för att passa i stadens grafiska profil. Dokumentnummer hänvisar till yttrandets nummer i diariet. Synpunkterna redovisas i princip ordagrant, anpassade till stadsbyggnadskontorets dokumentmall. Längre citat ur planförslaget och dess bilagor har tagits bort. För yttrandena i sin helhet hänvisas till diariet, dnr 2015-10143. Diariet finns tillgängligt på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Dokument nr 631

Länsstyrelsens uppdrag och ställningstagande

I granskningsyttrandet ska länsstyrelsen kontrollera och yttra sig i enlighet med bestämmelserna i 3 kap. 16 § PBL. Länsstyrelsen har under utställningstiden samrått med Försvarsmakten/HK, Trafikverket region Stockholm, Sjöfartsverket, LFV (Luftfartsverket) samt Svenska Kraftnät AB. Granskningsyttrandet redovisar svar från dessa gällande de frågor som Länsstyrelsen har att bevaka under utställningen. Se även bilagor med yttranden. Granskningsyttrandet ska enligt 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det anmärkas i den antagna planen. Länsstyrelsen kan komma

att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt 11 kap. 10 och 11 §§ PBL, om de synpunkter som lämnas nedan inte beaktats.

Sammanfattande bedömning

Stockholms stads förslag till översiktsplan har en strategisk inriktning, med utpekande av fokusområden och stadsutvecklingsområden och med redovisning av lokala utvecklingsmöjligheter stadsdelsvis, som ger en överblick av var stadsbyggandet kan utvecklas och med målsättningar som verkar för en hög kvalitet i stadsbyggandet. Sedan samrådsskedet har översiktsplanen utvecklats avseende bland annat lokala kartredovisningar och redovisning av hur miljö kvalitetsnormer kan följas. Översiktsplaneförslaget tillgodoser inte riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken gällande riksintressen för kommunikation och energianläggningar samt för kulturmiljövarlden. Då översiktsplaneförslaget inte tydliggör strategisk vägledning kring hållbar stadsutveckling avseende hälso- och riskfrågor, som buller, farligt gods och markföroreningar, kan den också innebära olägenheter för människors hälsa och säkerhet.

Riksintressen

Riksintresse för kommunikationsanläggningar, energianläggningar m.m. 3 kap. 8 §

Det framgår inte tydligt av översiktsplaneförslaget vilka anläggningar som är av riksintresse, i text och på karta, eller hur kommunen avser att tillgodose dessa. Vid planering för stadsutveckling i anläggningarnas närområde behöver kommunen tillse att framkomlighet säkerställs och funktioner kan upprätthållas. För riksintresseanläggning behövs ofta ett byggnadsfritt avstånd mellan anläggningen och ny bebyggelse för att möjliggöra för drift, underhåll och ge utrymme för framtida utveckling.

För kommunikationsanläggning av riksintresse gäller vid bebyggelseplanering att hänsyn behöver tas till influensområden kring riksintresseanläggningen. Ny bebyggelse behöver placeras och utformas så att människor inte utsätts för besvärande störningar eller förhöjda risker, då det i annat fall kan innebära att krav kan ställas på anläggningen. Detta kan i sin tur påtagligt försvåra utnyttjandet av denna. Störningar och risker kan vara buller, luftföroreningar, elektromagnetiska fält och utsatthet för risker i samband med kollisionsrisker, transporter och hantering av farligt gods.

För en anläggning som ännu inte tillkommit innebär tillgodoseendet av riksintresset att tillkomsten inte får försvåras. Det senare gäller

för Östlig förbindelse och Förbifart Stockholm samt för kraftledning som avses markförläggas.

Redovisningen av vägar behöver kompletteras och kartan med vägar av riksintresse uppdateras och förtydligas. Utöver de befintliga vägar som utgör riksintresse och nämns i texten, är också följande vägar av riksintresse:

- Väg 222/260 (Stadsgårdshamnen - Tpl Sickla),
- Väg 226 (Gullmarsplan - Huddinge),
- Väg 229 (Stureby - Älta)
- Väg 277 (inklusive Lidingöbron).

Uppräkningen av järnvägar av riksintresse behöver kompletteras med Mälarbanan. Uppräkningen av farleder av riksintresse behöver kompletteras med farled 540 till Stockholm m.m. Kartredovisningen behöver kompletteras vad gäller Stockholms hamn med de olika hamndelarna.

Västra City

I samband med planläggning för överdäckning av stambanans spår-område vid Centralstationen och norrut, behöver staden redovisa hur riksintressena för spår och väg kommer att tillgodoses. Länsstyrelsen har begärt en riksintresseprecisering för järnvägsområdet, vilken kommer att konkretisera riksintresseanspråket.

Loudden

Länsstyrelsen kan konstatera att både Loudden, liksom Bergs oljehamn (i Nacka), omges av nedläggningsplaner och att regionens framtida försörjning av drivmedel inte är löst på ett tillfredsställande sätt. Om Loudden och Bergs läggs ned innan en ny struktur för försörjning är etablerad utsätts regionen för risker som inte är acceptabla för försörjningstryggheten av flytande drivmedel. Länsstyrelsen leder ett arbete som syftar till att samordna statliga intressen i denna fråga. Kommunerna och drivmedelsbolagen är nyckelaktörer i denna process. Det är ytterst angeläget att avveckling av befintliga depåer samordnas med tidplaner för etablering av en ny försörjningsstruktur. Innan en ny struktur för försörjning av flytande drivmedel har etablerats, måste riksintresset för Stockholms hamn, Loudden, fortsatt tillgodoses. Detta har även betydelse för totalförsvaret i Stockholmsregionen. Det innebär att översiktsplaneförslaget inte tillgodoser riksintresset i denna del.

Hammarby kanal, Masthamnen med järnvägsspår

Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull och Årstaviken inklusive slussen vid Hammarby kanal, som kan ta

transporter av tyngre tonnage, har betydelse för totalförsvaret. I Masthamnen, som är en del av Stockholms hamn, kan järnvägsspår från stambanan via Södersjukhuset och Norra Hammarbyhamnen ansluta till Saltsjöbanan. Det är av vikt för totalförsvaret att denna järnvägsförbindelse finns kvar för möjlighet till bland annat akut-sjukvård i samband med kris eller krig, tills dess att den samlade civil-militära totalförvarsplaneringen är färdigställd för Stockholmsområdet. Planförslagets redovisning av stadsutvecklingsområden kan komma i konflikt med riksintressena, då det inte är redovisat i översiktsplaneförslaget hur dessa kommer att tillgodoses. Det innebär att översiktsplaneförslaget inte tillgodoser riksintresset i denna del.

Bromma flygplats

Tills dess att det klarlagts att tillräcklig kapacitet är säkerställd på andra flygplatser behöver riksintresset Bromma flygplats tillgodoses. Länsstyrelsen menar att översiktsplaneförslagets redovisning av hur riksintresset ska tillgodoses behöver förtydligas med att ny bostadsbebyggelse inom område med ekvivalent flygbullernivå (FBN) på över 55 dBA kan medföra påtaglig skada på riksintresset. Vid planering av en bebyggelse eller ett byggnadsverk med en totalhöjd om 20 meter eller mer över marknivån, behöver i ett tidigt skede alltid samråd ske med Trafikverket och LFV. Om föreslagen byggnad ligger inom 60 km från flygplats av riksintresse, ska samråd ske även med dessa sakägare, vilket för Stockholms del betyder Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma flygplatser.

Stamnätet för elförsörjning

Stamnätet är uppbyggt av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV och det förvaltas av Svenska Kraftnät. Länsstyrelsen har framfört att Statens energimyndighet bör peka ut stamnätet för eldistribution som riksintresse. I avsaknad av ett sådant beslut har Länsstyrelsen gjort bedömningen att stamnätet för elförsörjning med 400 kV och 220 kV ledningar/kablar inkl. transformatorstationer är av riksintresse. Det tillgodoses i första hand genom att åtgärder som planeras inom 250 meter från stamnätsledningar och stationer föregås av samråd med Svenska Kraftnät. Information saknas om detta i översiktsplaneförslaget liksom läget på befintliga och planerade stamnätsanläggningar.

Riksintresse för kulturmiljövården 3 kap. 6 § miljöbalken

I avsnittet om Stockholms innerstad med Djurgården, som är av riksintresse för kulturmiljön enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, anges att vid förändringar ska riksintressets kärnvården tillgodoses. För att tillgodose riksintresset behöver kommunen beakta hela riksintresset och inte endast värdekärnorna. Det bör tydligare framgå att vid

förändringar ska även för riksintresset viktiga strukturer, funktioner och samband tillgodoses, oavsett inom eller utanför värdekärnorna. Värdekärnorna syftar till att underlätta förståelsen av helheten.

Förhållningssätten för den äldre stenstaden fångar upp relevanta frågor, bland annat att rivning av gulklassade hus inte är möjligt utifrån bevarandet av den sammanhållna stenstaden som riksintresseuttryck (sid 31). Länsstyrelsen stöder detta synsätt. Länsstyrelsen delar även uppfattningen att Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering behöver kompletteras och aktualiseras, inte minst för innerstaden. Det är också angeläget att byggnadsordningen aktualiseras. För ytterstadens områden, bl.a. villaområden, ger fördjupningen vägledning på en etaljerad nivå, vilket är mycket positivt.

Översiktsplanen framhåller att det modernistiska city är stadens mest föränderliga stadsdel. Länsstyrelsen ser svårigheter med att förena denna intention med en kulturmiljövård som värnar om uttrycket för bebyggelsens årsringar och upplevelsen av de olika tidsskikten och sambanden. Förändringar inom city behöver tillgodose dessa värden, för att undvika påtaglig skada på riksintresset. En central fråga är hur en utveckling av city ska kunna ske med beaktande av stadssiluetten som riksintresseuttryck. Översiktsplaneförslaget utgår från att city kan höjas, utan närmare anvisningar, vilket kan skapa situationer i kommande detaljplaner som innebär påtaglig skada på riksintresset. Genom senare års bebyggelsekompletteringar har utrymmet för ytterligare på- och nybyggnader minskat. Översiktsplanen behöver konkretiseras i sin beskrivning av hur denna aspekt av riksintresset kommer att tillgodoses och underlätta hantering av denna viktiga fråga i kommande detaljplaner.

I översiktsplanens bilaga för riksintressen ifrågasätts områdets geografiska omfattning där riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården och nationalstadsparken överlappar varandra. Länsstyrelsen vill dock framhålla att det finns aspekter inom riksintresset för kulturmiljövården som inte ingår i nationalstadsparken. Det finns därför skäl till att de överlappar varandra.

Naturvården 3 kap. 6 § miljöbalken

Riksintresset för de Geer-moränerna enligt 3 kap. 6 § miljöbalken finns redovisat, men det behöver framgå att de Geer-moränerna inom riksintressets avgränsningar ska bevaras i sin helhet. Notera att Länsstyrelsens rapport med Naturvårdsverkets översiktliga avgränsning och beskrivning av de Geer-moränerna har rapportnummer 2001:15.

Friluftslivet 3 kap. 6 § miljöbalken

Naturvårdsverket har fattat beslut (2017-01-19) om Järvafältet som område av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Detta gäller även området Ulriksdal-Haga-Djurgården, som beslutades den 2017-05-23. Det behöver av översiktsplanen framgå hur riksintresset kommer att tillgodoses.

Kungliga nationalstadsparken 4 kap. 1 och 7 §§ miljöbalken

Nationalstadsparken är ett område som i sin helhet är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 7 §§ miljöbalken. Översiktsplaneförslaget anger att kompletteringar i nationalstadsparken kan göras i enlighet med parkens lagskydd. På stadsutvecklingskartan på sid. 170 redovisas inom nationalstadsparken dock områden med teckenförklaringen ”Område med blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås”. I översiktsplaneförslaget anges att Översiktsplan för Nationalstadsparken - stockholmsdelen, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2009, fortsätter att gälla efter antagandet av den nya översiktsplanen. Hänvisning finns till denna fördjupning avseende vägledning för tillämpning av lagskyddet. Det som redovisas av stadens ställningstagande angående utbyggnadsmöjligheter i Nationalstadsparken ger dock sammantaget en otydlighet i hur riksintresset tillgodoses.

Mellankommunal samordning

Den gröna infrastrukturen med de gröna kilarna samt flera anläggningar för infrastruktur, masshantering m.m. är av regionalt intresse. Länsstyrelsen förutsätter att bebyggelseutveckling som berör dessa anläggningar samt större stadsutvecklingsområden sker i samråd med berörda kommuner.

Grön infrastruktur

I översiktsplanen finns en karta med den gröna infrastrukturen för ekmiljöer utifrån Länsstyrelsens rapport 2015:13. Översiktsplanen behöver redovisa hur grönstrukturen ser ut även för andra naturmiljöer.

För att värna den regionala grönstrukturen behövs ett tydligare regionalt perspektiv med riktlinjer för mellankommunal samverkan kring de gröna kilarna. Hur utpekade svaga samband i grönstrukturen ska hanteras bör också beskrivas och kompletteras med planeringsinriktningar.

Stadsutvecklingskartan visar förslag på områden där förstärkningar föreslås i den regionala gröna infrastrukturen. Det är dock otydligt om det är alla utpekade svaga samband som visas i kartan. Det

behövs en separat karta med de utpekade svaga sambanden (Stockholms läns landsting, TRF) och de gröna kilarna. Det finns planeringsinriktningar som berör svaga samband och dessa behöver konkretiseras i hur de ska tillvaratas. Stadsutvecklingskartan redovisar även områden där särskilda planeringsresurser riktas. Arbetet med den gröna infrastrukturen skulle gynnas om utredningar gjordes i alla stadens större förtätnings- och omvandlingsområden.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Översiktsplanen aktualiserar behovet av strategisk vägledning avseende hälso- och riskfaktorer i hållbar stadsutveckling. Översiktsplaneförslaget brister dock i fråga om vägledning avseende hälso- och riskfaktorer i bebyggelseplaneringen. Länsstyrelsen konstaterar att utvecklingsområden och urbana stråk är markerade schablonmässigt på kartredovisningen och att vägledning angående områdenas lämplighet ur ett hälso- och riskperspektiv saknas. Av översiktsplanen framgår inte tydligt hur planering av nybebyggelse bör placeras och utformas med hänsyn till hälsa och säkerhet. Det saknas även redovisning av var störningar och risker, som buller, luftföroreningar, markföroreningar, elektromagnetiska fält med flera olägenheter med hälsorisker förekommer samt vägledning om vilka hänsyn som behöver tas i olika stadsdelsområden. De stadsdelsvisa redovisningarna lyfter inte fram vilka hälso- och riskfaktorer som särskilt behöver beaktas i de olika delområdena, vilket hade behövts för att underlätta för kommande detaljplaner. Redovisning av lågpunkter, skredriskområden och andra förutsättningar saknas också.

Markföroreningar

Föroreningar i mark, vatten och byggnader vid exploatering och förändrad markanvändning utgör en risk för människors hälsa. I flera av planförslagets utpekade utvecklingsområden råder en komplex föroreningsbild, men det redovisas inte. Länsstyrelsen bedömer därför att planförslaget kan bli olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Som vägledning för kommande detaljplanering, och för att minska risken för att boende och andra utsätts för oönskade ämnen i t.ex. inomhusluften (inträngning av skadliga gaser) och närmiljön, behöver översiktsplanen redovisa de utpekade utvecklingsområdena där mer kunskap krävs gällande föroreningssituationen. Riktlinjer bör finnas i översiktsplanen för att särskilt beakta barnperspektivet vid planeringen av skolor, förskolor och lektytor med avseende på föroreningar i mark, vatten och byggnader.

Risker i samband med farliga transporter och verksamheter

Översiktsplanen behöver kompletteras med information att riskbilden behöver bedömas vid planering inom 150 meter från en rekommenderad transportled för farligt gods. I översiktsplaneförslaget är inte heller redovisat riskkällor såsom Sevesoverksamheter, järnväg och rekommenderade vägar för transport av farligt gods, både primära och sekundära, liksom rekommenderade avstånd från riskkällan för olika typer av markanvändning. Planförslaget brister i nämnda avseenden och även genom inriktningen

att frånga vedertagna värderingskriterier vid bedömning av samhällsrisk, se nedan. Länsstyrelsen bedömer därför att bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, se Länsstyrelsepublikation Fakta 2016:4. I vägledningen anges att det i bebyggelseplaneringen är lämpligt att jämföra framräknad individ- och samhällsrisk med de förslag på acceptanskriterier som presenteras i Räddningsverkets rapport ”Värdering av risk” (1997). Vid bedömning av om samhällsriskerna är acceptabel vägs här även nyttan in, om inte riskerna är alltför höga.

I översiktsplaneförslaget anges att kvantitativa värderingskriterier för samhällsrisk inte ska avgöra om bebyggelse blir lämplig då de inte tar hänsyn till nyttor som genereras av stadsutvecklingen. Enligt Länsstyrelsens mening är det rimligt att i planeringen sätta en övre gräns för vilka risknivåer som kan accepteras, oavsett nyttor som en bebyggelse medför. Länsstyrelsen ser kvantitativa samhällsriskberäkningar och -kriterier som viktiga verktyg för att tydliggöra när ett område blir utsatt för höga samhällsrisknivåer. Detta är aktuellt i till exempel redan tätbefolkade områden där ny bebyggelse tillförs. Länsstyrelsen rekommenderar staden att komplettera alternativt fördjupa riskhantering på ett strategiskt sätt för samtliga utpekade Utvecklingsområden i ett tidigt skede i planeringsprocessen. Genom att göra övergripande riskanalyser kan hållbar stadsplanering möjliggöras med mer kostnadseffektiva skyddslösningar jämfört med riskanalys i sena skeden för varje enskild detaljplan.

Överdäckningar

Staden beskriver överdäckning som en metod i stadsplaneringen för att överbygga barriärer. Överdäckningar med bebyggelse ovanpå trafikleder kan innebära begränsningar av vilka transporter av farligt gods som kan tillåtas i tunnlarna pga. riskerna de medför. Det kan innebära begränsningar i trafiksystem som är svåra att ändra på i efterhand. Därför är det viktigt att riskfrågor utreds tidigt i samband med överdäckningar och att planeringen sätts in i ett större sammanhang.

Översvämningsrisker

En klimatsmart och tålig stad är ett av stadsbyggnadsmålen inom översiktsplanen. Översiktsplanen anger att det är centralt för stadsbyggandet att bygga nya stadsdelar på ett klimatsmart sätt samt att klimatanpassa befintliga stadsmiljöer. För att utjämna temperaturer och öka motståndskraften mot översvämningsrisker inom staden krävs ett långsiktigt regionalt utvecklingsarbete gällande avrinningsområden, stigande havsnivåer och Mälarens långsiktiga utveckling.

Länsstyrelsen är positiv till stadens grundprincip om att ingen bebyggelse ska planeras i områden med risk för översvämning till följd av såväl höga flöden och vattennivåer som 100-årsregn. Det beskrivs att exploateringen kan möjliggöras genom att höja marknivån, under förutsättning att det sker med helhetssyn på vattnets flöden i närområdet och behovet av fördröjning. Länsstyrelsen önskar dock ett förtydligande gällande vald återkomsttid för höga vattennivåer och flöden. Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse placeras ovan beräknat högsta flöde.

Staden frångår i planförslaget Länsstyrelsens översvämningssituationer för ny bebyggelse vid havet. Detta genom att ange som generell princip för byggande vid Saltsjön att sammanhållna bostadsbebyggelse och samhällsviktiga funktioner ska läggas på nivån 2,25 i RH2000. Länsstyrelsens rekommenderade nivå är 2,7 i samma höjdsystem. Det innebär att bebyggelsen på lång sikt kan bli olämpligt med hänsyn till risken för översvämning. Översiktsplaneförslaget brister i denna del. Staden behöver därmed i varje enskild detaljplan vid havet motivera och visa på bebyggelsens lämplighet. För havet gäller en större osäkerhet och en annan översvämningssituation än vad som gäller för sjöar och vattendrag. Även om det finns osäkerheter i klimat-scenarier så är det troligt att havet kommer att fortsätta att stiga efter år 2100 vilket även beskrivs i översiktsplanen, varför den rekommenderade nivån bör hållas.

Polismyndigheten Region Stockholm

Dokument nr 479

Polisregion Stockholm har av Stockholms stad ombetts lämna synpunkter på Översiktsplan för Stockholms stad – utställningsförslag samt de medföljande bilagorna (Riksintresse enligt miljöbalken och Konsekvensbeskrivning).

Tidigare i år lämnade Polisregion Stockholm remissvar över förslaget till en ny översiktsplan för Stockholm (A007.122/2017). I det yttrandet konstaterades av översiktsplanen är bra och att Polisregion Stockholm inte har något ytterligare att tillföra i ärendet.

Även denna gång kan det konstateras att Polisregion Stockholm inte har några synpunkter på dokumenten i detta ärende.

Regionala myndigheter och förbund

Stockholms läns landsting

Dokument nr 620

Tillväxt- och regionplanenämndens beslutar att avge yttrande över utställningsförslag för Stockholms stads översiktsplan i enlighet med bilagt förslag till yttrande, bilaga 9.

Yttrande

Stockholms läns landsting är sammanfattningsvis mycket positiv till Stockholms stads förslag till ny översiktsplan och menar att det överensstämmer väl med inriktningen i utställningsförslaget till ny regional utvecklingsplan (RUFSS 2050) som landstinget har tagit fram. I synnerhet menar landstinget att det är positivt att förslaget till översiktsplan har ett tydligt fokus på stadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen, vilket är den rumsliga inriktningen även i förslaget till RUFSS 2050.

Strategin med fyra fokusområden för stadsutveckling, varav tre i Stockholm stads södra stadsdelar, kan skapa förutsättningar för fler kvalificerade arbetsplatser och bidra till en ökad balans mellan arbetsplatser och boende i den centrala regionkärnan och i regionen som helhet. Landstinget välkomnar att planen är tydligt utvecklingsinriktad och att fysisk planering och stadsbyggnad ses som en positiv kraft i samhällsutvecklingen för staden att möta de klimat-, miljö-, sociala- och ekonomiska utmaningar som Stockholms stad och regionen står inför.

Synpunkter

Regionala aspekter och RUFSS 2050

Stockholms stad är huvudstad, besöksmål, viktig arbetsplats och ekonomiskt nav för såväl Stockholmsregionen som för hela landet. Staden är samtidigt ömsesidigt beroende av sin omgivning för arbetskrafts-, kompetens-, varu- och energiförsörjning såväl som för tillgänglighet både inom och utom regionen. Det är angeläget att Stockholm fortsatt lyfter fram dessa ömsesidiga samband, beroenden och Stockholm stads viktiga roll som ansvarstagande huvudstad och central storstad i Norra Europa.

Bebyggelsestruktur och stadsmiljöer växer samman över kommungränserna. Detta innebär att de gemensamma utmaningarna för hela Stockholmsregionen är stora och att god samverkan mellan flera kommuner är avgörande. Utställningsförslaget har sedan

samrådet kompletterats på ett bra sätt, framför allt med redovisning av strategiska samband till angränsande kommuner. När Stockholms län succesivt utvecklas till en flerkärnig storstadsregion vill landstinget fortsatt betona vikten av mellankommunal samverkan i frågor som rör tillväxt, bostadsförsörjning och attraktiv stadsutveckling, tillgänglighet, gods, hållbarhet och social sammanhållning med mera.

Kopplingen till den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen har stärkts i utställningsförslaget. När nu utställningsförslaget för RUFSS 2050 finns framme finns möjligheten att ytterligare stärka kopplingen till den regionala fysiska utvecklingen och till det storregionala perspektivet i Östra Mellansverige (ÖMS). Det bidrar till starkt genomförande både på regional och lokal nivå.

Landstinget är enigt med staden om de utmaningar och möjligheter som beskrivs i planen och delar stadens bild att den stora tillväxt som regionen och staden är inne i just nu innebär en potential för att stärka staden, både stadsmiljömässigt, ekonomiskt och socialt.

Planeringsinriktningen under klimat, miljö, hälsa och säkerhet har förtydligats på ett positivt sätt, både avseende nybebyggelse i lågpunkter, dvs områden med översvämningsrisk, och dess relation till befintlig bebyggelse.

Det är mycket positivt att Stockholms översiktsplan kopplar till de regionala målen. Landstinget vill betona vikten av att Stockholm också fortsatt förtydligar och stärker kopplingen till den regionala nivån så att genomförandet kan stärkas både lokalt och regionalt.

Bostadsbyggande

Landstingets framskrivningar för regionens befolkningsutveckling och för det bostadstillskott som behövs för att möta det demografiska bostadsbehovet i regionen visar behov av planberedskap för att möjliggöra byggande av ca 760 000 bostäder fram till 2050. Huvudscenariot i RUFSS 2050 redovisas som Bas, men kommunerna bör ha beredskap för alternativ Hög vilket motsvarar ca 22 000 bostäder per år. För Stockholms stad innebär det planberedskap för att möjliggöra ett tillskott av ca 300 000 bostäder vilket motsvarar ca 8000 bostäder per år fram till 2030 och ca 9000 bostäder per år mellan 2030 och 2050.

Beskrivningen av Stockholmsöverenskommelsen och den nyligen påtecknade Sverigeförhandlingen har förtydligats. Landstinget saknar en formulerad genomförandeaspekt på bostadsmålet och

anser att det tydligare bör framgå hur stadens åtaganden i relation till Stockholmsförhandlingen ska uppfyllas.

Näringslivsperspektivet

I översiktsplanen saknas ett samlat grepp och kartredovisning för gods- och varutransporter. Gods- och varutransporter inklusive logistikfrågor behöver kopplas till det regionala sammanhanget och bör förtydligas i planen.

Centralt belägna terminalområden som Årsta/Västberga, Lunda och Tomtebodan bör prioriteras för terminalhantering när det gäller distribution i regionens centrala delar. Landstinget noterar att Årsta kombiterminal, en av få platser i Stockholmsområdet där omlastning av gods mellan järnväg och lastbil kan ske, föreslås ha kvar sin funktion vilket är viktigt för Stockholms och regionens varuförsörjning.

Sociala aspekter

Landstinget betonar fortsatt att näringslivsdelen med fördel skulle kompletteras med sociala perspektiv på utbildningsfrågor (såsom könsuppdelad utbildning, matchning, livslångt lärande, inkludering och validering), alla frågor av största vikt för att klara den framtida kompetensförsörjningen. Planen skulle också ytterligare kunna problematisera att övergången till högre utbildning ser väldigt olika ut i olika delar av Stockholm stad. Stockholm stad står i ett ömsesidigt beroendeförhållande till regionens övriga kommuner när det gäller bl.a. utbytet av kompetent arbetskraft och arbetstillfälle. Förutsättningarna för det kan belysas tydligare.

Trafik och mobilitet

Landstinget efterfrågar ett resonemang om hur transportsystemets regionala funktion ska värnas i den täta, funktionsblandade staden. Mål, stråk och principer i landstingets stamnätsplan, och särskilt för stomtrafiken ovan mark, behöver beaktas i stadsbyggandet för att säkerställa stomtrafikens funktion och utveckling.

Beskrivningen kring hur utbyggnaden av tunnelbanan planeras är nu väl beskriven och stämmer med hur landstingets uppdrag ser ut. Stadsgestaltning och god stadsmiljö är enligt landstinget viktigt att lyfta i planen kopplat till bostadsbyggande och genomförandet. För att möjliggöra en god och effektiv kollektivtrafikförsörjning av tillkommande bostäder bör dessa i första hand lokaliseras nära det befintliga, och planerade, stamnätet, och i andra hand nära övrig kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens betydelse och vikten av dess framkomlighet beskrivs under flera delar i översiktsplanen där även stadens Framkomlighetsstrategi nämns. Det är positivt att kollektivtrafiken ges god framkomlighet, exempelvis med kollektivtrafikkörfält. Kollektivtrafikkörfält behövs (oftast) som mest där det är som mest komplicerat att införa dem, men det behöver ändå göras om målen om en högre kollektivtrafikandel ska uppnås.

I översiktsplanen nämns funktionen prioriterat vägnät och ett förhållningssätt till det. Stomnätet kan ses som kollektivtrafikens motsvarighet till stadens prioriterade vägnät. Det innebär att framkomligheten för det prioriterade kollektivtrafiknätet går före önskemål om barriärfrihet för korsande lokala flöden. På motsvarande sätt betraktar landstinget stomnätet, det vill säga spårvägarna och stombusstrafiken, där den sortens överväganden är tillämpliga.

Urbana stråk

Landstinget kan konstatera att det i översiktsplanen finns utpekade urbana stråk som av staden är mindre prioriterade från ett kollektivtrafikperspektiv. De urbana stråken bör väljas med utgångspunkt i kollektivtrafikens sammanknytning av noder, så att det på ett naturligt sätt finns målpunkter att ta kollektivtrafiken till. På så sätt skapas en sammanhängande levande stadsmiljö. Landstinget ser därmed kollektivtrafiken som en viktig del i de urbana stråken och bör därför ges en central roll på gator som knyter an till noder. Landstinget önskar en översyn i lämpligheten i de utpekade stråken utifrån kollektivtrafikens potential och överensstämmelse med prioriterade stråk.

Storstockholms Brandförsvaret

Dokument nr 486

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av stadsbyggnadskontoret (SBK) fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (SFS 1998:808) och ska beaktas i behovsbedömningar för planer och program samt eventuella miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2017-01-10).

Riskhantering i fysisk planering

SSBF anser att Stockholms översiktsplan bör utgöra ett strategiskt viktigt underlag för fysisk planering inom kommunen, där riskhantering är en central del. Översiktsplanen bör i detta tydliggöra vilka underlag som ska tas fram i vilket skede. För en effektiv och konsekvent hantering av risker behöver arbetet med detta starta i ett tidigt skede. Målet bör vara att riskhanteringen börjar i översiktsplanen och sedan fortsätter i program och detaljplaner med en stegvis ökande detaljgrad. I utställningsförslaget anges att risk- och säkerhetsfrågor ska identifieras och analyseras i ett tidigt skede av planeringen, vilket SSBF ser positivt på. SSBF vill återigen reservera sig mot användandet av generella detaljplaner då detta kan försvåra planprocessen. Exempelvis varierar skyddsavstånd mellan riskkällor och verksamheter beroende på verksamhetstyp. Om det inte tydligt framgår vilken typ av verksamhet som ska byggas var blir riskhanteringsarbetet svårt och otydligt. SSBF önskar en utförligare förklaring och konsekvensanalys av hur generella detaljplaner kan tillämpas.

Enligt utställningsförslaget ska åtgärder vidtas i närheten av riskkällor så att konsekvenserna av en eventuell olycka blir acceptabla. SSBF anser dock att det saknas en tydlig vägledning och ett ställningstagande från stadens sida avseende hur risker ska bedömas/analyseras och vad som bedöms vara acceptabelt. I syfte att driva detta arbete framåt önskar SSBF att Stockholms stad (genom SBK) tar fram en vägledning, som ett komplement till översiktsplanen, för hur riskhantering ska ske inom fysisk planering. Denna vägledning bör redogöra för vilka underlag som ska tas fram, i vilket skede de ska tas fram och vad de ska innehålla utifrån satta parametrar. Parametrarna bör baseras på var bebyggelsen är tänkt att ske, vilken typ av bebyggelse det rör sig om, lokala förhållanden etc. Utöver det vill SSBF betona vikten av att riskhanteringsarbetet även behandlar konsekvenser på egendom och miljö, ej endast liv och hälsa.

Syftet med denna vägledning är att underlätta och effektivisera riskhanteringsarbetet inom plan- och byggprocessen. Detta genom att presentera tydligare krav på vad som förväntas av byggaktörer inom staden och att producera jämförbara underlag för riskbedömningar. Som en följd effekt av detta kommer riskhanteringsarbetet i ökande grad göras konsekvent och rättssäkert.

I utställningsförslaget anges på sidan 103 att ”kvantitativa kriterier för samhällsrisk ska inte avgöra lämpligheten för tillkommande bebyggelse då dess kriterier inte tar hänsyn till de nyttor som genereras av stadsutvecklingen”. Hur samhällsrisk ska beaktas istället framgår dock inte vilket SSBF anser måste klargöras. Att inte be-

akta samhällsrisk är inte förenligt med riskhanteringsprincipen om undvikande av katastrofer.

SSBF vill påpeka att Länsstyrelsen gör en sammanvägd bedömning av de olika intressena när de granskar planärenden. Staden behöver tydliggöra vad som menas med att hänsyn inte tas till de nyttor som genereras av stadsutvecklingen.

SSBF anser det olämpligt att staden frångår länsstyrelsens riktlinjer avseende riskhantering då detta kommer göra det otydligt för aktörer i plan - och byggprocessen hur riskhanteringen ska skötas och redovisas. Lydelsen i utställningsförslaget ger sken av att tidigare nämnda aktörer inte behöver ta hänsyn till samhällsrisken vilket i förlängningen troligen kommer resultera i att planer upphävs av Länsstyrelsen eftersom människors liv och hälsa är en överprövningsgrundande faktor.

Lokaliseringsprincipen

SSBF påtalade i remissvaret till samrådsförslaget vikten av att tillämpa Miljöbalkens lokaliseringsprincip (SFS 1998:808 2 kap. 6 §) i syfte att planlägga bebyggelse på ett sådant sätt att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Denna princip utgör en hörnsten i riskhantering i fysisk planering.

Lokaliseringsprincipen gäller all bebyggelse och i denna bedömning behöver ett antal faktorer beaktas. Lokaliseringsprincipen är särskilt viktig vid planering av skyddsvärd verksamhet, såsom sjukhus, skolor etc. Skyddsvärd verksamhet bör ej lokaliseras i riskutsatta områden såsom i närheten av farligt gods - leder, industriområden etc. Brandförsvarets förmåga och insatstid bör tas i beaktning vid planering och projektering av skyddsvärd verksamhet.

Lokaliseringsprincipen bör också tillämpas vid placering av farlig verksamhet, bensinstationer, oljehamnar, rangeringsbangårdar, SEVESO-verksamheter etc. Dessa verksamheter genererar i regel förhöjda risknivåer i närområdet. Följaktligen bör de inte placeras alltför nära stadens huvudtransportleder, såsom motorvägar, järnvägar etc. då åverkan på dessa kan ge allvarliga konsekvenser för samhället i stort och bidra till en ökad sårbarhet.

Farligt gods

SSBF ser positivt på att Stockholms stad lyfter riskerna förknippade med farligt gods i översiktsplanen. Det är av vikt att denna risk beaktas i ett tidigt skede i planprocessen och att ett helhetsgrepp på en hög nivå tas med hjälp av översiktsplanen, vägvalsstyrning och

tunnelkategoriseringar. Vägvalsstyrning och lokala restriktioner för farligt gods är kraftfulla verktyg inom fysisk planering. Dessa verktyg, liksom lokaliseringprincipen, syftar till att allokera riskerna dit de utgör minsta olägenhet för människors hälsa och miljön. SSBF vill dock uppmärksamma Stockholms stad på att restriktioner och tunnelkategoriseringar kan generera förhöjda risknivåer utmed de vägar som trafiken omleds via. Detsamma gäller den avskaffning av farligt gods-leder som visas i kartan på sidan 81. På liknande sätt kan risknivån utmed järnvägarna öka om vägar förläggs med förbud mot farligt gods. Det bör noga studeras vad konsekvensen av olika styrmedel kan generera för påverkan på det övriga samhället.

Till skillnad från bilväg så utgör all järnväg farligt gods-leder, förutsatt att de kan trafikeras av godståg och ej omfattas av restriktioner. SSBF vill ånyo uppmana Stockholms stad att utreda möjligheter och konsekvenser av att tillämpa restriktioner för farligt gods-restriktioner för godstågstrafiken genom centrala Stockholm.

Fossilfria bränslen nämns på flera platser i utställningsförslaget. SSBF påtalade i samrådsförslaget behovet av att utreda hur och var bränsletillförsel (lossning/ tankning) ska ske. Detta har inte adresserats varför denna punkt är fortsatt aktuell. Det är fördelaktigt om detta kan göras på regionnivå för att servicen ska vara heltäckande men också för att riskbidragen från dessa verksamheter ska kunna tas i beaktande vid planläggning i närheten av dem. Transporter av bränsle och liknande leveranser till dessa verksamheter utgör i sig en risk och ställer ytterligare krav på hur och var dessa verksamheter placeras och utformas.

Sårbarheter inom stadens dricksvattenförsörjning är en återkommande punkt i utställningsförslaget. Om kemikalier som transporteras på farligt gods-leder läcker ut i eller i närheten av en vattentäkt kan detta generera mycket allvarliga konsekvenser för dricksvattenförsörjningen. SSBF ser positivt på att risken för förorening av vattentäkter uppmärksammas under stycket om farligt gods och andra riskkällor. SSBF:s bedömning att miljökonsekvenser till följd av olyckor bör behandlas mer ingående i konsekvensbeskrivningen kvarstår dock.

Överdäckningar

En ökande trend inom fysisk planering i staden och länet är överdäckningar av transportleder/infrastruktur i syfte att möjliggöra bebyggelse ovanpå dessa. Exempel på detta är Hagastaden, Södra Skanstull och Stockholms centralstation. SSBF önskar att Stockholms stad tar ställning till hur överdäckningar ska projekteras utifrån ett riskhanteringsperspektiv. Det är av vikt att riskanalyser

tas fram i ett tidigt skede för att kunna nyttjas som ingångsvärden till projekteringen av överdäckning och ovanliggande bebyggelse. SSBF vill betona att överdäckningar i vissa fall kan vara positiva ur riskhänsyn för kringliggande bebyggelse då de kan innesluta en riskkälla.

Suicidrisk

Psykisk ohälsa och självmord är ett utbrett samhällsproblem. SSBF vill se att suicidrisken uppmärksammas i större omfattning i planprocessen. Denna risk är av vikt att beakta vid så kallade ”Hot spots”, till exempel spårnära bebyggelse, större projekt, broar, höga byggnader etc. SSBF anser det nödvändigt att detta lyfts i Stockholms översiktsplan för att det ska få genomslag i senare delar av planprocessen och överföras in i byggprocessen. Suicidrisker och psykisk ohälsa lyfts ej i utställningsförslaget.

Brandförsvarets framkomlighet och alternativ utrymning

SSBF vill understryka vikten av att utryckningsfordons framkomlighet beaktas vid omvandling av vägar och trafikleder till stadsgator som beskrivs på sidan 84 i utställningsförslaget. Förutsatt en tillräckligt snabb insatstid (tio minuter) får räddningstjänstens stegutrustning användas som alternativ utrymningsväg i händelse av brand enligt BBR 5:13 (Boverkets byggregler - BBR 2 5, BFS 2011:6 med ändringar till och med BFS 2017: 15). Denna form av utrymningslösning är den vanligaste metoden för alternativ utrymning från bostadshus upp till och med åtta våningar och förekommer i majoriteten av Stockholms stads flerbostadshus. Framkomlighets- och trängselproblematiken har en negativ inverkan på SSBF:s insatstider.

Det är av vikt att brandförsvarets framkomlighet säkerställs så att de byggnader som dimensionerats för alternativ utrymning med brandförsvarets stegutrustning är nåbara inom tio minuter. Cykelvägar, träd, parkeringar, farthinder och så vidare får ej hindra eller begränsa uppställningsplatser för SSBF:s släck- och höjdfordon. SSBF vill poängtera att de bussfiler som finns och planeras har en positiv effekt på brandförsvarets framkomlighet och insatstid. För ytterligare information om vad framkomlighetsproblematiken innebär för brandförsvarets utryckningsverksamhet hänvisas till SSBF:s remissvar avseende Trafik - och gatumiljöplan för City T2017 - 01102 (SSBF:s diarienummer: 305 - 0852/2017).

Kombiterminaler och rangerbangårdar

Översiktsplanen anger att Årsta kombiterminal ska behålla sin nuvarande lokalisering och funktion. SSBF önskar att staden tar ställning till hur verksamhetens inneboende risker, orsakade av de

kemikalier som hanteras där, ska beaktas i plan – och byggprocessen. Detsamma gäller övriga existerande och tillkommande kombiterminaler, rangerbangårdar och liknande verksamheter inom Stockholms stad. SSBF vill också uppmärksamma att en yrkan om prövning av Årsta kombiterminal som farlig verksamhet enligt LSO2 2:4 är lämnad till Länsstyrelsen.

Personpåkörningar

Årligen omkommer och skadas ett flertal människor när de blir påkörda av spårbunden trafik. Under 2014 hade SSBF enbart i tunnelbanan 13 händelser med person under tåg samt nio andra händelser där personer befunnit sig på spåret, händelser som resulterat i stängning av trafik och strömtillförsel. Detta motsvarar cirka två händelser i månaden under 2014.

SSBF anser att plattformsdörrar är en nödvändighet på alla tunnelbane-/pendeltågs-/tågstationer. Kostnaden för samhället i samband med personpåkörningar bestående av bland annat sjukvård, stöd till drabbade, trafikstopp och förseningar är ett starkt incitament till implementering av detta. SSBF rekommenderar att ett helhetsgrepp tas avseende denna skyddsåtgärd istället för att den hanteras i enskilda projekt. Eftersträvan av översiktsplanens säkra och pålitliga kollektivtrafik försvåras utan denna skyddsåtgärd.

Övrigt

Sammanfattningsvis avseende riskhantering i fysisk planering vill SSBF se samverkan och samordning i större utsträckning mellan stadens aktörer. Riskhantering behöver börja i ett tidigt skede och fortlöpande bearbetas genom plan - och byggprocessen. SSBF vill också belysa behovet av att riskreducerande åtgärder skrivs in som planbestämmelser i detaljplaner i syfte att göra de juridiskt bindande och hållbara över tid. Övriga risker såsom översvämningar, ras och skred med flera är också av vikt att utreda och hantera i plan- och byggprocessen men ligger ofta utanför räddningstjänstens kompetensområde.

SSBF uppmuntrar till en fortsatt dialog och bidrar gärna med erfarenheter från förebyggande och skadeavhjälpande arbete utifrån ett räddningstjänstperspektiv.

Grannkommuner

Ekerö kommun

Dokument nr 418

- Det är mycket angeläget att även nu, i likhet med tidigare remisstillsfällena, understryka Ekerö kommuns uppfattning att statliga, regionala och lokala sektorsansvariga, såväl som aktörer – i sin översiktliga planering måste underlätta framtagandet av en ny vägplan beträffande framkomlighetsfrämjande förändringar längs Rv 261 mellan Nockeby och Brommaplan. Denna planering innebär åtminstone i vissa terrängsavsnitt, smärre breddningsåtgärder inom vägkorridoren – i avsikt att få fyra fullgoda körfält till stånd, inklusive vänstersvängs- respektive förekommande fall högersvängsmagasin.
- Ovanstående hemställan har även framförts vid angivande av synpunkter i tidigare skeden av översiktsplaneringen samt vid lämnande av remissyttranden över upprättandet av nya detaljplaner inom Stockholms stad – invid Nockebyskogen (sydöst om Rv 261) – respektive vid Brommaplan (sydöst såväl som nordväst om Rv 261).
- Bytespunkten Brommaplan måste utvecklas på ett sätt så att trafikantläggning, centrumbebyggelse med kommersiell och social service, likväl som fordons-/infartsparkering mm, underlättar tillgängligheten för primärt stombuss- och övrig kollektivtrafik – men även privatfordonstrafik – till och från Mälaröarna.
- Närslutet bifogas två, vid olika remisstillsfällena, av Kommunstyrelsen lämnade yttranden – gällande uppförande av nya byggnadsbestånd längs Rv 261
- Ekerö kommun önskar informera Stockholm stad om att Ekerö kommun, efter genomfört samrådsskede, fr.o.m. den 30 Juni – t.o.m. den 14 september i år, ställer ut förslag till översiktsplan. Vid sammankomst i detta ärende den 9 juni, uttalade Länsstyrelsen ett starkt stöd, bl.a. för de mellankommunala frågor som framgår av ovanstående formuleringar.
- Det är även i övrigt angeläget att Stockholm stad, med stöd av bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), initierar erforderliga överläggningar kring mellankommunala frågor, som Staden anser särskilt beröra Ekerö kommun.

[Bifogade bilagor]

Haninge kommun

Dokument nr 632

Kommunstyrelseförvaltningens synpunkter utgör Haninge kommuns yttrande i ärendet.

Förvaltningens synpunkter

Planförslaget är genomarbetat och tydligt presenterat i innehåll och utformning vad gäller stadens ambitioner för den fortsatta utvecklingen.

Under samrådet efterfrågade Haninge kommun fler skrivningar om mellankommunala intressen som stråket Globen-Norvik, Spårväg Syd och tvärförbindelse Södertörn samt önskemål om konsekvensbeskrivningar för infrastruktur och kommunikationer när fokusområde Farsta utvecklas.

Förvaltningen ser att de synpunkter som framfördes i samrådsskedet har beaktats i stora drag. Planförslaget har exempelvis kompletterats med ett avsnitt om omvärldsförutsättningar och med strategiska samband på stadsutvecklingskartan, bland annat söderut från Farsta.

Vikten av tvärförbindelse Södertörn har förtydligats i texten om trafik och mobilitet och fokusområde Farsta har kompletterats med skrivningar om vikten av kapacitetstark kollektivtrafikförbindelse för att stödja den planerade utvecklingen.

Förvaltningen skulle dock gärna se att det pågående regionala samarbetet mellan Stockholm, Haninge, Huddinge och Nynäshamn gällande utvecklingen av stråket mellan Globen (Slakthusområdet), via Huddinge och Haninge till Norviks hamn i Nynäshamn nämns i planförslaget. Detta nord-sydliga stråk påverkas bland annat av Stockholms stads utveckling av Söderstaden, fokusområde Farsta och arbetet med framkomlighetsstrategin och väg 73 (Nynäsvägen).

Huddinge kommun

Dokument nr 451

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts beslut. Skrivelse enligt bilaga 1 till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2017 överlämnas till Stockholms stad som svar på remiss; Utställning av ny översiktsplan för Stockholm.

Allmänna synpunkter

De förändringar som tillkommit efter samrådet är till stora delar mycket bra och sammanfaller i delar med Huddinge kommuns tidigare synpunkter.

Huddinge ser det som positivt att Stockholm valt att lägga till ytterligare ett fokusområde i de södra delarna, som angränsar till Huddinge och Huddinges utvecklingsområden. Det är mycket bra att staden har som ambition att påverka balansen med arbetsplatser mellan södra och norra Stockholm och det är i linje med hur Huddinge ser på regionens utveckling.

Det är bra att man till utställningsförslaget har stärkt skrivningarna om kopplingarna mot omgivande kommuner. Huddinge tycker dock att detta kan utvecklas än mer. Denna synpunkt utvecklas på ett flertal ställen nedan.

Spårväg syd är en viktig länk i Huddinges planering och det är bra att den utgör utgångspunkt även i Stockholms planering. Huddinge vill dock påpeka att redovisningen av Spårväg syds sträckning genom den nya stadsdelen i Huddinge som redovisas på flera ställen, inte är den sträckning som är överenskommen enligt Sverigeförhandlingen. Detta ger liten påverkan på Stockholms översiktsplan, men det är onödigt att gamla sträckningar sprids vidare.

Huddinge vill också vidhålla synpunkten från samrådet att förutsättningarna att dra vidare tunnelbana från Älvsjö mot Huddinge i senare skeden inte bör omöjliggöras.

Mål

Huddinge kommun anser att målen är bra och ambitiösa. Målet om en växande storstad med inriktningen om att eftersträva en balans mellan arbetsplatser på norra respektive södra sidan är bra och understödjer Huddinges planering och ambitioner.

Målet om en sammanhängande stad anser Huddinge kan innefatta även utblickar mot omgivande kommuners stadsbebyggelse som i praktiken är eller bör uppfattas som kontinuerlig stadsbyggd som inte slutar vid kommungräns.

Utbyggnadsstrategi

Huddinge anser att delen om att rikta satsningar mot fokusområden är en bra strategi för att fokusera och få genomslagskraft igenom förändret, men att kopplingarna till omgivande kommuner och kommundelar behöver stärkas i såväl skrivningar som kartbild i detta avsnitt.

I detta inledande kapitel omnämns kopplingen till omgivande kommuner uttryckligen i fråga om Farsta och i någon mån i fråga om Hagsätra-Rågsved i relation till Huddinge. Dock beskrivs detta bara indirekt under Skärholmen där frågan förmodligen behöver belysas som allra mest, både för att potentialen och utmaningarna är som störst här.

Allmänna intressen

Urvalet av de allmänna intressena känns relevant och beskrivs gediget. De efterföljande planeringsriktlinjerna är dock väldigt generell hållna och det är otydligt hur de kopplar till exempelvis fokusområdena och hur de sedan ska nå genomslag i den efterföljande planeringen.

En socialt sammanhållen stad

Det är positivt att detta perspektiv finns beskrivet som ett allmänt intresse. Dock ser Huddinge behovet av att koppla det även till omgivande kommuner, då exempelvis bebyggelsen mellan Huddinge och Stockholm på flera ställen utgör och bör utgöra en kontinuerlig stadsbygd där mötesplatser, grönområden etc. likväl kan och bör ligga på ömse sidor kommungräns.

I konsekvensbeskrivningen anges att man fortsatt ser en risk för att grupper med svag socioekonomisk ställning och små aktörer trängs ut ur staden, samt att planens bidrag till social sammanhållning är svårt att bedöma. Huddinge bedömer detta som allvarliga konsekvenser men tillika svåra utmaningar. Det är synd att översiktsplanen inte kunnat ge tydligare vägledning i denna fråga.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Som tidigare nämnts ser Huddinge positivt på det fokus som översiktsplanen lägger på att försöka skapa en bättre balans på fördelningen av arbetsplatser mellan norra och södra sidan.

Trafik och mobilitet

Huddinge ser ambitionen om att bygga kollektivtrafiknära och funktionsblandat i syfte att nå en hållbar stadsutveckling som god. Dock bör skrivningen om att ”trafikgenererande bebyggelse kan läggas i kollektivtrafiknära lägen” skärpas till att det ska förläggas dit.

Det är positivt att Stockholm tydligare än i samrådet pekat ut behovet av såväl regional som nationell tillgänglighet och att skrivningarna kring tillgängligheten och infrastrukturen till Arlanda

behöver stärkas. Barkarby station omnämns som en station som planeras för regionala tågupphåll. Även Flemingsberg såväl som Sundbyberg bör omnämnas som stationer med regionala tågupphåll redan idag och som ytterligare kan utvecklas.

Det är viktigt för omgivande kommuner att Stockholm är tydlig med att kollektivtrafiken inte bara bedrivs på spår utan även på Stockholms vägar. Detta innebär att Stockholm har ett stort ansvar i att underhålla och utveckla de kommunala vägarna/gatorna så att kollektivtrafikens framkomlighet ska kunna garanteras både inom staden och i mellankommunala stråk. Det är därför positivt att stomnätet för kollektivtrafiken redovisas på kartorna för de lokala utvecklingsområdena.

I översiktsplanen framgår att omvandling kan ske av överbreda lokala gator och motortrafikleder till urbana stråk. Precis som Huddinge påpekade i samrådssvaret så är det viktigt att vi som angränsande kommun samt Trafikverket som väghållare får vara med i ett tidigt skede. Detta för att möjliggöra en enhetlig och balanserad utformning, som inte har olika utformningsstandarder vid kommungräns, samt att vägnas regionala funktion inte äventyras.

Stockholms vilja att styra gods- och leveranstrafiken genom bl. a. olika regleringar kräver en analys av hur detta påverkar angränsande kommuner och det regionala perspektivet. Detta är i synnerhet viktigt att beakta när det gäller de föreslagna förändringarna i det rekommenderade vägnätet för farligt gods (väg 73) och en tänkt överflyttning av dessa transporter till de kommande länkarna Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Sådana regleringar kan påverka Huddinges möjlighet till utbyggnad av bostäder och verksamheter i anslutning till de nya lederna negativt. Även transportarbetet för gods- och leveranstrafiken kan påverkas negativt i form av ökat totalt antal körda kilometer beroende på transporternas målpunkter i systemet. Etablerandet av Norviks hamn borde ha påverkan på godsflödena genom Stockholm, något som inte omnämns i planen.

Grön och vattennära stad

I detta avsnitt lyfts det regionala perspektivet och att den grön- blåa strukturen är en regional struktur, vilket är riktigt och relevant. Huddinge pekade i sitt samrådsyttrande på att Stockholms stads åtagande när det gäller samverkan och initiativ i fråga om dricksvattenförsörjningen behöver tydliggöras. I konsekvensbeskrivningen till planen påpekas att planeringsinriktningar gällande vatten saknas. Huddinge anser att detta behöver belysas mer.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Huddinge anser att bullerproblematiken som omgärdar planeringen av den förtätade staden bör lyftas på ett tydligare sätt. I konsekvensbeskrivningen anges att det finns risk att planförslaget ger negativa konsekvenser genom att ljud- och luftmiljön negativt påverkar människors hälsa och att de åtgärder som lyfts i översiktsplanen (ekonomiska styrmedel, hastighetsbegränsningar) inte regleras av en översiktsplan.

Lokala utvecklingsområden/Fokusområden

I detta kapitel beskrivs respektive område i hela staden, indelat i de 14 stadsdelsområdena. Av dessa utgör delar av dem de 4 fokusområdena. Förhållningssättet till fokusområdena skulle kunna tydliggöras än mer i detta avsnitt, inte minst genom illustration i kartan. Nedan följer synpunkter och medskick för respektive fokusområde som berör Huddinge.

Skärholmen

I denna del av planen beskrivs kopplingarna till Kungens kurva och Huddinge på ett bra sätt som också åskådliggörs i den tillhörande kartbilden.

Enskede- Årsta- Vantör (där fokusområdet Hagsätra/Rågsved ingår).

Här pekas ett strategiskt samband ut mot Huddinge centrum längs Huddingevägen, samt utvecklade gröna stråk för att koppla samman Rågsved med bl.a. Huddinge vilket kommunen ser som positivt. Dock omnämns eller förklaras inte det strategiska sambandet mot Huddinge centrum i text, vilket kommer försvåra genomförandet i praktiken. Det Huddinge tycker är viktiga samband går att utläsa ur Huddinges översiktsplan, där det anges att tillgängligheten till kollektivtrafiken bör förbättras bl.a. genom tydliga gena stråk till tunnelbanestationen i Hagsätra, samt ett utpekad huvudcykelstråk som sträcker sig norrut över kommungräns.

I stadsutvecklingskartan pekas ett grönt strategiskt samband ut mellan Älvsjöskogen mot sydväst (i riktning mot Gömmaren). Huddinge ser det också som viktigt att stärka kopplingen från Älvsjöskogen även mot sydost, då det utgör viktigt natur – och rekreatiomsområde även för boende i Stuvsta/Snättringe.

Huddingevägen pekas ut som urbant stråk. Huddinge ser det som viktigt att transportfunktionen säkerställs samt att farligt gods och andra risker hanteras. Det är viktigt att vi som angränsande kommun får vara med i ett tidigt skede för att möjliggöra en enhetlig

utformning vid kommungräns. I den planering som Huddinge gör tillsammans med Trafikverket planeras för stombusslinjernas framkomlighet genom egna busskörfält längs väg 226.

Farsta

Farsta är utpekad som fokusområde och på kartan pekas ett strategiskt samband mot det intilliggande Trångsund ut, något som kan tydliggöras mer i skrift. Även här pekas huvudcykelstråk ut i Huddinges översiktsplan som sträcker sig över kommungräns. Huddinge har också pekat ut stamnät för kollektivtrafik mot Farsta strand från Trångsund och Ågesta.

Lidingö Stad

Dokument nr 590

Kommunstyrelsen översänder yttrande, 2017-08-15, till Stockholms stad.

Sammanfattning av ärendet

Stockholms stad anordnade mellan den 10 november 2016 och 10 januari 2017 samråd om förslag till ny översiktsplan. Stockholms stad har nu ställt ut planen till granskning under perioden 30 juni till 3 september. Lidingö stad kräver att det tunnelbanereservat som funnits i tidigare översiktsplaner återinförs.

Reservat för tunnelbana till Lidingö

I Lidingö stads yttrande över planen, som beslutades av kommunstyrelsen den 6 februari 2017, noterade staden att reservatet för en förlängning av tunnelbanan, som har funnits i Stockholms tidigare översiktsplaner, inte längre finns med. Staden förutsatte i sitt yttrande att det läggs tillbaka till nästa version.

I den aktuella granskningsversionen finns trots det inget tunnelbanereservat. Mellan Ropsten och Lidingö finns endast ett s.k. "strategiskt samband" som motsvarar de befintliga Lidingöbroarna. Det innebär att möjligheten att bygga tunnelbana till Lidingö inte har något skydd i översiktsplanen. Stockholms stad har muntligt meddelat att beslutet att ta bort tunnelbanereservatet från översiktsplanen beror på att det bedöms utgöra en alltför stor begränsning för möjligheterna att utveckla Norra Djurgårdsstaden.

Lidingö stads synpunkter

Anledningen till att det finns reservat för infrastruktur i översiktsplaner är att säkra framtida generationers behov av transporter mot bl.a. kortsiktiga exploateringsintressen. I det här fallet anser staden

att det är uppenbart att det långsiktiga intresset av en möjlig tunnelbanekoppling till Lidingö väger betydligt tyngre än Stockholms stads intresse av att exploatera något eller några kvarter i Ropsten. Staden kräver därför att tunnelbanereservatet återinförs på översiktsplanens karta.

Nacka kommun

Dokument nr 469

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 29 augusti att anta förslaget yttande till Stockholms stad över ny översiktsplan.

Yttrande

Nacka kommun har tidigare yttrat sig under samråd. Detta yttrande kompletterar samrådssynpunkterna.

Kommunens synpunkter

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse är utritad i plankartan och benämns som ”spår eller väg i pågående förhandling”. Nacka kommun anser att det är missvisande att bara hänvisa till Sverigeförhandlingen eftersom Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda möjligheten att bygga Östlig förbindelse. Den formella planprocessen har påbörjats i enlighet med Nationell plan och har precis gått in andra fasen – lokaliseringstuderingen, där olika sträckningar för förbindelsen utreds. Sverigeförhandlingen är ett sätt att försöka lösa finansiering av infrastruktur och bostäder och däribland Östlig förbindelse. Tillkomsten av Östlig förbindelse är av stor betydelse för såväl Nackas som regionens tillväxt. Nacka kommun önskar därför att Stockholms stad tar tydlig ställning för Östlig förbindelse i förslaget till översiktsplan.

Danvikslösen

I utställningsförslaget pekas projekt Danvikslösen ut under rubriken ”möjliga framtida förbindelser”. Projektet innebär att Saltsjöbanan byter plats med väg 222, Värmdövägen, vilket möjliggör att nordöstra Hammarby sjöstad kan färdigställas. I de ursprungliga planerna skulle Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg och kopplas ihop med Tvärbanan som även skulle förlängas till Slussen. Nu kommer Tvärbanan istället gå till Sickla från och med hösten 2017. Någon konvertering av Saltsjöbanan är inte längre aktuell och landstinget driver inte frågan vidare. Nacka kommun anser därför att projekt Danvikslösen stryks i förslaget till översiktsplan.

Kopplingar mellan Stockholm och Nacka

Nacka kommun ser positivt på översiktsplanens föreslagna ”strategiska samband” mellan Södermalm och Kvarnholmsvägen/Henriksdal samt mellan Hammarby Sjöstad och Sickla. Det strategiska sambandet är viktigt för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Fler kopplingar är framförallt önskvärda/möjliga genom att tillskapa attraktiva och gena gång- och cykelförbindelser mellan de båda kommunerna. En av dessa skulle kunna vara den strandpromenad om ca 150 meter som ”fattas” nedanför Danviksklippan. Om den byggs ut kan ett sammanhängande strandpromenadstråk från Nacka Strand via Hammarby Sjöstad, Årstaviken och ända till Årstadal och Liljeholmen, skapas.

Nacka kommun ställer sig frågande till vad staden avser åstadkomma med det ”urbana stråk” som föreslås på Stadsgårdsleden och Värmdövägen (inom Stockholms stad). Nacka förutsätter att staden inte planerar åtgärder som förhindrar god framkomlighet, då det utgör en av två huvudsakliga transportleder till och från Nacka kommun vilka redan är hårt belastade.

Skrubba

Nacka kommun ställer sig generellt positiva till att Skrubba verksamhetsområde utökas och utvecklas för lättare industri. Översiktsplanen beskriver att området på längre sikt kan omvandlas till blandstad i takt med att staden och Tyresö växer. Nacka vill dock betona att utökningen av Skrubba bör ta hänsyn till de gröna sambanden i anslutning till området. Översiktsplanen bör även förtydliga vilket stråk som avses utvecklas till ett ”strategiskt samband”, är det Ältabergsvägen– Töresjövägen?

Nynäshamns kommun

Dokument nr 603

Nynäshamns kommunstyrelse beslutar att godkänna kommunstyrelseförvaltningens förslag till yttrande.

Förvaltningen är överlag positiv till översiktsplanens inriktning. Den tydliga målstrukturen ger en god förklaring av stadens ambitioner, och det är bra att klimatfrågan lyfts fram i ett eget mål. Planens mål ligger i linje med både RUFS 2010 och förslaget till RUFS 2050. Utbyggnadsstrategin med koncentration på vissa geografiska fokusområden ger möjlighet till ett samlat och högkvalitativt stadsbyggande och en utveckling mot en mer flerkärnig stad, vilket också vore gynnsamt för regionen i stort. För Nynäshamns del är det särskilt glädjande att tre av fyra

fokusområden ligger söder om innerstaden. Detta kan bidra till ett mer levande och attraktivt Södertörn. Planen är dessutom lättillgänglig och väl utformad.

I samband med att planen pekar ut fyra fokusområden för stadsutveckling lyfter man också tio strategiska samband mellan stadsdelar. Detta stämmer väl överens med målet om en sammanhållen stad. Men det vore bra med en samlad och tydlig bild av vilka samband man vill utveckla över kommungränserna. Stockholms centrala roll i regionen ställer krav på att man aktivt planerar för att låta staden växa ihop med omgivande kommuner och skapa en gemensam levande stadsbygd. I planen nämns Spårväg Syd och dess betydelse för att koppla ihop knutpunkterna vid Älvsjö och Fruängen med de regionala stadskärnorna i Skärholmen/Kungens Kurva och Flemingsberg. Det är positivt, men även kopplingar till övriga regionala stadskärnor borde lyftas som prioriterade.

Stråket Globen-Norvik är viktigt för hela regionens godsförsörjning, och skulle kunna nämnas i planen. Vikten av Tvärförbindelse Södertörn omnämns, men skulle kunna förtydligas. Även godstransporter på järnväg och på vattnet omnämns på s. 83. Nynäshamns kommun ser positivt på att man i detta avsnitt tar upp vikten av Årsta kombiterminal, men anser att hela Nynäsbanans ökade betydelse i och med utbyggnaden av Norvik kan betonas.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att planen är väl utformad, har goda prioriteringar, och kan bidra till en bättre huvudstad och storstadsregion. Dock skulle de viktiga kopplingarna till grannkommuner och övriga regionen kunna lyftas tydligare. Nynäshamns kommun ser fram emot ett fortsatt samarbete med Stockholms stad i arbetet med att göra regionen till Europas mest attraktiva.

Sollentuna kommun

Dokument nr 588

Sollentuna kommunstyrelse överlämnar yttrande enligt bilaga 1 till § 138, som kommunens svar på remiss gällande utställning av ny översiktsplan för Stockholms stad.

Sollentuna kommun yttrade sig 2016-12-01 i samrådet om ny översiktsplan för Stockholms stad. Kommunen framförde då synpunkten att beskrivningen av kopplingarna mellan Häggvik och Akalla, Helenelund och Kista, samt mellan Tureberg och Akalla borde utvecklas för att belysa områdenas möjligheter och potential. Som

svar på detta illustrerar utställningshandlingen kopplingarna mellan kommunerna tydligare i form av strategiska samband. Utöver dessa bör dock fler kopplingar tillkomma, i form av lokala samband enligt översiktsplanens vokabulär, illustrerade nedan.

[se bifogad bilaga]

Dessa skulle bidra till att överbrygga den barriär som motorväg E4 utgör för framförallt gående och cyklande. Det är positivt att översiktsplanen pekar ut Helenelund/Kista som en plats för regionalståg-stopp.

Solna stad

Dokument nr 472

Kommunstyrelsen beslutade att som samrådsyttrande överlämna förvaltningarnas tjänsteskrivelse.

Samhällsbyggnadsförvaltningens och miljö- och byggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse:

Sammanfattning

I de delar där Solna stad berörs, har inga direkta förändringar skett från det tidigare samrådsförslaget. Solna stad vill därför hänvisa till de övergripande synpunkter som framfördes vid samrådet av Stockholms översiktsplan.

Stadsdelsförvaltningen ställer sig, liksom vid samrådet, i huvudsak positivt till det utställda förslaget. Den övergripande inriktningen, i de delar där Solna berörs direkt, är i huvudsak kända sedan tidigare och är bärande förutsättningar för samarbetet mellan städerna. Solna stad vill framhålla att samarbetet såväl på övergripande nivå, som mer konkret nivå, måste fortsätta och vissa fall gärna utökas.

Solna stad noterar att Stockholm även i sin utställningsversion av översiktsplanen har med en framtida möjlig tvärförbindelse i form av en fullt utbyggd Huvudstaled från Pampas till Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen, vilket är mycket glädjande. För Solnas del ser vi en tunnelförlängning av delen Pampas till anslutning till Huvudstabron som absolut nödvändig för att det ska vara möjligt att bygga fler bostäder i Ulvsunda/Bromma i enlighet med Stockholms förslag till översiktsplan.

Sundbyberg stad*Dokument nr 450*

Sundbybergs stad välkomnar utställningsförslaget till ny översiktsplan för Stockholm.

Sundbybergs stad bedömer att utställningsförslaget till översiktsplan har goda förutsättningar att fungera som ett användbart planeringsunderlag genom sina tydliga mål för stadsbyggandet, en utbyggnadsstrategi som fokuserar på genomförandet av översiktsplanens intentioner samt en överblickbar redogörelse för stadens lokala utvecklingsmöjligheter.

Sundbyberg har inte bara regionala frågor gemensamma med Stockholm, utan även en gemensam stadsgräns med angränsande stadsdelar, vatten och grönområden. Stockholm och Sundbyberg delar även ambitionen att bidra till regionens bostadsförsörjning. Stockholms översiktsplan visar stadsutvecklingsområden med åtskilliga planerade bostäder i Kista, Rinkeby, Bromsten, Bällsta, Mariehäll och Ulvsunda. Detta innebär stora förändringar längs hela den sju km långa gränsen mellan Stockholm och Sundbyberg. Eftersom sträckan präglas av barriärer i form av trafikleder, järnväg och vattendrag välkomnar Sundbybergs stad att översiktsplanen önskar förbättra kopplingarna till Sundbyberg, och att dessa kopplingar markeras i kartor. Utöver de kopplingar som i text specificeras i översiktsplanen ser Sundbybergs stad att den planerade gång- och cykelbron vid Tuvanparken blir alltmer angelägen i och med att Ulvsunda utvecklas, och att trafiksituationen vid Bällsta bro måste bli tydligare och bättre, bland annat med tanke på Bällstavägens föreslagna omvandling till urbant stråk.

Tyresö Kommun*Dokument nr 476*

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet beslutade den 1 september att besvara remissen med stadsbyggnadsförvaltningens yttrande.

Stadsbyggnadsförvaltningens yttrande:

Sammanfattning

Tyresö kommun fokuserar i yttrandet på de mellankommunala frågorna och det som berör Tyresö kommun vilket är Skrubbaområdet framkomlighet för kollektivtrafik, cykelstråk och gröna samband.

Beskrivning av ärendet

Stockholms stad har bjudit in till remiss av utställningsförslaget ”Översiktsplan för Stockholm”. Tyresö kommun har yttrat sig under 2016 på samrådsförslag för översiktsplanen och flera av synpunkterna ha tagits med till utställningsförslaget.

Yttrande

Tyresö kommun vill uppmärksamma Stockholms stad för en välarbetad och genomtänkt översiktsplan. Inriktningen av utställningsförslaget är i stort i linje med det som tas upp i Tyresö kommuns nya översiktsplan. I denna plan tar vi upp de mellankommunala frågor som rör Stockholms stad, bland annat markanvändningen i Skrubba, regionala grönkilar, regionala cykelnätverk och framkomlighet för kollektivtrafik.

Skrubba

Genom LÄSK- samarbetet (Lindalen i Tyresö, Älta i Nacka och Skrubba i Stockholm) har kommunerna en tradition av samarbete kring Skrubba. Det är ett bra samarbete och Tyresö ser flera aktuella frågor att arbeta vidare med som exempelvis markägofrågor och justering av kommungränserna. Tyresö kommun vill även se en fortsättning och förlängning av Bollmoravägen genom Skrubba till Gudöbroleden.

Det är positivt att utställningsförslaget tar fram att kopplingarna ska stärkas till Nacka och Tyresö kommun från Stockholms stad och att det pekas ut ett strategiskt samband mellan Stockholms stad och Tyresö kommun på kartan på sida 165 och 90.

Grönt samband vid Nordöstra Skrubba

En förgrening av Tyrestakilen har identifierats att kunna knyta ihop de gröna områdena i Skrubba med Erstavik i en öst-västlig riktning. En synpunkt som kvarstår efter samrådsyttrande från Tyresö kommun är att det saknas markering av det gröna sambandet vid Nordöstra Skrubba. Sambandet tas upp i texten och detta bör kompletteras på sida 90 och sida 165. Det är viktigt att det gröna stråket i öst- västlig riktning behålls, och om möjligt förstärks, inte minst ur rekreationssynpunkt, annars finns risk att Flatens naturreservat blir en isolerad enklav och den regionala grönkilen ytterligare försvagas.

På den gröna infrastrukturkartan på sidan 90 skulle det vara önskvärt att visa en del av kartan utanför kommungränsen så att det inte missas viktiga mellankommunala och regionala samband.

Framkomlighet för kollektivtrafik

Tyresö kommun växer och allt fler reser längs stråket både vidare västerut och in mot Gullmarsplan samt centrala och norra Stockholm. Förverkligandet av regional framkomlighet är bland annat kopplat till utvecklingen av stombusslinjerna och att framkomligheten på väg 73 förbättras. Busskörfält från Sköndal, väg 229, via trafikplats Gubbängen/Lilla Sköndal till väg 73 saknas idag. Staden behöver ta höjd för att säkerställa framkomligheten för mer busstrafik än idag.

En stark kollektivtrafik tvärförbindelse till Älvsjö är viktigt för Tyresö kommun på grund av utbyggnaden av tunnelbanan och att regionaltågen förmodligen kommer att stanna där i framtiden.

Bytespunkterna Gullmarsplan och Norra Sköndal är båda i stort behov av ombyggnad för att klara dagens och framtidens krav på en attraktiv omstigningspunkt.

Cykelstråk

Det är av största vikt att de regionala cykelstråken genomförs och Tyresö kommun ser det som positivt att Stockholm medverkar i genomförandet av den regionala cykelplanen. Tyresös kommuninvånare är helt beroende av att Stockholms stad (och Nacka kommun) prioriterar de saknade eller bristfälliga länkarna i det regionala cykelvägnätet, enligt den regionala cykelplanen.

Stadsdelsnämnder

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Dokument nr 606

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade den 21 september 2017 att remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Förvaltningen är positiv till att utställningsförslaget har utvecklats utifrån de synpunkter som stadsdelsnämnden lämnade under samrådet, både generellt och i beskrivningen av Rinkeby-Kista stadsdelsområde. Vidare välkomnar förvaltningen att antalet nya skolor, konstgräsplaner och idrottshallar som behövs i området har specificerats i avsnittet om utvecklingsmöjligheter i Rinkeby-Kista.

Förvaltningen vidhåller att Husby och Akalla behöver beskrivas under varsin rubrik. Även om stadsdelarna byggdes ungefär

samtidigt, är det två områden med olika förutsättningar. Bostäderna i Husby består av ca 80 procent hyresrätter medan motsvarande andel i Akalla är bostadsrätter. I Husby finns flera kommunala verksamheter och aktuella planer för utvecklad service, fler verksamheter och ytterligare bostäder medan de planer som finns för Akalla är betydligt vagare och ligger längre fram. I Husby finns ungdomsgård, mötesplats för unga, familjehus med öppen förskola, medborgarkontor, badhus, ishall och Fryshuset. Det planeras för en idrottshall, skola, parklek, ett stadsdelscenter, 600 nya bostäder samt utveckling av Husby torg. Motsvarande planer för Akalla, förutom utbyggnad av tunnelbanan till Barkarby, saknas.

I avsnittet om Rinkeby-Kista benämns ett närliggande område inom Sundbybergs stad som Kymlinge på ett ställe och som Stora Ursvik på ett annat. Förvaltningen föreslår att stadsbyggnadskontoret väljer att använda ett av namnen, förslagsvis Stora Ursvik.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Dokument nr 457

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade den 24 augusti 2017 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadskontoret som svar på remissen om översiktsplan för Stockholm.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Tidigare kommentarer och önskemål om förtydliganden har tillgodosetts i utställningsförslaget till den nya översiktsplanen. Enligt samrådsredogörelsen har texter gällande Spånga-Tensta stadsdelsområde uppdaterats och skrivningar skärpts utifrån yttranden som kommit in under samrådsskedet. Detta för att vara mer vägledande. En karta har även lagts till för att öka tydligheten.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ser dock att ytterligare ett förtydligande krävs gällande stadsutvecklingskartan och texten i kapitel 5 som förklarar kartan. Enligt stadsutvecklingskartan ingår grönområdet Tenstadalen mellan Tensta och Lunda i ett stadsutvecklingsområde där omfattande komplettering föreslås. I utställningsförslaget texter nämns dock inte grönområdet i Tenstadalen eller hur den delen av stadsdelsområdet kan utvecklas. Stadsutvecklingskartan och texterna i översiktsplanen behöver överensstämma.

Om det inte finns intentioner att göra omfattande kompletteringar i Tenstadalen så behöver den skrafferade ytan över dalen tas bort från kartan.

Om det finns intentioner att göra omfattande kompletteringar i Tenstadalen så behöver det i texten framgå vilken typ av komplettering som föreslås. I Spånga-Tensta stadsdelsnämnds samrådsyttrande från den 15 december 2016 påpekas det att dalarna är gröna spridningsvägar och populära rekreationsområden som behöver värnas om. Detta är särskilt viktigt då ett programarbete för strategiska samband mellan Tensta, Rinkeby och Bromsten som kommer att påverka grönområdena i Spångadalen och Rinkebydalen redan har påbörjats.

Det är viktigt att intentionerna med Tenstadalen är tydliga så Spånga-Tensta stadsdelsnämnd vet hur de ska förhålla sig till dalen gällande exempelvis parkinvesteringar framgent

[Se bifogade bilagor]

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Dokument nr 478

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade den 31 augusti 2017 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

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. Förslaget till planeringsinriktningar för säkerställande av viktiga allmänna intressen är också väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet med syfte att nå stadens mål. Förslaget är för övrigt helt i linje med stadens övriga berörda styrdokument.

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) 1 kap 1§, ska stadsbyggnadsplaneringen ”främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”.

En bra stadsbyggnadsplanering kan bidra till vad som skrivs i portalparagrafen till PBL. Det är därför positivt att det remitterade förslaget till översiktsplan lägger ett stort fokus på sociala aspekter. Översiktsplanen är ett av de viktigaste styrmedlen för att uttrycka ambitionsnivån om hur framtidens samhälle ska se ut. En hållbar

stadsutveckling kan bara uppnås om den fysiska planeringen sker utifrån ett perspektiv som inkluderar både ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Stockholms stad gränsar till många kommuner det är därför nödvändigt att staden har kontinuerlig samverkan med grannkommunerna för att skapa attraktiva stadskvaliteter över kommungränserna.

Förvaltningen framhåller vikten av att blanda upplåtelseformer och hustyper i alla delar av staden, såväl ytterstad som innerstad. Det är viktigt att bygga livsmiljöer, inte bara bostäder. Genom att utveckla stadsdelsområdets lokala centrum kan medborgarna ges vardags-service och viktiga samhällsfunktioner och ett sammanhållet stadsdelsområde kan på sikt uppnås. Det är viktigt att lägen som är gynnsamma för affärer och offentlig service används till det och inte blir bostäder. I planprocessen bör staden medverka till att arbetsplatser skapas i närheten av bostäder och vice versa, det ökar möjligheten för fler arbetstillfällen i hela staden. Upprätthållandet av idén om en ABC-stad med lokal balans mellan bostäder, arbete och centrum är avgörande för att den fortsatta utvecklingen av Hässelby-Vällingby stadsdelsområde ska bli gynnsam.

Förvaltningen delar i huvudsak stadsbyggnadskontorets förslag till utvecklingsmöjligheter för Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Förutom ett fåtal något större bebyggelseprojekt, exempelvis pågående arbete med förslag till utveckling av Riddersvik, så innebär remissförslaget att nya bostäder i huvudsak kommer att uppföras genom förtätning av befintliga bostadsområden inom stadsdelsområdet. 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. Förtätning eller mindre kompletteringar av bostadsbebyggelse möjliggör sällan de miljöförbättrande åtgärder som behövs för att skapa en god närmiljö inom och runt bostadsbebyggelsen. Förvaltningen anser att om staden ska klara av att förvalta och utveckla kultur-, rekreations- och naturvärden i den bebyggda miljön, behöver hållbarhetsperspektiven stärkas för att bli tydligare i stadens fysiska planering, vilket också lyfts i förslaget till översiktsplan.

Ett stadsbyggande som innebär en förtätning av stadsdelsområdet medför också att det ställs höga underhålls- och skötselkrav på de offentliga miljöer som finns. Stadsdelsområdets parker och naturområden ska utformas och skötas så att de kan möta ett ökat befolkningstryck. Att utveckla ett mer differentierat utbud av parker och naturområden som kompletterar varandra och samtidigt klarar ökat slitage från en växande befolkning är en central uppgift. Genom att

skapa attraktiva stråk och parkfunktioner med exempelvis utomhusgym, caféer och lekplatser, ökar förutsättningarna för välbefolkade, trygga och upplevelserika miljöer som kan minska det upplevda avståndet mellan stadsdelsområdets olika stadsdelar.

Förvaltningen anser vidare att staden vid nya exploateringar och bebyggelseprojekt bör ta en aktiv roll i planeringsprocessens tidiga skede i syfte att säkerställa en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik. Förvaltningen vill särskilt understryka behovet av ytterligare linjesträckningar, turtäthet och trafikeringsstid för de hårt belastade busslinjerna inom stadsdelsområdet. Detta kommer bli särskilt påtagligt längs Lövstavägen, när det nya bostadsområdet vid Riddersvik står klart.

Förvaltningen samverkar kontinuerligt med exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret samt övriga berörda fackförvaltningar i syfte att inkludera lokala behov i planeringsprocessen och därmed påverka stadsutvecklingen inom stadsdelsområdet.

I samband med planering och utformning av stadsdelsområdets park- och naturområden, bostadsbyggande och centrumutveckling, finns en unik möjlighet att överbygga barriärer och samtidigt skapa utrymme för spontana möten mellan människor med olika bakgrund, ett sätt att motverka segregation och utanförskap.

Bromma stadsdelsnämnd

Dokument nr 473

Bromma stadsdelsnämnd beslutade den 31 augusti 2017 att i huvudsak bifalla förvaltningens yttrande och att därutöver anföra följande:

Nämnden anser att många av nämndens tidigare påpekanden har tillgodosetts i den reviderade upplagan av översiktsplanen och önskar nu lyfta enkom vissa frågeställningar.

Det är positivt att staden arbetar med framtagande av en ny Översiktsplan för Stockholm, där samrådsförslaget nu har varit ute på bred remiss. Framgent bör mer av initiativkraft ligga hos staden så att detaljplaneläggning föregår markanvisning och att en helhetlig samhällsplanering görs, så att vi ger utrymme för alla de funktioner vi behöver i den växande staden, t.ex. skolor, förskolegårdar, äldreboenden, service och parker. Översiktsplanen behöver i vissa delar fortfarande korsläsas med och korrigeras mot andra program och riktlinjer.

Stadens beslutade mål om att minska biltrafikens andel och skapa en transportsnål planering måste vara en utgångspunkt i översiktsplanen och ett ökat fokus ska sättas på hur ett förstärkt barnperspektiv, jämställdhetsperspektiv och funktionsnedsättningsperspektiv ska tydliggöras och utvecklas ytterligare.

Inom infrastruktur och trafik finns redan idag stora utmaningar i stadsdelen. För att minska genomfartstrafiken genom Bromma behövs långsiktigt hållbara kollektivtrafiklösningar, bl.a. mellan Ekerö och Stockholm. Nämnden ser att det krävs mycket arbete och en övergripande planering för att lösa transportfrågorna i Bromma, men vill inte låsa sig kring specifika projekt. Att omvandla trafikleder till stadsgator (urbana stråk) är en viktig prioritering. Planen behöver tydliggöra hur staden ska byggas för en minskad klimatpåverkan, exempelvis utbyggd kollektivtrafik, cykelvägnät med hållbar energiförsörjning och infrastruktur för förnybara fordonsbränslen och eldrift.

Den stadsnära naturen och ekosystemtjänster är viktig för ett långsiktigt klimatsmart och robust Stockholm. Dagvattenhantering och översvämningskartering bör arbetas in tydligare i dokumentet. Hänvisning och koppling till riktlinjerna för Grönare Stockholm behövs.

Utvecklingsmöjligheterna för stadsdelarna Bällsta med Solvalla-staden och stadsdelen Ulvsunda Industriområde med Norra Ulvsunda har mycket stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av Mariehäll och Bromma och ger möjligheter att kompensera för bristen på förskolor och skolor, men också att tillgodose behoven av annan offentlig service och kultur. Nämnden ser gärna att en områdesplan tas fram för de tre områdena gemensamt.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Bromma stadsdelsförvaltning anser att det nya förslaget till översiktsplan för Stockholms stad är bra och ger en god bild över stadens framtida utveckling och utmaningar. Stockholms omfattande stadsbyggande innebär unika möjligheter att länka samman stadens stadsdelar så att otrygga miljöer och trafikbarriärer kan byggas bort. Genom att utnyttja grönskan och planera för stad över tullavsnitten kan stadsrummets identitet och skönhet förstärkas. Med förtätning kan fler stockholmare få tillgång till ett allsidigt utbud av service, kultur och arbetsplatser samtidigt som möjligheterna ökar för att bygga ut en modern kollektivtrafik. Bromma stadsdelsnämnd antog 2017-02-02 förvaltningens svar (Dnr 497-16-1.5.3.) på det förslag avseende ny översiktsplan för Stockholms stad, som stadsbyggnadskontoret skickat ut på remiss. De synpunkter som framfördes i

remissvaret har beaktats i det nya reviderade materialet, vilket är positivt.

Östermalms stadsdelsnämnd

Dokument nr 458

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade den 24 augusti 2017 att remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

I stort har de synpunkter som nämnden lämnade under samrådet tagits omhand i och med den nya versionen. Förvaltningen ser positivt på att den historiska delen om respektive stadsdelsområde kortats ner och att det getts mer plats för att förtydliga respektive stadsdelsområdes utvecklingsmöjligheter. Det är även positivt att delarna om riksintressen och kulturhistoriska värden lyfts ur den löpande texten och förtydligats.

De lokala stadsutvecklingskartorna är ett mycket bra tillägg vilket ger en tydligare bild av bland annat strategiska och lokala samband, det skulle dock behövas en beskrivning av de olika sambanden i den löpande texten. Kartorna skulle även behöva förstoras upp och en förkortad teckenförklaring bör finnas vid respektive karta för att förbättra läsbarheten.

Ett tillägg i texten är att delar av Nationalstadsparken bör utvecklas som målpunkt för rekreation. Förvaltningen vill dock återigen framhålla att det samtidigt som en utveckling av Nationalstadsparken sker är viktigt att dess unika miljöer bevaras och värnas, både i och med att dess målpunkter utvecklas och då ny bebyggelse som gränssar till parken planeras.

Förvaltningen delar uppfattningen att utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik och parker samt att reservera mark för skolor och förskolor är de största utmaningarna inom Östermalms stadsdelsområde, och ser positivt på att detta har lyfts fram.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Dokument nr 459

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutar den 24 augusti 2017 att remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Förvaltningen ser positivt på att den historiska delen om respektive stadsdelsområde kortats ner och att det getts mer plats för att förtydliga respektive stadsdelsområdes utvecklingsmöjligheter. Det är även positivt att delarna om riksintressen och kulturhistoriska värden lyfts ur den löpande texten och förtydligas. De lokala stadsutvecklingskartorna är ett mycket bra tillägg vilket ger en tydligare bild av bland annat strategiska och lokala samband. Kartorna skulle dock behöva förstoras upp och en förkortad teckenförklaring bör finnas vid respektive karta för att förbättra läsbarheten. Förvaltningen är positiv till att vikten av att planera för gång och cykel har lyfts fram som en prioriterad fråga.

Förvaltningen delar uppfattningen att en av de största utmaningarna inom Norrmalms stadsdelsområde är att skapa utrymme för parker och friytor samt att reservera mark för skolor och förskolor och deras gårdar och ser därför positivt på att detta har lyfts fram.

I stort har de synpunkter som nämnden lämnade under samrådet tagits omhand i och med den nya versionen. Den nya stadsutvecklingskartan ger en tydligare bild över vilka samband som bör utvecklas, dock saknas en beskrivning av tecknen i kartan i den löpande texten.

Förvaltningen vill framhålla att det är viktigt att i planarbetet tydligare beakta behov för individer med funktionsnedsättning.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Dokument nr 460

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade den 24 augusti 2017 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Förvaltningen ser positivt på att den historiska delen om respektive stadsdelsområde kortats ner och att det getts mer plats för att förtydliga respektive stadsdelsområdes utvecklingsmöjligheter. Det är även positivt att delarna om riksintressen och kulturhistoriska värden lyfts ur den löpande texten och förtydligas. De lokala stadsutvecklingskartorna är ett mycket bra tillägg vilket ger en tydligare bild av bland annat strategiska och lokala samband. Kartorna skulle dock behöva förstoras upp och en förkortad teckenförklaring bör finnas vid respektive karta för att förbättra läsbarheten.

Förvaltningen delar uppfattningen att en av de största utmaningarna inom Kungsholmens stadsdelsområde är att skapa utrymme för id-

rottshallar och friområden samt att reservera mark för skolor och förskolor och ser positivt på att detta har lyfts fram.

Förvaltningen vill återigen påpeka att i Kungsholmens stadsdelsnämnd råder sedan länge politisk enighet om att Essingeleden borde grävas ner. Det vore önskvärt om detta kunde tas med som en möjlig framtida utveckling. Även barnperspektivet borde lyftas lite extra eftersom det, som framgår ovan, är en svårighet att tillgodose barns behov av grönytor, idrottsmöjligheter och skolgårdar.

I stort har de synpunkter som nämnden lämnade under samrådet tagits omhand i och med den nya versionen. Den nya stadsutvecklingskartan ger en tydligare bild över vilka samband som bör utvecklas, dock saknas en beskrivning av tecknen i kartan i den löpande texten.

Södermalms stadsdelsnämnd

Dokument nr 628

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade den 21 september att som svar på remissen i huvudsak hänvisa till vad som sägs i förvaltningens tjänsteutlåtande men att därutöver lägga till följande:

Med en stigande befolkning på Södermalm uppstår nya markanvändningskonflikter. Förslaget till översiktsplan gör ett bra försök att hantera utmaningarna, bl.a. genom att markera vikten av att bevara och utveckla befintliga parkerna.

Men med en ökad befolkning krävs nya lösningar bl.a. för att motverka slitage. Möjligheterna att skapa nya parkmiljöer måste utnyttjas. Vid förvandlingen av Södra Skanstull måste nya parkmiljöer som stärker kopplingen mellan Årstaviken och Skanstull ingå, liksom i samband med framtida förändringar längs Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand. En idé som bör prövas är att göra utebadet vid Eriksdal avgiftsfritt och ta bort de inhägnader som idag utestänger allmänheten från detta grönområde nio månader av året. Vår vattennära stadsdel behöver generellt utveckla möjligheterna för medborgarna att bada. Det kan dels handla om att förbättra befintliga platser dels att anlägga nya platser.

Väsentligt för att begränsa konflikterna är att dämpa privatbilismen, dels för att därmed säkra god framkomlighet i gaturummet för bussar, annan nyttotrafik, cyklister och gående, dels för att begränsa behovet av ytor för parkeringsändamål.

Medborgarplatsen har under senare år utvecklats till en av stadens viktigaste demokratiska platser. När Medborgarhuset öppnar igen kan den utvecklingen förstärkas ytterligare. Kultur, idrott, föreningsverksamhet och offentliga möten kommer bidra till en stad som håller ihop, till ett demokratiskt Stockholm för alla. Ett fortsatt arbete behöver dock göras för att lyfta och utveckla helheten och sambandet mellan Björns Trädgård, Medborgarplatsen och Fatbursparken.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

I remissvaret på samrådsversionen av översiktsplanen gav förvaltningen ett antal synpunkter på innehållet. I det följande ger förvaltningen kommentarer kring vissa av synpunkterna med utgångspunkt från utställningsversionen av översiktsplanen.

Förvaltningen anser att det ofta saknas tydliga planeringsriktlinjer i planen för att hantera de problem och intressekonflikter som kan uppstå vid den snabba utbyggnadstakt av ett stort antal bostäder som översiktsplanen utgår från. Dessa borde analyseras tydligare och riktlinjer ges för till exempel motsättningen mellan täthet och biologisk mångfald.

Även i konsekvensbeskrivningen pekas på att planeringsriktlinjerna är relativt få och ofta generellt formulerade och att flera viktiga frågeställningar som tagits upp under kapitlet ”Allmänna intressen” inte återfinns som skarpa ställningstaganden i form av planeringsinriktningar.

Förvaltningen påpekade i samrådsremissen att det saknades en tydlig redogörelse över stadens övriga styrdokument, kopplade till översiktsplanen. I det nya förslaget finns ett avsnitt där planer och strategier på regional, nationell och global nivå redovisas, bland annat Grönare Stockholm som ger riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden, vilket är tillfredställande.

I samrådsremissen uttryckte förvaltningen att det under de lokala utvecklingsmöjligheterna saknas en beskrivning och värdering av Södermalms ursprungliga topografi och de kvarvarande bergsformationerna, förkastningsbranterna, som är en karaktäristisk landform för Stockholm och ovärderliga för förståelse av stadens ursprung och framväxt. En analys av detta är viktigt inför en utveckling av Söder Mälarstrand, Masthamnen och Stadsgårdsleden och saknas även i utställningsförslaget.

Ringvägen föreslogs i samrådsversionen omvandlas till stadsgata. I utställningsförslaget har beteckningen stadsgata ändrats till urbana

stråk, som definieras som överbredda gator i lokala vägnätet och motortrafikleder med sidoområden som på kort eller lång sikt omvandlas till levande stadsmiljöer. Förvaltningen vill återigen framhålla att det visserligen finns utrymme för viss förtätning på Ringvägen men att stor hänsyn måste tas till stadsrummets funktion och historiska proportioner och att Ringvägen inte tål några större förändringar. Detta är inte förtydligat i utställningsförslaget.

Förvaltningen noterade i det tidigare remissvaret att nästan hela Södermalm är markerat som ”område där komplettering kan prövas” och angav att förvaltningen gärna skulle se ett tydliggörande av vad som kan tillåtas att byggas, och hur, inom detta område som ingår i riksintresset ”Stockholms innerstad med Djurgården”. Texterna under ”Södermalms utvecklingsmöjligheter” ger fortfarande begränsad vägledning om vad eventuella kompletteringar skulle kunna innebära. Långholmen, som är ett naturområde, inbegrips i denna områdeskaraktäristik, vilket är förvånande. En kompletteringsbebyggelse på Långholmen skulle helt ändra områdets karaktär som grön lunga och viktigt rekreativområde för den tätbebyggda stadsdelen Södermalm med sitt höga besöksstryck på befintliga grönytor.

I den lokala stadsutvecklingskartan för Södermalm är hela sträckan längs Årstaviken från Skanstull till Hornstull markerad som cykelpendlingsstråk. Förvaltningen har i flera omgångar påpekat att det vore förödande för det värdefulla promenadstråket längs Årstaviken om det skulle läggas ett cykelpendlingsstråk här. Strandpromenaden är som helhet mycket populär med många olika värden, både ekologiska, kulturella och sociala och har ett mycket högt besöksstryck. Frågan ligger nu i kommunfullmäktige för avgörande.

Förvaltningen noterar som positivt att det i texten under Södermalms utvecklingsmöjligheter lagts in ett stycke om att det är parkbrist på Södermalm, vilket innebär ett högt besöksstryck i parkerna, och att det därför är viktigt att bevara och utveckla befintliga parker och säkerställa en hög skötselnivå.

Förvaltningen påpekade i det tidigare remissvaret att stadsutvecklingskartan var något svårläst och behövde kompletteras i vissa avseenden. Den har vidareutvecklats och blivit tydligare i utställningsförslaget vilket är positivt. De lokala utvecklingskartorna som innehåller mer information av lokal karaktär är dock i vissa delar ottydliga och svårlästa. Cykelpendlingsstråken som lagts in i rött och kollektivtrafiknätet är bland det som syns tydligt på kartorna, medan till exempel urbana stråk och stadsgata av lokal karaktär är svåra att urskilja.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd*Dokument nr 627*

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade den 21 september 2017 följande:

Följande svar lämnas över till stadsbyggnadsnämnden:
Precis som förvaltningen menar vi att det är positivt att översiktsplanen uppdateras och framtidsinriktas inför de nya utmaningar vi befinner oss i. Vi vill att vår stadsdel ska ge utrymme för olika bostäder och boenden, innovativa arbetsplatser och utveckling av lokala mötesplatser, kultur och idrott samt levande centrubildningar, en del av en blandad och levande stad. Varje stadsdel har sina unika förutsättningar och det är angeläget att staden på olika vis säkerställer social hållbarhet i varje enskild stadsdel. Det är också av stor betydelse att säkerställa att kommuner och stadsdelar samverkar med varandra i gemensamma frågor.

Vi vill uppmärksamma lokala utmaningar för Skarpnäck som bör ligga till grund för det fortsatta arbetet med översiktsplanen. Avsnittet om Näringsliv och kompetensförsörjning visar att det fortfarande råder stor obalans i hur arbetsplatser är lokaliserade både inom staden som inom Skarpnäck. I Hammarbyhöjden finns många enskilda företagare men inget företagshotell. Finn Malmgrens plan behöver utvecklas till mötesplats. Björkhagens centrum har stor utvecklingspotential men behöver en till T-baneuppgång kopplad till centrum. Kärrtorp står inför omfattande förändring genom olika typer av bostäder, inga nya arbetsplatser planeras men det befintliga centrumet kommer få kraftfull förstärkning. Behovet av skolor är inte tillfredsställt, redan i dag råder det brist på både utbud som kvalitet. Det finns också behov av att förstärka tillgången till idrottslokaler. I Bagarmossen planeras för många nya boenden men inte direkt för arbetsplatser annat än förskola, skola samt äldreboende. I Skarpnäck finns ett företagsområde som behöver förstärkas. Vi vill även i detta sammanhang lyfta vikten av att när fler bostäder byggs också utrymme skapas för en simhall och andra idrotts- och fritidsanläggningar. I Skrubba kan byggande av nya bostäder med fördel tidigareläggas. Här finns utrymme att bygga en ny stadsdel samtidigt som befintlig företagsby utvecklas. I översiktsplanen sägs att Skrubba kan utvecklas för lättare industri och på sikt omvandlas till stadskvarter med bostäder. Nämnden har tidigare fört fram att vi vill hålla området öppet för bostäder. Platsen ligger nära bussförbindelser till Gullmarsplan och Bollmora centrum. I närområdet (vid Drevviken) finns fantastiska naturområden och koloniområde för rekreation som används av föreningslivet. Dessa

områden bör inte exploateras. Plansamarbete med angränsande kommuner som Tyresö och Nacka kommun skulle stärka utvecklingen i Skarpnäck av en blandad stadsbebyggelse som är socialt hållbar. En viktig aspekt är att visa hur planens infrastruktur som Naturreservat, gröna kilar, kollektivtrafik, elförsörjning och vatten hänger ihop med Stockholms regionala infrastruktur.

När Skarpnäck och Farsta bygger bostäder på båda sidor om Tyresövägen behöver trygga förbindelser över vägen ingå och säkerställas i planeringsstadiet. Detta för att skapa naturliga samband och rörelser. Exempelvis skulle en andra T-baneuppgång i Skarpnäck skapa närhet och koppling till Lilla Sköndal. Ett annat exempel där sambandet kommer behöva bli bättre är när ny stadsdel byggs i Slakthusområdet. Människors behov av att röra sig mellan Enskede, Johanneshov och Gullmarsplan ska vara centralt redan vid planeringens början.

I översiktsplanen lyfts Skarpnäcks goda tillgång till natur och rekreation speciellt fram. Bristen på orienterbarheten med sammanhängande gång- och cykelvägar är slående och måste förbättras. Möjligheterna till tväresande både för arbetsresor, vardagsbehov som för rekreation behövs. En enig stadsdelsnämnd har tidigare påtalat vikten av att tidigarelägga Spårväg Syd som stöd för sydöstra regionens utveckling och att stråk med sammanhängande gång- och cykelvägar måste bli säkrare och tydligare för att de ska bli ett alternativ för fler.

Gröna samband kan stärkas både med Nytorpsgårde till Nacka reservatet som med Hammarbyskogen. Ökad tillgänglighet kan nås genom att förstärka kopplingar och entréer, anlägga servicefunktioner, målpunkter, rastplatser, vandringsleder och en samlad information om naturreservaten.

Slutligen vill vi framhålla att inom Skarpnäcks stadsdelsområde kommer många nya bostäder att byggas. Den bilagda konsekvensanalys av översiktsplanen som WSP tagit fram pekar på en del målkonflikter och utmaningar. När mycket ska byggas är den demokratiska dialogen viktig och framförhållning i infrastruktur av stor betydelse. Det är angeläget att planera för annat resande än med bil för att uppsatta klimatmål ska nås och för att minska trängsel i stadsdelarna. Det handlar om att bygga ut och stärka kollektivtrafiken, ge förutsättningar för ökad användning av cykel i vardagslivet som färdmedel till arbete. Det finns spännande lösningar i andra städer och i andra länder om hur ett integrerat cykeltänk kan ingå redan vid nyproduktion, vi ser gärna att Skarpnäck blir föregångare i detta avseende. Ju tydligare

översiktsplanen och dess kartor är desto lättare blir lokal kommunikation. Vi ser gärna att lokala utvecklingsmöjligheter tydliggörs och har här gett exempel på en del vi nu saknar. Vi ser även rent generellt att översiktsplanen blir tydligare i fråga om barnrättsperspektiv, jämställdhets och funktionsnedsättningsperspektiv.

Övriga kommunala nämnder, råd och kommunala bolag

AB Fortum Värme

Dokument nr 452

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad (nedan "Fortum Värme") har tagit del av utställningsförslaget avseende Översiktsplan för Stockholm, Dnr 2015-10143, och vill med anledning härav framföra synpunkter, framförallt på översiktskartan och avsnittet som handlar om de tekniska försörjningssystemen.

Fortum Värme har lämnat remissyttranden på Översiktsplanen i brev daterat 2016-12-21, yttranden som i allt väsentligt kvarstår när det gäller systemperspektivet, fokus på minskat eleffektberoende i uppvärmningssektorn och samverkan mellan storskalig och lokal värmeproduktion.

Vi konstaterar att staden tagit till sig vissa av lämnade synpunkter medan andra lämnats utan kommentar/åtgärd. Nedan vill Fortum Värme lämna ett par synpunkter som vi anser behöver hanteras inför den slutliga versionen. Övriga frågor kring systemperspektiv med mera utgår vi ifrån kommer att hanteras löpande genom den fortsatta dialogen mellan staden och Fortum Värme i arbetet med att utveckla den hållbara staden.

Översiktskartan

På översiktskartan anser Fortum Värme fortsatt att Värtaverket bör förtydligas som ett verksamhetsområde (grå markering). På den utställda kartan är enbart området Energihammen gråmarkerat. Samma sak gäller för Hässelbyverket som inte alls finns markerat på översiktskartan. Vidare bör även Lövsta gamla deponiområde anges som ett möjligt område för verksamheter/infrastruktur. Kartan över tekniska försörjningssystem på sid 109, med tillhörande text, är förvisso tydlig och bra men vi anser att även översiktskartan bör kompletteras så att dessa två kartor stämmer överens, vilket nu alltså inte är fallet.

Återvinning av värme från avloppsvatten

På sid 106 anges att ”Även värme från avloppsvatten bör återvinnas som fjärrvärme”, något som Fortum Värme anser behöver korrigeras. Faktum är att allt renat spillvatten från Henriksdals reningsverk återvinns som fjärrvärme i Hammarbyverket, medan allt renat spillvatten från Bromma reningsverk återvinns som fjärrvärme av Norrenergi i Solnaverket. Att då formulera sig som man gör i Översiktsplanen är därför felaktigt.

Värt att nämna är också att Fortum Värme, tillsammans med Käppalaförbundet, utreder möjligheten att bygga system för att kunna återvinna värme ur det renade spillvattnet även från Käppalaverket på Lidingö. När detta har genomförts så kommer i princip allt renat spillvatten i Stockholmsområdet kunna återvinnas som fjärrvärme.

Sammanfattningsvis är Fortum Värme positivt till de flesta av de uppdateringar som gjorts i det utställda förslaget till Översiktsplan för Stockholm. Som vi framförde i vårt första remissvar kommer vi fortsätta utveckla fjärrvärmerna i Stockholm, både avseende hur den produceras och hur leveranserna till ny, och mer energieffektiv bebyggelse ska säkras. Denna utveckling är viktig inte bara för Fortum Värme och våra kunder, utan också för stadens fortsatta utveckling mot en av världens första helt hållbara huvudstäder. I detta arbete är en tydlig Översiktsplan ett viktigt verktyg.

Avslutningsvis så utgår Fortum Värme ifrån att Översiktsplanens tankar och ambitioner blir helt synkroniserade med stadens övriga planer när det gäller hur staden ska utvecklas. Vi ser fram emot att delta i arbetet med att realisera ambitionerna i Översiktsplanen och bistår gärna med våra resurser i den fortsatta processen.

Arbetsmarknadsnämnden

Dokument nr 468

Arbetsmarknadsnämnden beslutade den 29 augusti 2017 att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Arbetsmarknadsnämnden har 2017-01-31 svarat på samrådsförslaget till ny översiktsplan och vidhåller de synpunkter som då lämnades. Förvaltningen bedömer att förslaget, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, väl fångar den inriktning som finns i stadens vision om ett Stockholm som håller samman, men också hur stadsbyggnandet kan bidra till en sammanhållen stad. När staden nu planerar

för 140 000 bostäder fram till 2030, och med en hög utbyggnadstakt därefter, är det av yttersta vikt att staden fortsätter att bygga stad och utveckla de stadskvaliteter som gör Stockholm så attraktivt.

Förvaltningen anser att förslaget har en helhetssyn på stadsplaneringen där områdesplaneringen kan möjliggöra en sammanhållen stad där behovet av bostäder säkerställs tillsammans med arbetsplatser och samhällsfunktioner, som exempelvis skolor och förskolor. Arbetsmarknadsförvaltningen bedömer att nämndens verksamheter och placeringen av dessa kan bidra till att stärka stadskvaliteterna och där målen om en växande och sammanhängande stad samt god offentlig miljö kan uppnås. För att detta ska komma till stånd är det viktigt att det i planeringen och utvecklingen av verksamhetslokaler finns en flexibilitet som möjliggör effektivt lokalutnyttjande. Lokaler behöver på ett smidigt sätt kunna ställas om för att passa olika verksamheters olika behov. Det är också viktigt att tillgången på lokaler är tämligen god då det finns en risk att kostnaderna för lokaler fortsätter att öka, särskilt i innerstaden, vilket kan försämra förutsättningarna att driva kommunalt finansierad verksamhet i innerstaden.

Staden har som mål i budget att Stockholm ska vara en företagsvänlig stad. Stockholm ska vara attraktivt för nya och växande företag att etablera sig i och därmed skapa arbetstillfällen. Det råder idag en arbetskraftsbrist inom flera yrken och företag har i många fall svårigheter att rekrytera kompetenta medarbetare. En del i detta är att bostadssituationen i Stockholm under en längre tid har varit svår för många grupper; särskilt unga och nyanlända.

Bostadsbristen och de höga bostadspriserna medför att företag i många fall har stora svårigheter att rekrytera medarbetare, vilket på sikt kan få till följd att företag väljer att etablera sig på annat håll. Det är därför av stor vikt att staden säkerställer en bostadsförsörjning som möjliggör för alla olika grupper att hitta en lämplig bostad, för att staden även fortsättningsvis kan fortsätta vara motor i Sveriges ekonomi.

Arbetsmarknadsförvaltningen anser också att det är viktigt att arbetsplatser fördelas över staden dels för att minska något den dagpendling som sker från de södra delarna av staden till de norra delarna, dels för att nämndens målgrupper är i stort behov av vuxenutbildning, arbete och praktikplatser som är tämligen nära hemmet. Det kan vara svårt att motivera personer som är i behov av studier och eller arbetsmarknadsinsatser att delta i insatser om de kräver långa resor.

Förslaget möjliggör också att stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsprogram kan tas om hand på ett naturligt sätt. Arbetsmarknadsnämnden har i uppdrag att medverka i genomförandet av utvecklingsprogrammen utifrån lokala behov i de delar där programmen behandlat arbetsmarknadsfrågor och andra frågor där arbetsmarknadsnämnden har uppdrag utifrån stadens budget och ansvarsfördelning.

Exploateringskontoret

Dokument nr 477

Exploateringskontoret är positivt till att kapitlet om en klimatsmart och tålig stad kompletterats med ett avsnitt om robusta försörjningssystem. Under samrådet påtalade exploateringsnämnden att den nya översiktsplanen i större utsträckning bör resonera kring de utmaningar som finns kopplade till den tekniska infrastrukturen. Även i denna fråga har exploateringsnämndens synpunkter hörtsammats.

Exploateringsnämnden ansåg också att större vikt bör läggas på att skapa en fungerande kollektivtrafik. I utställningsförslaget har ytterligare skrivningar kring kollektivtrafiken, som stomme i transportsystemet, tillkommit vilket är bra.

Det regionala perspektivet har lyfts något jämfört med samrådsförslaget. Kartorna har blivit tydligare. Stadens arbete för att möta klimatförändringarna med höga vattenstånd, mer regn och varmare temperatur beskrivs mer ingående.

Kapitlet om bostadsförsörjning bör i vissa delar skrivas om efter att förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholms-regionen, RUF5 2050, ställts ut. Exploateringskontoret konstaterar att en ny bedömning av det demografiska bostadsbehovet ligger till grund för centrala ställningstaganden i utställningsförslaget och att dessa siffror ligger betydligt högre än bedömningen i samrådsförslaget, som landstinget togs fram 2012 på uppdrag av regeringen. För att enbart täcka det demografiska behovet av nya bostäder som den väntade befolknings-utvecklingen innebär behövs det 468 000-758 000 nya bostäder åren 2015-2050. Enligt huvudscenariot som redovisas som Bas behövs cirka 20 700 nya bostäder i länet årligen fram till år 2030. Bostadstillskottet i Stockholms stad beräknas uppgå till 7 500 nya bostäder per år enligt huvudscenariot och 8 100 enligt alternativ hög. Kommunerna bör enligt utställningsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen ha beredskap för alternativ hög.

Exploateringskontoret anser avslutningsvis att utställnings-förslaget till ny översiktsplan för Stockholms stad innehåller konkreta förbättringar på flera punkter jämfört med samrådsförslaget och att det är en tilltalande produkt.

Idrottsförvaltningen

Dokument nr 453

Idrottsförvaltningen har mottagit rubricerat förslag till översiktsplan. Nämnden har i tidigare remissrunda svarat på utställningsförslaget till översiktsplan (se bifogat). Förvaltningen anser att beskrivningarna i kapitel 5 av lokala utvecklingsmöjligheter nu bättre motsvarar utmaningarna och behoven som finns. Idrottsförvaltningen har haft möjlighet att komma med underlag till detta kapitel. Den enda synpunkten på dessa texter är på sid 30 där förvaltningen vill se att behovet består i en friidrottsanläggning, en simhall, tre idrottshallar och en ishall istället för att som i texten slå ihop dessa olika typer av anläggningar. Idrottsförvaltningen har i övrigt inget att erinra.

Kulturnämnden

Dokument nr 616

Kulturnämnden beslutade den 19 september 2017 att som svar på stadsbyggnadskontorets remiss överlämna kulturförvaltningens tjänsteutlåtande.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande:

Allmänt om förslaget

Kulturförvaltningen noterar med tillfredsställelse att kulturliv är ett allmänt intresse. De där föreslagna planeringsinriktningarna bedöms kunna ge goda förutsättningar för kulturverksamheter i stadsutvecklingen.

Kulturförvaltningen tycker att de bearbetningar som har gjorts sedan samrådet är positiva och att det utställda förslaget överlag är bra. Enligt förvaltningen kvarstår några mer principiella saker som bör åtgärdas i den fortsatta bearbetningen. Dessa beskrivs närmare nedan. Utöver detta har kulturförvaltningen lämnat en underhandsskrivelse med korrektur- och detaljsynpunkter på texterna till stadsbyggnadskontoret.

I övrigt delar kulturförvaltningen den bedömning av förslaget som görs i Konsekvensbeskrivningens samlade bedömning och i dess

kapitel om kulturmiljö. Förvaltningen förutsätter att de där framförda synpunkterna och förslagen beaktas i den fortsatta bearbetningen av översiktsplanen.

Kulturliv och kulturverksamheter

Kulturförvaltningen ser positivt på att kulturliv finns med som ett allmänt intresse och planeringsinriktningarna där är bra. Det ger en god grund för en planering där kultur av många olika slag rymms och det blir en framtida bärande del av stadens utveckling. Kulturförvaltningen noterar också att kulturverksamheter beskrivs på ett integrerat sätt när det gäller lokala utvecklings-möjligheter vilket ger en bra planeringsförutsättning. Tillgången till konst och kultur i alla delar av staden är en nyckelfråga.

Behov av kompletterande områdesplanering

Förslaget till översiktsplan har efter samrådet blivit mer konkret och kapitlet om lokala utvecklingsmöjligheter har bearbetats på flera bra sätt. Trots det återstår enligt kulturförvaltningens bedömning en del otydligheter som kan leda till flera tolknings-möjligheter. Det gör att resultaten och konsekvenserna av de enskilda förslagen, framförallt i kapitlet om lokala utvecklings-möjligheter, är svåra att bedöma.

Att Stockholms översiktsplan inte har den önskade detaljerings-nivån är förklarligt med hänsyn till att vart och ett av Stockholms 14 stadsdelsområden har en befolkning som motsvarar en större svensk kommun (det största stadsdelsområdet, Södermalm, skulle befolkningsmässigt hamna på tionde plats bland Sveriges kommuner). Det som i en motsvarande kommun behandlas i en hel översiktsplan ska här rymmas på 4-5 sidor.

I stället för att i det här läget bearbeta och fördjupa översiktsplanen ytterligare anser kulturförvaltningen att ett rimligare alternativ är att tydligare trycka på att lokala områdesplaner eller fördjupningar av översiktsplanen alltid ska göras innan större förändringar görs i ett område. Exempel på när detta behövs är när flera större projekt samtidigt blir aktuella inom ett område (som nu till exempel är fallet i centrala Bandhagen), innan projekt som skulle förändra ett områdes karaktär påbörjas (som till exempel omvandling i villaområden i kollektivtrafiknära lägen) eller innan utpekade urbana stråk, stadsgator eller utvecklingsområden börjar omvandlas. På det sättet kan konsekvenserna av flera sammanlänkade förslag överblickas, vilket är nödvändigt för att de allmänna intressen som beskrivs i översiktsplanens ska kunna säkerställas. Områdesplaneringen ökar också möjligheten till medborgardialog och förankring på lokal nivå vilket sammantaget skapar förutsättningar för en bättre planering av det framtida Stockholm.

För att uppnå detta behöver staden utveckla det arbete som nu görs i till exempel de fyra utpekade fokusområdena för att i tidiga skeden arbeta med en övergripande områdesplanering.

Förslag

Översiktsplanen kompletteras med tydligare skrivningar om att förändringar som i sig själv eller genom sin kumulativa effekt kan få stor påverkan på ett område alltid ska föregås av en fördjupning av översiktsplanen eller en områdesplan. Staden ska utarbeta rutiner och skapa ekonomiska förutsättningar för en sådan process.

Fornlämningar

I samrådsförslaget nämndes mycket lite om Stockholms fornlämningar. I bearbetningen efter samrådet har stadsbyggnadskontoret tagit fram förslag på skrivningar tillsammans med Stadsmuseet. I detta utställningsförslag har dock flera av dessa skrivningar fallit bort. Fornlämningarna är ett gemensamt arv som ska skyddas och vårdas. De är en tillgång och målpunkt i många grönområden. Därför föreslår kulturförvaltningen att fornlämningarna i huvudsak beskrivs i kapitlet Grön och vattennära stad.

Förslag

Kapitlet Grön och vattennära stad kompletteras med följande förtydligande text om fornlämningar:

Landskap med historia

I grönstrukturen finns mycket av Stockholms historia, i form av gammalt kulturlandskap, fornlämningar, parker och trädgårdar med lång kontinuitet. Vid utbyggnaden av Stockholms förorter försvann ett stort antal fornlämningar. De få som finns kvar är en viktig källa för förståelsen av Stockholms historia. Många av de gröna mellanrum som finns idag har sparats just för att det finns värdefulla fornlämningar eller kulturlandskap där. Fornlämningarna är ett gemensamt arv skyddade genom kulturmiljölagen. De kan vara ett berikande inslag vid planering av nya områden och utveckling av befintliga miljöer. Det är därför viktigt att ha med den kunskapen tidigt i planeringsprocessen.

Kapitlet Grön och vattennära stad kompletteras med planeringsinriktningen: ”• Fornlämningar med omgivande kulturlandskap ska vårdas och göras tillgängliga.”

Förtydligande kring urbana stråk, stadsgator och utvecklingsområden

Texterna om utformningen av urbana stråk, stadsgator och utvecklingsområden har reviderats sedan samrådet. Kulturförvaltningen anser att de fortfarande är alltför schematiskt beskrivna för att direkt kunna fungera som inriktning för enskilda detaljplaner eller som vägledning för bygglov. Där de föreslagna stråken utgörs av överstora trafikleder mellan planlagda områden finns ofta goda förutsättningar att omvandla dessa till urbana stråk eller stadsgator. Men många av de föreslagna stadsgatorna är i dag lokalgator kantade av småhusbebyggelse. Inte sällan i områden som har äldre detaljplaner med svag reglering. Det finns då en risk att ett utpekande av vissa gator leder till en oplanerad eller svårkontrollerad omvandling i dessa områden. Kulturförvaltningen vill därför betona betydelsen av att dessa områden utvecklas på ett planerat och förutsägbart sätt. Samma sak gäller i de områden som markerats som stadsutvecklingsområden i översiktsplanen.

Förslag

Översiktsplanen behöver bli tydligare med att den behöver kompletteras med fördjupningar eller områdesplaner innan förändringar som kan få större påverkan på ett områdes karaktär inleds.

Texten om urbana stråk, stadsgator och stadsutvecklingsområden förtydligas med att förändringar ska ske med hänsyn till befintliga karaktärsdrag och kulturvärden.

Exempel på olika typer av vägar som föreslås för omvandling till stadsgator

[Se bifogad bilaga]

En överstor trafikled mellan två bostadsområden som föreslås omvandlas till urbant stråk eller stadsgata. I den här typen av miljöer anser kulturförvaltningen att en omvandling är möjlig och att den skulle kunna tillföra positiva värden till området.

[Se bifogad bilaga]

En väg i ett villaområde som föreslås omvandlas till ”stadsgata, med ny blandad bebyggelse, längs hela sträckan eller på delsträckor.” I det här fallet skulle en omvandling utan helhetssyn kunna få stora negativa konsekvenser för befintlig bebyggelse och områdets karaktär.

Revidering av äldre detaljplaner

I framförallt flera villaområden pågår i dag en oplanerad omvandling av villabebyggelse till flerfamiljshus på grund av att befintliga äldre planer medger överstora byggrätter. Problemet är särskilt tydligt i kollektivtrafiknära lägen. Stadsbyggnadskontoret har i vissa fall möjlighet att påverka denna utveckling genom att utnyttja plan- och bygglagens regler om bygglov. Men för att på lång sikt kunna styra processen behöver de ibland över 100 år gamla detaljplanerna revideras.

Kulturförvaltningen noterar att en skrivning om detta har tillkommit i utställningsförslaget men anser att stadens viljeinriktning i frågan bör uttryckas tydligare.

Förslag

Översiktsplanen bör kompletteras med tydliga riktlinjer om att staden vill värna värdefulla kulturmiljöer och att man när behov uppstår ska upprätta nya detaljplaner för att på ett planerat sätt kunna styra utvecklingen i dessa områden.

Byggnadsordningen

Arbete pågår för närvarande med att revidera Stockholms byggnadsordning vilket också nämns i förslaget till översiktsplan. Byggnadsordningen med förhållningssätt är ett viktigt instrument för att både styra nybyggnad och bevarande av kulturmiljöer och enskilda byggnader. För att få en tydlig status bör byggnads-ordningen kopplas till översiktsplanen.

Förslag

Byggnadsordningen bör färdigställas och kopplas som ett tematiskt tillägg till översiktsplanen.

Jämställdhetsanalys

Jämställdhetsfrågorna i översiktsplanen utgår från ett perspektiv om social hållbarhet, vilket kulturförvaltningen anser är bra och belyses väl i utställningsförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Dokument nr 630

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 19 september 2017 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och att tillstyrka förslaget till översiktsplan med de kompletteringar som föreslås i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande

Miljöförvaltningen anser att denna version av översiktsplanen har utvecklats positivt sedan samrådet. Texten har i flera delar kompletterats, förtydligats och sakfel har korrigerats. Miljö- och hälsoskyddsnämnden hade många synpunkter vid samrådet och förvaltningen bedömer att många av dessa har tillgodosetts i de omarbetade texterna i detta utställningsförslag. Synpunkter som förvaltningen emellertid inte ser att de har beaktats är:

- Synpunkter på konsekvensbeskrivningen
- Synpunkter om att kombinationen av ekologisk och socialhållbarhet kan ge kostnadseffektiva synergieffekter, samt helhetsgrepp vid upprustning av områden.
- Staden bör inte planera för radhus och villor.
- Det bör förtydligas om förslaget täcker stadens behov av renodlade företagsområden när staden växer.
- Alla verksamheter är inte möjliga att kombinera med bostäder, t.ex. för att de bullrar eller dammar för mycket.
- Mark för viss kommunalteknisk verksamhet bör preciseras, t.ex. plats för masshantering och för större snöupplag.
- Formulera om meningen ”Bostadsbyggande kan användas för att ... förstärka attraktiva naturområden.
- Nämn grönområden i planeringsinriktningen om rörligt friluftsliv.
- Miljö kvalitetsnormer för buller nämns inte uttryckligen även om en rad förslag syftar till just det som är normen - det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.
- Komplettering av förtydligande text om buller.
- Stockholms gröna infrastruktur bör göras tydligare på kartor.
- Kompletteringar på kartan för stadsutvecklingsmöjligheter.

Vissa av synpunkterna ovan återkommer i detta yttrande.

Miljöförvaltningen har också nya synpunkter på den reviderade texten. Förvaltningen anser att konsekvensbeskrivningen bör kompletteras och förtydligas. Synpunkterna rör i övrigt mindre justeringar eller kompletteringar för att korrigera eller tydliggöra olika frågor. Synpunkterna redovisas enligt översiktsplanens

rubriksättning med sidhänvisning för att underlätta ändringar i planen. De viktigaste frågorna att beakta är:

- Konsekvensbeskrivningen bör kompletteras och förtydligas.
- Vattenfrågor bör behandlas i avsnittet Utgångspunkter.
- Målet om en klimatsmart stad bör ha en egen underrubrik om minskad klimatpåverkan.
- Komplettera texten om grön infrastruktur.
- Stockholms gröna infrastruktur bör synas på karta.
- Komplettera med miljökvalitetsnormer för buller.
- Korrigera fel i texten om en fossilbränslefri stad.

Sammanfattning (sidan 6 – 7)

Sammanfattningen bör kompletteras med ett stycke om betydelsen av att ta in vattenfrågorna tidigt i planeringen för att undvika risken för att detaljplaner överprövas av länsstyrelsen p.g.a. brister i redovisningen av hur planen påverkar möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Det gäller särskilt som lagstiftningen om miljökvalitetsnormer för vatten är på väg att skärpas.

Utgångspunkter (sidan 10 – 13)

I utställningsversionen har nämndens detaljsynpunkter och önskemål gällande vattenfrågor och miljökvalitetsnormer för vatten i huvudsak tillgodosetts genom kompletteringar i avsnittet Klimat, miljö, hälsa och säkerhet. Dock har inte vattenfrågor satts in i en kontext i översiktsplanen och de behandlas inte i avsnittet Utgångspunkter. Detta avsnitt bör därför kompletteras med vattenfrågornas betydelse i planeringen för att miljökvalitetsnormerna ska kunna följas i stadens vattenförekomster.

En sammanhängande stad (sidan 22 – 23)

Framtidens urbana stråk (sidan 22)

I beskrivningen av framtidens urbana stråk saknas godstrafiken. Miljöförvaltningen föreslår att meningen nedan kompletteras med kursiv text:

”Med en tydligare prioritering av gång- cykel- och kollektivtrafik, tillsammans med fortsatt framkomlighet för gods- och biltrafik, kan god kapacitet upprätthållas.”

En klimatsmart och tålig stad (sidan 26 – 27)

Ny rubrik om minskad klimatpåverkan (sidan 26)

Miljöförvaltningen framförde vid samrådet att minskad klimatpåverkan bör synliggöras mer i ÖP. Klimatpåverkan nämns nu oftare, men förvaltningen anser fortfarande att frågan kan belysas tydligare. Miljöförvaltningen anser att målet om en klimatsmart stad ska ha en egen underrubrik om minskad klimatpåverkan, där det samlat beskrivs hur denna fråga ska hanteras i staden. Det bör beskrivas att minskad klimatpåverkan kan nås med minskade koldioxidutsläpp från energi och trafik, exempelvis genom förnybar energiproduktion (biobränsle, solceller, vindkraft), energieffektivisering i befintlig bebyggelse, energieffektiva nya byggnader, god kollektivtrafik, bil- och cykelpooler, infrastruktur för elbilsladdning och utvecklat cykelvägnät. Dessa frågor tas upp på olika ställen i ÖP, men förvaltningen anser att det saknas en samlad beskrivning. Text som rör denna fråga finns nu under rubriken En tålig och energieffektiv stad på samma sida, men den ger inte en heltäckande bild. Det hade varit värdefullt med en samlad beskrivning under avsnittet En klimatsmart och tålig stad.

Minskad klimatpåverkan nämns under rubriken klimatanpassade stadsmiljöer på sidan 27, där det inte hör hemma. Det är viktigt att hålla isär begreppen klimatpåverkan och klimatanpassning, eftersom dessa kräver helt olika åtgärder. Minskad klimatpåverkan innebär att åtgärder vidtas för att minska utsläpp av växthusgaser, medan klimatanpassning innebär att samhället ställs om för att minska negativa effekter av de klimatförändringar som väntas.

Robusta försörjningssystem (sidan 27)

I beskrivningen av storskaliga försörjningssystem saknas gasnätet. Miljöförvaltningen föreslår att meningen nedan kompletteras med kursiv text:

”Det storskaliga försörjningssystem som förser staden med värme, vatten, avlopp, el, gas, avfallshantering och digital infrastruktur har vuxit fram över lång tid.”

En livskraftig grön infrastruktur (sidan 27)

Beskrivningen av grön infrastruktur saknar några viktiga parametrarna för en livskraftig grön infrastruktur.

Miljöförvaltningen föreslår att stycket kompletteras med följande text:

En livskraftig grön infrastruktur är beroende av större sammanhängande naturområden med väl fungerande spridningszoner mellan.

Trafik och mobilitet (sidan 78 – 84)

Trafikens påverkan på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat (sidan 79)

I beskrivningen av trafikens påverkan av bl.a. klimat bör även laddning av el-bilar ingå. Miljöförvaltningen föreslår att stycket kompletteras med följande text:

Framtidens urbana miljö kommer att innehålla en stor andel laddbara fordon. El-laddning av fordon på gator, allmänna parkeringar, i parkeringshus och bostadsområden, samt speciella stationer för snabbbladdare måste in i samhällsplaneringen för att påskynda omställningen till en fossilbränslefri fordonsflotta.

Framkomlighet för motorfordon (sidan 84, 4:e stycket).

Miljöförvaltningen bedömer att motorfordons framkomlighet också påverkas av tillgång på drivmedelsanläggningar och föreslår att meningen nedan kompletteras med kursiv text:

”Det är viktigt att ta hänsyn till trafikfunktioner och drivmedelsanläggningars placering med hänsyn taget till leder för farligt gods och person- och leveranstrafikens behov av drivmedel och tillgänglighet som helhet när det sker ny bebyggelse eller ombyggnad av vägar.”

Grön och vattennära stad (sidan 89 – 91)

Karta över grön infrastruktur (sidan 90)

Kartan över grön infrastruktur är otydlig i tryck och det går inte att se den gröna infrastrukturen. Miljöförvaltningen anser att kartan ska göras tydligare.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet (sidan 99 – 105)

För att vägleda läsaren om vad det allmänna intresset i rubriken innehåller för sakfrågor, föreslår miljöförvaltningen att meningen nedan från ingressen kompletteras med kursiv text:

”Stockholms stad har under många år arbetat målmedvetet för att nå hållbarhet i dessa frågor som rör ljudmiljö, luftkvalitet, vattenfrågor, markföroreningar, samt risk för ras, skred och erosion.”

Ljudmiljö i stadslandskapet (sidan 99)

Enlig plan- och bygglagen ska det framgå av översiktsplanen hur kommunen avser att följa gällande miljö kvalitetsnormer. Miljö kvalitetsnormer för buller nämns inte i översiktsplanen och texten bör därför kompletteras och det av kommunfullmäktige beslutade åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller omnämnas.

Miljöförvaltningen anser att det är bra att översiktsplanen poängterar att buller i första hand ska åtgärdas vid källan och att man ska ta helhetsgrepp kring buller för att få stadsmiljöer med god ljudmiljö. Förvaltningen saknar dock en skrivning om den metod som i de flesta fall används för att få en god ljudmiljö för bostäder och anser att texten ska kompletteras med följande:

I bullerutsatta miljöer är det viktigt att placera och utforma byggnader så att alla lägenheter får en ljudskyddad sida och uteplats.

Luftkvalitet i den täta staden (sidan 99)

I översiktsplanen anges att ”Även grönska och träd är i många fall gynnsamt för att förbättra luftkvaliteten i stadsmiljön.” Eftersom grönskans påverkan på luftkvaliteten är komplex och i många fall även kan leda till försämrad luftomblandning och därmed sämre luft, anser förvaltningen att meningen ska ändras till nedanstående alternativt strykas:

”Även grönska och träd är i vissa många fall gynnsamt för att förbättra luftkvaliteten i stadsmiljön, t.ex. i parkmiljöer eller intill vägar, men trädplanteringar kan också leda till försämrad luftomblandning och därmed sämre luft, framförallt i trånga gaturum.”

Farligt gods och andra riskkällor (sidan 103 – 104)

Miljöförvaltningen föreslår att beskrivningen av farligt gods och andra riskkällor kompletteras med följande stycke:

Drivmedelsstationer och bilvårdsanläggningar kan vara en källa till risk, men kan också vara en anläggning som skonar miljön. Drivmedelsstationer har utrustning för hantering av oljehaltigt avfall. Bilvårdsanläggningarna har utrustning för omhändertagande av koppar, zink, bly, krom vilket begränsar miljöpåverkan kraftigt. Drivmedelsstationer skall i framtiden främst lokaliseras till primärleder och framtida leder för farligt gods samt viktiga områden för omlastning av gods för stadens varuförsörjning.

Teknisk försörjning (sidan 106 – 110)

På väg mot en fossilbränslefri stad (sidan 106 – 107)

I översiktsplanen anges att "Även värme från avloppsvatten bör återvinnas som fjärrvärme." Detta är en olycklig formulering eftersom man vid energieffektiviseringar och lågenergibyggnader även kan återvinna värmen från avloppsvatten med avloppsvärmeväxlare i byggnaden. Med den föreslagna formuleringen kan Fortum hävda att sådana lösningar inte ska förekomma. Miljöförvaltningen har haft en hel del diskussioner om detta med Fortum och föreslår därför att meningen kompletteras med kursiv text:

”Även värme från avloppsvatten bör återvinnas lokalt eller som fjärrvärme.”

I översiktsplanen anges att "I Stockholms miljöprofilområde Norra Djurgårdsstaden genomförs och prövas smarta elnät och integrering av fjärrvärme med lågenergi- och plushus.”

Miljöförvaltningen vill uppmärksamma att detta inte stämmer, eftersom plushus inte kan integreras med fjärrvärme, då denna typ av byggnader producerar byggnadens hela energibehov som el. Förvaltningen föreslår att texten stryks alternativt ändras till:

"I Stockholms miljöprofilområde Norra Djurgårdsstaden genomförs och prövas smarta elnät och integrering av fjärrvärme med lågenergihus- och plushus.”

Förvaltningen vill även påtala att försök med smarta elnät även görs i Årsta inom ramen för projektet GrowSmarter.

I översiktsplanen anges att "Satsningar på energieffektivisering av bebyggelsebeståndet från 1960 och 1970 talen är viktiga för att för att sänka energiförbrukningen." Miljöförvaltningen vill framhålla att i Stockholm är de flesta byggnader som använder mycket energi från 1930-, 40- och 50-talen. Förvaltningen föreslår att texten ändras till:

"Satsningar på energieffektivisering av bebyggelsebeståndet från 1960 och 1970 talen den befintliga bebyggelsen är viktiga för att för att sänka energiförbrukningen."

I översiktsplanen anges att "Vad som räknas som nära noll definieras i Sverige av Energimyndigheten." Miljöförvaltningen vill uppmärksamma att detta inte stämmer. Det är Boverket som

definierar detta i Boverkets byggregler (BBR). Förvaltningen föreslår att texten ändras till:

”Vad som räknas som nära noll definieras i Sverige av Boverket Energimyndigheten.” [Energimyndigheten överstruket]

Stockholms CO₂ –utsläpp (diagram sidan 108)

Diagrammet på sidan 108 över Stockholms CO₂-utsläpp är inte det senaste. Miljöförvaltningen presenterar en ny sammanställning för miljö- och hälsoskyddsämnden den 19 september 2017. Förvaltningen föreslår att diagrammet på sidan 108 ersätts med aktuellt diagram nedan.

[Se bifogad bilaga. Totalutsläpp av växthusgaser och utsläpp i ton CO₂e per invånare. * Utsläppen för 2016 baseras på delvis prognosticerade värden. (källa: miljöförvaltningen)]

Kommunaltekniska ytor för en väl fungerande stad (sidan 110)

I beskrivningen av tekniska system saknas gasnätet.

Miljöförvaltningen föreslår att meningen nedan kompletteras med kursiv text:

”Förutom att det behövs välutvecklade tekniska system för stadens försörjning av el, värme, vatten, avlopp, gas, och avfall måste en väl fungerande skötsel av hela staden kunna utföras löpande.”

Östermalm/Ladugårdsgärdet (sidan 131)

I översiktsplanen anges att ”Gärdets sportfält kan utvecklas vidare med idrott och som målpunkt för rekreation, och kring fältet kan bebyggelsen utvecklas för att utgöra tydliga kopplingar till det gröna. ... Det är angeläget att stärka det ekologiska sambandet mellan Norra och Södra Djurgården.”

Miljöförvaltningen anser att texten bör förtydligas med att byggnation i den svagaste delen av det ekologiska sambandet bör ske ytterst varsamt så att det ekologiska sambandet inte försvagas ytterligare.

Älvsjö, Långbro, Herrängen och Långsjö (sidan 155)

Miljöförvaltningen anser att stycket om Älvsjöskogens naturreservat ska kompletteras med att det även är angeläget att utveckla det rekreativa sambandet mellan Östra Älvsjöskogen och Hagsätra.

Enskede-Årsta-Vantör (sidan 157)

Kartan bör kompletteras med flera ekologiska samband (gröna pilar) som uppmärksammas i ekologiska utredningar för program och detaljplaner i området:

- Skogskyrkogården – Svedmyraskogen – Hemskogen – Luffarskogen (Östberga).
- Fagersjöskogen – Majroskogen – Svedmyra – Hemskogen.
- Rågsveds friområde – bägge sidor om Magelungsvägen – Hagsätterskogen – Älvsjöbadet – Östra och västra Älvsjöskogen.

Farsta (sidan 161)

På den lokala utvecklingskartan för Farsta finns två pilar för utvecklingsområde för ekologiska samband mellan Rågsveds friområde och Fagersjöskogen. Dessa är markerade som lokalt värdefulla. Miljöförvaltningen anser att dessa bör ändras till regionalt värdefulla, eftersom de pekas ut i RUFSS som grönt svagt samband, vilka är avgörande för de gröna kilarna ur ett regionalt perspektiv. I diskussioner kring Rågsveds friområde har denna gröna koppling och dess betydelse diskuterats, bl.a. i relation till att sambandet försvagas i och med utvecklingen av Magelungens strand.

Karta över stadsutvecklingsmöjligheter (sidan 170 – 171)

Den gröna pilen för förstärkning av den gröna infrastrukturen vid Gullmarsplan bör förlängas från Årstaskogen bort till Nackareservatet över Hammarbyskogen. Spridningszonen är idag svag men samtidigt en mycket viktig länk mellan de två skogsområdena. Planering för kompletterande bebyggelse pågår på flera platser inom zonen som sträcker sig över två stadsdelar, och det är därför av största vikt att ha ett helhetsperspektiv över den ekologiska spridningszonen.

En grön pil för förstärkning av den gröna infrastrukturen saknas för sambandet Magelungens strand/Rågsveds friområde vidare mot Fagersjöskogen.

Konsekvensbeskrivning (bilaga)

De synpunkter på konsekvensbeskrivningen som miljöförvaltningen förde fram i tidigare skede kvarstår i flera fall. Miljöförvaltningen framförde tidigare att det var viktigt att konsekvensbeskrivningen kompletterades i vissa avseenden.

Planens miljöbedömning uppfyller de krav som ställs i 6 kap. 12 § miljöbalken. Det är bra att miljöaspekterna integrerats i de olika

avsnitten i förslaget till översiktsplan och inte som tidigare utgör ett bihang. Konsekvensbeskrivningens upplägg, även med den tabell som finns på sid 52-53, gör att det dock är svårt att utläsa vilken miljöpåverkan som de som gjort miljöbedömningen anser att förslaget har i olika avseenden. Det bör förtydligas.

Enligt 12 § 2 ska en MKB innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, det så kallade nollalternativet. Det är naturligtvis svårt att identifiera ett tydligt 0-alternativ när det gäller en översiktsplan. Tanken med ett 0-alternativ är ju att beskriva vad som skulle ske om ingen ny översiktsplan beslutas. Men det långt ifrån självklart hur utvecklingen skulle bli med ett sådant alternativ. Men det hade emellertid varit värdefullt om WSP i miljöbedömningen redovisat om och i så fall vilken skillnad i miljöpåverkan som föreligger mellan den gamla och nya översiktsplanen. Det gäller särskilt som den nya översiktsplanen i många avseenden är väsentligt bättre än den som gäller nu.

Servicenämnden

Dokument nr 466

Servicenämnden beslutade den 22 augusti 2017 att återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande:

Servicenämnden har i ett tidigare yttrande om ett samrådsförslag i ärendet gett sitt stöd till förslaget till översiktsplan för Stockholm stad. Förslaget är välskrivet och anger i många avseenden en tydlig inriktning för Stockholms stadsbyggande och utveckling. Med planen som utgångspunkt kan förutsättningar skapas för att utveckla en hållbar stad för alla i linje med kommunfullmäktiges vision.

Servicenämnden framhöll vad gäller samrådsförslaget bl a att det i planen bör förtydligas hur stadsplaneringen ska bidra till att uppnå en fossilbränslefri stad 2040 samt underlätta en klimatvänlig livsstil för stockholmarna. Vidare menade nämnden att det bör övervägas hur styrmedel som bidrar till att skapa likvärdiga sociala villkor kan förenas med att ta tillvara marknadsförutsättningarna för stadsbyggandet i ett växande Stockholm. Därutöver framhöll förvaltningen att stadens ekonomiska hållbarhet behöver belysas närmare i förhållande till planinriktningarna bostadsförsörjning, infrastruktur med mera. Här konstaterar förvaltningen nu med tillfredsställelse att översiktsplanen har kompletterats och utvecklats när det gäller dessa delar av planen, exempelvis gällande avsnittet om energi-

effektiviseringar samt angående stadens inriktning vad gäller markanvändning.

Mot bakgrund av ovan har förvaltningen inga ytterligare synpunkter på förslaget till översiktsplan.

Jämställdhetsanalys

Enligt kommunfullmäktiges beslut ska nämnder och bolagsstyrelser i samband med beslutfattande göra en jämställdhetsanalys. Beslutsunderlag, exempelvis tjänsteutlåtanden, ska där det är relevant innehålla en jämställdhetsanalys.

Förvaltningen har genomfört en analys vilken inte har föranlett några särskilda kommentarer i ärendet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Dokument nr 608

Föreliggande översiktsplan är en vidarebearbetning av Promenadstaden som antogs av kommunfullmäktige 2010 och aktualitetsprövades 2014. Översiktsplanen förutser en tätare stad än den befintliga. Skönhetsrådet vill understryka de olika tidsperspektiven och målkonflikterna i planeringen: bostadskris idag får inte innebära stadsmiljökras år 2040. Både hållbarhet och fortsatt tillväxt förutsätter en god täthet som lyckas kombinera bostadsbyggande med utvecklad kollektivtrafik, aktiv kulturmiljövård, bättre stadsrum och kvalitativ parkstruktur i stadens alla delar. Rådet vill särskilt inskräpa att staden framgent bör vara mycket restriktiv med frimärksförtätning enligt den s.k. Stockholmsmodellen. Skrivelsen om ”värdeskapande kompletteringar” i kombination med kartans ”komplettering kan prövas” riskerar att bli en gummiparagraf som kan nyttjas för alla projekt – också de som i övrigt inte följer översiktsplanen.

Skönhetsrådet finner att översiktsplanens inriktning är riktig, men för att dess intentioner ska kunna omsättas i praktik behöver den förtydligas i delarna om offentlig miljö, stadsbyggnadsprinciper, kulturmiljöns värde och stadens funktioner i enlighet med rådets yttrande i samrådskedet (se bilaga 3). Skönhetsrådet har beslutat att stå fast vid detta yttrande.

S:t Erik Markutveckling AB

Dokument nr 481

Synpunkter

Ulvsunda (Bromma)

I förslaget från Stadsbyggnadskontoret anges följande:

[Citat från översiktsplanen, s 127, andra spalten tredje stycket]

S:t Erik Markutveckling förvärvade år 2004 fastigheten Gjutmästaren 6, det tidigare ”Prippsbryggeriet” i Ulvsunda. Avsikten med förvärvet var att i detta centrala och attraktiva läge säkerställa mark för kommande bostadsbyggande och stadsutveckling. Under åren 2005-2016 har flera bullerutredningar för Bromma Flygplats genomförts och stor oklarhet har rått kring möjligheten att bebygga fastigheten med bostäder – vilket var den ursprungliga avsikten. Stockholms Stadsmuseum fastställde 2009 så kallad blåklassning av fastigheten, det vill säga högsta kulturhistoriska bebyggelsevärde. Detta innebar en ny situation avseende bevarande, utveckling och förvaltning, där de kulturhistoriska värdena får en större tyngd i den framtida diskussionen om fastighetens utveckling.

I avvaktan på den framtida utvecklingen – dvs under en mellanperiod – har bolaget omvandlat fastigheten från en industrifastighet till en modern handels-, logistik- och kontorsfastighet. Fastigheten omfattar drygt 100 000 kvadratmeter lokaler och är en mycket stor byggnad som har ett betydande värde utifrån dagens användning och är också en stor arbetsplats med närmare 1 000 anställda inom handel, kontor och byggservice mm. Särskilt genom handelsetableringarna har det fd Pripps-bryggeriet, som tidigare var en sluten industrimiljö, nu öppnats upp för allmänheten och är en plats som många besöker. Stockholm Vatten och Avfalls nya huvudkontor i fastigheten är vidare en långsiktig och viktig etablering. Den nya tvärbanestationen Norra Ulvsunda har också väsentligt ökat tillgängligheten till fastigheten. I och med att arbetet med tvärbanans Kistagren nu påbörjats kommer det kollektiva trafikläget inom några år att än mer förbättras.

Genom sin karaktär och storlek har fastigheten stor utvecklingspotential. Den har ett strategiskt läge i staden i direkt anslutning till stora vägar, god kollektivtrafik, en tvärbanestation samt Bromma Flygplats. Det vattennära läget invid Bällstaviken bidrar också starkt till utvecklingsmöjligheterna, med möjligheter till pendelbåtstrafik och den planerade strandpromenaden. Utöver

detta finns även goda möjligheter att bebygga den strandnära delen av fastigheten med bostäder.

S:t Erik Markutveckling genomförde redan 2010 tillsammans med exploateringskontoret en fastighetsutvecklingsplan innehållande blandstad med bostäder och arbetsplatser. För att åstadkomma blandstadskaraktär föreslogs en selektiv rivning som skulle spara de mest kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna kompletterat med en småskaligare gatustruktur. Totalt inrymdes drygt 2 000 nya bostäder i det presenterade förslaget. Denna fastighetsutvecklingsplan överlämnades till stadsbyggnadskontoret och beaktades i det då pågående programarbetet.

Förutsättningarna för det f.d. Prippsbryggeriet har emellertid förändrats sedan dess. Främst genom att de senaste prognoserna för flygbuller starkt begränsat möjligheten att bygga bostäder på fastigheten. Med hänsyn till de ändrade förutsättningarna riktar bolaget nu fokus mot ett väsentligt större inslag av moderna arbetsplatser, något som också verkligen behövs i såväl den nya stadsdelen som i ett växande Stockholm.

Inför kommande stadsutveckling – som nu planeras ske norrifrån – har bolaget därför i samarbete med stadsbyggnads- och exploateringskontoret reviderat den tidigare fastighetsutvecklingsplanen och våren 2017 fått planbesked för ändrad detaljplan. Utredningsarbetet visar på en potential att utveckla fastigheten med cirka 270 000 kvadratmeter kommersiella lokaler för t.ex. arbetsplatser, offentlig service, idrott, kultur och närservice. Utöver detta finns här också möjlighet att bygga cirka 400 bostäder.

Bolagets nya fastighetsutvecklingsstrategi visar alltså på att det f.d. Prippsbryggeriet har mycket goda möjligheter att bli den ”mötesplats med närservice, kultur och idrott” i den framtida utvecklingen av Ulvsunda, som föreslås i utställningsförslaget. Översiktsplanens inriktning att ” De delar av industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och fortsätta bidra med arbetsplatser och verksamheter” har f.d. Prippsbryggeriet stora möjligheter att bidra till med nya, moderna arbetsplatser.

Söderstaden (Enskede-Årsta-Vantör)

I utställningsförslaget nämns följande:

[Citat från översiktsplanen, s 159, första spalten andra stycket]

I Slakthusområdet har S:t Erik Markutveckling sedan 2009 aktivt förvärvat ett flertal strategiska fastigheter i syfte att underlätta den förestående stadsutvecklingen. Förvärven har visat sig ha en potential att möjliggöra exploatering av närmare 2 000 nya bostäder, parker, torg, nya t-baneuppgångar och skolor. Arbetet med de första markanvisningarna har påbörjats.

S:t Erik Markutveckling är en av flera stora kommersiella fastighetsägare i området. Efter överlåtelse av utvecklingsfastigheterna till exploateringskontoret äger bolaget tre kontorsfastigheter med sammanlagt ca 50 000 kvadratmeter kontorsyta. Byggnaderna rymmer flera stora arbetsplatser, varav en huvuddel utgörs av stadens egna bolag och förvaltningar. S:t Erik Markutveckling kommer fortsatt äga och långsiktigt utveckla dessa fastigheter. Bolaget har för avsikt att även fortsättningsvis ta aktiv del i områdets kommersiella utveckling, i samarbeten med staden och övriga aktörer.

S:t Erik Markutveckling vill särskilt poängtera att en viktig del av den ”täta och mångfunktionella stadsmiljön” som nämns i förslaget till översiktsplan, utgörs av kontorsbyggnader och kontorsarbetsplatser. Både dagens och morgondagens kontor kommer utgöra ett viktigt komplement till bostäder, idrott och evenemang mm. Som en konsekvens av den stora inflyttningen till Stockholmsregionen upplever bolaget som fastighetsägare redan idag en stark efterfrågan på moderna kontorslokaler och anser därför att planeringen av kontor och andra arbetsplatser bör vara en prioriterad fråga.

Årstafältet (Enskede-Årsta-Vantör)

Enligt utställningsförslaget utgörs stadsdelen av två stadsutvecklingsområden, som kan betraktas som ett sammanhängande område, Östberga och Årstafältet.

[Citat från översiktsplanen, s 158, första spalten sjunde stycket]

Bolaget förvärvade under 2015 tre större fastigheter på Årstafältet. Våren 2017 förvärvades ytterligare en fastighet. Tre av dessa lager- och logistikfastigheter är belägna i direkt anslutning till de områden som kommer omvandlas på Årstafältet och har en sammanlagd potential att kunna bebyggas med cirka 600 nya lägenheter. Bolaget kommer således även i detta område kunna bistå staden i samband med utvecklingen av området.

Hammarby sjöstad (Södermalm)

Hammarby sjöstad i Södra Hammarbyhamnens stadsdel byggdes ut som kvartersstad med miljöprofil i början av 2000-talet. I utställningsförslaget påtalas att

[Citat från översiktsplanen, s 142, första spalten andra stycket]

Vidare påtalas skolbehovet i Hammarby Sjöstad som särskilt stort. Hösten 2014 förvärvade bolaget en kontorsfastighet centralt belägen i Hammarby sjöstad. I samarbete med SISAB omvandlades under perioden 2015-2016 en av fastighetens tre kontorsbyggnader till skola för cirka 350 elever. Detta förvärv visar på möjligheten att som alternativ till nyproduktion tillskapa funktionella skollokaler i redan befintliga byggnader. Mot bakgrund av det stora behovet av nya skollokaler - ofta i redan tätbebyggda stadsdelar – kan denna möjlighet studeras vidare och prövas på andra platser i staden.

Norra Djurgårdsstaden (Östermalm)

I utställningsförslaget nämns följande:

[Citat från översiktsplanen, s 132, första spalten fjärde stycket]

Bolaget förvärvade 2015 en fastighet i Storängsbotten som är belägen i Norra Djurgårdsstadens yttre delar och kommer således även i detta område kunna bistå staden i samband med utvecklingen av området.

Stockholm Vatten och Avfall AB

Dokument nr 464

Sammanfattning synpunkter

Översiktsplanen redovisar en befolkningsutveckling till år 2040 och ett bostads-byggande fram till år 2030. Bostadsbyggandet för perioden 2030 -2040 bör även det om möjligt redovisas.

På stadsutvecklingskartan redovisas ett stort antal urbana stråk som på kort och lång sikt kan omvandlas till levande stadsmiljöer. Bebyggelse längs dessa urbana stråk innebär byggande av nya vattenledningar och så kallade duplikata avloppssystem i gaturummet. I alla dessa urbana stråk måste även plats finnas tillgänglig för lokal hantering (rening, utjämning m.m.) av dagvatten bland annat på grund av de krav som ställs enligt vatten-direktivet. De i många fall i nuläget nära parallellt liggande huvudsystemen för va måste om plats finns i samband med byggnation längs dessa urbana stråk

flyttas ut i det nya urbana gatustråket (gaturummet) för undvikande av kostsamma nya dragningar.

Förslaget till översiktsplan bör kompletteras med fördjupade översiktsplaner eller programområden med en tillräcklig detaljeringsgrad, god vägledning, för att möjliggöra framtagande av va-försörjningens investeringsbehov inför framtagande av detaljplaner.

Höga vattennivåer i recipienter eller lokala marköversvämningar påverkar alltid avloppssystemets möjlighet att avleda avloppsvatten och dagvatten. Det bör påpekas att en marköversvämning inom ett område med kombinerat avloppssystem utgörs inte enbart av dagvatten utan är en blandning av spillvatten och dagvatten.

Lägsta anslutningsnivåer för fastighets avloppsenhet med självfall till det allmänna avloppssystemet längs Saltsjöns respektive Mälarens stränder är i nuläget + 2,03 m i RH2000 respektive 2,13 m i RH2000. Dessa lägsta anslutningsnivåer kommer att ses över bland annat på grund av Länsstyrelsens rekommenderade lägsta grundläggningsnivå på + 2,70 m i RH 2000 längs Saltsjöns och Mälarens stränder.

För att översiktligt bedöma risken för översvämningar och behovet av förstärkning av va-system inom stadsdel för stadsdel i översiktsplanen kan man utgå från va-systemets kapacitet i nuläget eller om uppenbara översvämningrisker finns (se skyfallskarteringen). För att mer i detalj bedöma risken för översvämningar och behov av förstärkning av va-systemet måste mer detaljerade planer tas fram inom stadsdel för stadsdel i översiktsplanen.

För att få ett långsiktigt hållbart avloppssystem måste inriktningen vara att all ny- och omläggning utförs som duplikata avloppssystem. Således avledning av spillvatten till avloppsreningsverk och dagvatten till recipienter. För att klara vattendirektivets mål god status i vattenområden måste även allt dagvatten hanteras (lokalt renas etc.) innan avledning till recipient.

Den största delen av stadens grovavfall hanteras idag via återvinningscentralerna, vilket inte omnämns alls i förslaget till ny översiktsplan. Det behöver finnas med och förslag om hur det kan ske. Fokus bör särskilt ligga på att säkerställa mark för stadens återvinningscentraler. I stadens översiktsplanering är det därför av stor vikt att platser för återvinningscentraler planeras och att mark säkras både på kort och lång sikt för att fortsatt möjliggöra en effektiv avfallshantering i staden.

Genom strategiskt placerade återvinningsstationer för förpackningar och tidningar, miljö-stationer för omhändertagande av farligt avfall och källsorteringsplatser i stadsmiljön t.ex. i parker etc. ökar möjligheten att lämna avfall på ett miljömässigt riktigt sätt. Att även möjliggöra användning av kommunal mark för att anordna tillfälliga evenemang med miljöfokus t.ex. återbruksaktiviteter är en viktig del i det förebyggande arbetet att på sikt minska avfallsmängderna i staden.

Den inom Bromma flygplatsområde mycket stora potentiella stadsutvecklingen, bostads-byggande, är av sådan storlek att den bör redovisas i översiktsplanen bland annat då Stockholm Vatten och Avfall måste tas med det vid planeringen av huvudsystem för va.

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter:

Stockholms befolkning kan enligt ny översiktsplan uppgå till närmare 1,3 miljon invånare år 2040. Angående bostadsbyggandet står att:

[Citat från Översiktsplanen, s 6, första spalten andra stycket]

Synpunkter:

- Översiktsplanen redovisar en befolkningsutveckling till år 2040 och ett bostadsbyggande fram till år 2030. Bostadsbyggandet för perioden 2030 -2040 bör även det om möjligt redovisas.
- Förslaget till ny regionplan, RUF5 2050, visar även den på en fortsatt befolknings-ökning för åren fram till 2050. Det är önskvärt att översiktsplanen visar på de fortsatta möjligheterna att växa, bebyggelseplaneringen, fram till år 2040 och 2050.

Urbana stråk

Det står att:

[Citat från Översiktsplanen, s 22, andra spalten andra stycket]

Synpunkter: På stadsutvecklingskartan redovisas ett stort antal urbana stråk som på kort och lång sikt kan omvandlas till levande stadsmiljöer. Bebyggelse längs dessa urbana stråk innebär byggande av nya vattenledningar och så kallade duplikata avloppssystem i gatu-rummet. I alla dessa urbana stråk måste även plats finnas tillgänglig för lokal hantering (rening, utjämning mm) av dagvatten bland annat på grund av de krav som ställs enligt vattendirektivet.

Stockholm Vatten och Avfall har även större huvudsystem för vaförsörjning i och nära parallellt längs många av dessa urbana. De i nuläget nära parallellt liggande huvudsystemen för va kan om plats finns i samband med byggnation längs dessa urbana stråk flyttas ut i det nya urbana gatustråket (gaturummet). Om plats ej finns innebär det att Stockholm Vatten och Avfall måste finna alternativa placeringar av va-huvudsystemen vilka i vissa fall kan bli mycket kostsamma (t.ex. tunnellsystem). Många av dessa va-huvudsystem betjänar dessutom andra delar av staden än de urbana stråken och i vissa fall även vaförsörjningen till och från grannkommuner.

Översiktsplanen och kartan över stadsutvecklingsmöjligheter redovisar med olika detaljeringsgrad ett stort antal stadsutvecklingsområden i inner- och ytterstaden, ett antal befintliga större gator som planeras att omvandlas till urbana stråk med bostadsbebyggelse. Utöver det planeras det att genomföras ett stort antal större väg- och spårinfrastrukturprojekt till år 2030/35. Nästan alla av de planerade väg- och spårprojekten innebär omfattande omläggningar och nya förläggningar av va-systemet. Vägprojekten innebär även byggande av dagvattenanläggningar för rening av dagvatten.

Den fortfarande relativt låga detaljeringsgraden gör att det fortfarande är svårt att förutse och planera va-verksamhetens utbyggnadsbehov utifrån förslaget till översiktsplan.

Förslaget till översiktsplan bör kompletteras med fördjupade översiktsplaner eller programområden med en tillräcklig detaljeringsgrad, god vägledning, för att möjliggöra framtagande av vaförsörjningens investeringsbehov inför framtagande av detaljplaner.

Grön och vattennära stad

De blå värdena har förtydligats sedan samrådet i våras. En planeringsinriktning under ”Grön och vattennära stad” är exempelvis ”En livskraftig grön infrastruktur och blåstruktur med rik biologisk mångfald ska upprätthållas och stärkas.”, vilket är positivt.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Hur få en hållbar dagvattenhantering (dagvattenstrategin och vattendirektivets handlingsplan för god vattenstatus), hur hantera skyfall för undvikande av översvämningar och hur klimatsäkra/klimatanpassa staden nämns tydligt i översiktsplanen. Det står bland annat att

[Citat från Översiktsplanen, s 100, andra spalten första stycket]

Översiktsplanen tar även upp att delar av västra och sydvästra Stockholm ligger inom vattenskyddsområdet för Östra Mälaren.

[Citat från Översiktsplanen, s 100, andra spalten andra stycket]

Synpunkt: Stadsutveckling och utveckling av infrastruktur måste följa de bestämmelserna enligt Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Angående risken för översvämningar står:

[Citat från Översiktsplanen, s 103, första spalten andra stycket]

Synpunkt: Höga vattennivåer i recipienter eller lokala marköversvämningar påverkar alltid avloppssystemets möjlighet att avleda avloppsvatten och dagvatten. Det bör påpekas att en marköversvämning inom ett område med kombinerat avloppssystem utgörs inte enbart av dagvatten utan är en blandning av spillvatten och dagvatten.

Under planeringsinriktningar för ny bebyggelse med hänsyn till risk för översvämningar står:

[Citat från Översiktsplanen, s 105, första spalten andra stycket]

Synpunkt: Länsstyrelsen, rekommenderar att bebyggelse längs vattendrag och sjöar grundläggs på en nivå utifrån beräknat högsta flöde (BHF) vilket grovt uppskattat kan innebära en nivåhöjning på ca ½-1 m jämfört med nivån vid 100-årsregn. Se Länsstyrelsens ”Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län– med hänsyn till risken för översvämning”,

- Ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt behöver placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde.
- Enstaka byggnader av lägre värde behöver placeras ovanför nivån för ett 100-årsflöde.

Översiktsplanen anger följande nivåer för lägsta grundläggning av byggnader:

[Citat från Översiktsplanen, s 104, längst ner på sidan]

Synpunkt: Stockholm Vatten och Avfall har år 2005 ändrat (höjt) anslutningsnivåerna för anslutning av fastighets avloppsenhet (spill- och dagvatten) med självfall (utan pumpning) till det allmänna avloppssystemet längs Saltsjöns och Mälarens stränder.

Stockholm Vatten och Avfalls avloppssystem utmed Saltsjöns och Mälarens lågt belägna strandpartier utgörs ofta av lokala, instängda pumpområden. Systemen kan också vara belastade med stora flöden av avlopps- och/eller regnvatten. Vid akuta driftavbrott i pumpstationen eller vid höga vattenflöden måste systemen kunna brädda till närmaste vattenområde i Saltsjön eller Mälaren för att inte orsaka översvämningsproblem.

Lägsta anslutningsnivåer för fastighets avloppsenhet med självfall till det allmänna avloppssystemet längs Saltsjöns stränder:

- + 2,03 m i RH 2000

Lägsta anslutningsnivåer för fastighets avloppsenhet med självfall till det allmänna avloppssystemet längs Mälarens stränder:

- + 2,13 m i RH 2000

Anmärkning: Dessa lägsta anslutningsnivåer kommer att ses över bland annat på grund av Länsstyrelsens rekommenderade lägsta grundläggningsnivå på + 2,70 m i RH 2000 längs Saltsjöns och Mälarens kuster.

Teknisk försörjning

Stadens och Stockholmsregionens snabba befolkningstillväxt och planer för bostadsbyggande, kontor och vägprojekt samt landstingets och statens planer för större väg-, spår- och elförsörjningsprojekt innebär ett omfattande behov av att förnya befintliga och anlägga nya va- respektive avfallssystem. På något längre sikt, efter översiktsplanens tidshorisont 2040, kommer förutom befolkningsutvecklingen även den antagna klimatförändringen att påverka vattentäkt Mälaren, översvämningsrisker och avloppsflöden till avloppsverken på grund av höjda havsnivåer, intensivare skyfallsregn och förändrad nederbörd under året (mer nederbörd vintertid och mindre nederbörd vår-sommar).

Hur påverkar översiktsplanen (stadens, landstingets och statens planer) va-systemet och avfallshanteringen samt vad bör beaktas?

Dricksvattensystemet, både vattenverk och vattennätet, måste förstärkas för att klara vattenförsörjningen till Stockholmsregionen och till översiktsplanens olika stadsdelar. Vattentäkt Mälaren och reservvattentäkter måste säkras på grund av ökad vattenförbrukning, ökat antal boende runt Mälaren, framtida förändrad nederbörd under året, höjda havsnivåer och ökad mängd farliga transporter på och längs Mälaren.

Om översiktsplanens åtgärdsått, hållbar dagvattenhantering och klimatsäkring, genomförs för dagvatten vid större ny- och ombyggnation av områden kommer befintliga va-system att avlastas på dagvatten samt att nya va-system i exploateringsområden kommer att belastas av en mindre del av nederbörden trots ett ökat hårdgörande av ytor (mark, tak m.m.). Befolkningsökningen enligt prognosen i översiktsplanen och i grannkommuner anslutna till Stockholm Vatten och Avfalls va-system innebär dock en markant ökning av både behovet av dricksvatten och av mängden avloppsvatten. Regnen kommer enligt klimatprognoserna att öka med 20-30 % i intensitet vilket även det direkt ökar avloppsflöden och risken för översvämningar.

För att översiktligt bedöma risken för översvämningar och behovet av förstärkning av va-system inom stadsdel för stadsdel i översiktsplanen kan man utgå från va-systemets kapacitet i nuläget eller om uppenbara översvämningrisker finns (se skyfallskarteringen). För att mer i detalj bedöma risken för översvämningar och behov av förstärkning av va-systemet måste mer detaljerade planer tas fram inom stadsdel för stadsdel i översiktsplanen.

För att få ett långsiktigt hållbart avloppssystem måste inriktningen vara att all ny- och omläggning utförs som duplikata avloppssystem. Således avledning av spillvatten till avloppsreningsverk och dagvatten till recipienter. För att klara vattendirektivets mål god status i vattenområden måste även allt dagvatten hanteras (lokalt renas etc.) innan avledning till recipient.

Genomförandet av översiktsplanen innebär även en ökad konkurrens om i nuläget tillgänglig mark för underjordisk infrastruktur, teknisk försörjning, och för markplacerade dagvattenanläggningar. VA-systemet kommer i allt större omfattning att behöva anläggas i kulvertar och tunnlar. Kostnaderna för anläggande av nya va-system och åtgärdande (förstärkning, dupliceringar mm) av befintliga va-system och då speciellt de större huvudsystemen för va inom tätbebyggda cityområden kommer att öka. Omvandlingen av city (program för City), överdäckningen av spårområdet mellan Centralstation och Tomtebodan och exploatering som Hagastaden innebär ett ökat behov av åtgärdande av huvudsystem för va inom redan i nuläget tätbebyggt gatuutrymme.

Det är mycket positivt att avfallshantering har lyfts i enlighet med bolagets tidigare remissyttrande i samrådet om ny översiktsplan och framhålls som en grundläggande infrastruktur för stadens tekniska försörjning.

Den största delen av stadens grovavfall hanteras idag via återvinningscentralerna, vilket inte omnämns alls i förslaget till ny översiktsplan. Det behöver finnas med och förslag om hur det kan ske ges nedan.

Första stycket sid. 110 (under rubriken Modern och resurseffektiv avfallshantering) bör kompletteras med texen efter citatet, se nedan:

[Citat från översiktsplanen, s 110, första spalten första stycket]

Fokus bör särskilt ligga på att säkerställa mark för stadens återvinningscentraler. För närvarande finns sju anläggningar. För fem av dessa gäller arrendeavtal som förlängs med ett eller två år i taget, för en gäller markupplåtelseavtal (för närvarande till och med september 2019) och för en gäller hyresavtal (från och med oktober 2017 med Trafikkontoret som motpart). I stadens översiktsplanering är det därför av stor vikt att platser för återvinningscentraler planeras och att mark säkras både på kort och lång sikt för att fortsatt möjliggöra en effektiv avfallshantering i staden.

Förslag på ny text till nedanstående mening, se nedan:

”Till exempel behövs plats för återvinningsstationer, miljöstationer och källsorteringsplatser.” Det ska vara lätt och göra rätt. Genom strategiskt placerade återvinningsstationer för förpackningar och tidningar, miljöstationer för omhändertagande av farligt avfall och källsorteringsplatser i stadsmiljön t.ex. i parker etc. ökar möjligheten att lämna avfall på ett miljömässigt riktigt sätt. Att även möjliggöra användning av kommunal mark för att anordna tillfälliga evenemang med miljöfokus t.ex. återbruksaktiviteter är en viktig del i det förebyggande arbetet att på sikt minska avfallsmängderna i staden.

I avsnitten om

- Grön och vattennära stad
- Klimat, miljö, hälsa och säkerhet
- Teknisk försörjning

har hänsyn tagits till delar av tidigare lämnade synpunkter som Stockholm Vatten och Avfall hade under samrådet om ny översiktsplan. De blå värdena har förtydligats och dagvattenhantering, översvämningsrisker, klimatanpassningen, dricksvattenförsörjningen, behov av kommunaltekniska ytor och avfallshantering har lyfts i enlighet med remiss-yttrandet på samrådet om ny översiktsplan.

Översiktsplanen tar upp möjligheten till stadsutveckling av en ny stadsdel inom Bromma flygplatsområde. Under rubriken ”Tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential” står det:

[Citat från Översiktsplanen, s 36, andra spalten andra stycket]

Och under rubriken ”Bromma Utvecklingsmöjligheter” står det:

[Citat från Översiktsplanen, s 126, första spalten andra stycket]

Översiktsplanen tar upp utvecklingen till år 2040 och planerna på bostadsbyggande till år 2030 samt utveckling av en ny stadsdel inom Bromma flygplatsområde efter 2038.

Synpunkt: Den inom Bromma flygplatsområde mycket stora potentiella stadsutvecklingen, bostadsbyggande, är av sådan storlek att den måste tas med vid planeringen av huvudsystem för VA.

Stockholms Stadshus AB

Dokument nr 586

Koncernledningen anser, för att kunna förverkliga de högt ställda ambitionerna som kommer till uttryck i översiktsplanen, att det också bör säkerställas att planen får avtryck i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS, och annan plan ring som berör regionen. Koncernledningen och dotterbolagen ser i sammanhanget att den förtätning och utveckling som förslaget till översiktsplan beskriver kan ge en stor potential och möjligheter till bostadsbebyggelse i enlighet med planens syfte.

Koncernledningen välkomnar den framtagna översiktsplanen och dess ambitioner om att förbättra förutsättningarna för att staden ska växa klimatsmart och sammanhängande med god offentlig miljö. Koncernens dotterbolag representerar diversifierade verksamheter, med betoning på samhällskritisk och grundläggande infrastruktur. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet med översiktsplanen och i den faktiska planeringen, ta hänsyn till vad de olika bolagen anför. Koncernledningen och dotterbolagen anför att det är nödvändigt att fördjupa analysen om vilka behov som finns för att kunna sätta in rätt åtgärder i syfte att undvika att ställa näringsliv, besökare och invånare mot varandra, t.ex. behöver det förtydligas att ett beaktande av framtida hamnverksamhet och kajlägen inte står i motsats mot andra frågor.

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har remitterat ”Utställning av ny översiktsplan för Stockholm” till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag. Svenska Bostäder, Stockholmshem, Micasa Fastigheter, SISAB, Bostadsförmedlingen, Stadsteatern, S:t Erik Försäkring och S:t Erik Livförsäkring har valt att inte svara på remissen, vilket i huvudsak beror på att de inte har något i övrigt att tillägga. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder välkomnar att översiktsplanen medför potential att frigöra mark för byggande vid trafikleder. Komplexiteten i stadsbyggandet samt den snabba utvecklingstakten kräver ett utpräglat helhetsperspektiv och att berörda parter, t.ex. Trafikverket, kommer in tidigt i planeringsprocessen. Olika aktörers olika perspektiv, lokala som regionala, medför utmaningar för genomförandet av kommande utbyggnad av staden, vilket innebär att samordningen av parterna blir av största vikt för en lyckad utbyggnad. Detta gäller, utifrån bolagets erfarenheter, inte minst vid projekt där mark är tänkt att frigöras kring trafikleder (bilaga 1).

Stockholm Vatten och Avfall AB:s (SVOA) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

På stadsutvecklingskartan redovisas ett stort antal urbana stråk som på kort och lång sikt kan omvandlas till levande stadsmiljöer. Bebyggelse längs dessa stråk innebär byggande av nya vattenledningar och avloppssystem i gaturummet. Där måste även plats finnas tillgänglig för lokal hantering av dagvatten bl.a. på grund av de krav som ställs enligt vattendirektivet. I många fall måste huvudsystemen för va flyttas till nya gatuutrymmen för att undvika kostsamma tillkommande dragningar.

SVOA ser att förslaget till översiktsplan bör kompletteras med mer fördjupade programområden med en bättre detaljeringsgrad, som medger att bolaget kan ta fram vaförsörjningens investeringsbehov inför detaljplanering av berörda områden. För att översiktligt bedöma risken för översvämningar och behovet av förstärkning av vssystem för de olika stadsdelarna i översiktsplanen kan man utgå från va-systemets kapacitet i nuläget eller om uppenbara översvämningrisker finns i den skyfallskartering som har gjorts. För att mer i detalj bedöma risken för översvämningar och behov av förstärkning av va-systemet måste mer detaljerade planer tas fram för respektive stadsdel i översiktsplanen.

Höga vattennivåer i recipienter eller lokala marköversvämningar påverkar alltid avloppssystemets möjlighet att avleda avloppsvatten och dagvatten. Det bör också påpekas att en marköversvämning inom ett område med kombinerat avloppssystem inte enbart utgörs av dagvatten utan är en blandning av spillvatten och dagvatten. De lägsta anslutningsnivåerna för fastigheters avloppsenheter med självfall till det allmänna avloppssystemet längs Saltsjöns respektive Mälarens stränder är i nuläget plus 2,03 m respektive 2,13 m i RH2000. Dessa lägsta anslutningsnivåer kommer att ses över bl.a. på grund av Länsstyrelsens rekommenderade lägsta grundläggningsnivå om 2,70 m längs Saltsjöns och Mälarens stränder.

För att få ett långsiktigt hållbart avloppssystem måste inriktningen vara att all ny- och omläggning utförs som dubblingar av befintliga avloppssystem med avledning av spillvatten till avloppsreningsverk och dagvatten till recipienter. För att klara vattendirektivets mål om god status i vattenområden måste även allt dagvatten hanteras och renas innan avledning sker till recipienter.

Den största delen av stadens grovavfall hanteras idag via återvinningscentralerna, vilket inte omnämns alls i förslaget till ny översiktsplan. Det behöver tas med i översiktsplanen tillsammans med förslag om hur hanteringen ska kunna ske. Fokus bör särskilt ligga på att säkerställa att mark finns för stadens återvinningscentraler. I stadens översiktsplanering är det därför av stor vikt att platser för återvinningscentraler planeras och att mark säkras både på kort och lång sikt för att fortsatt möjliggöra en effektiv avfallshantering i staden.

Genom strategiskt placerade återvinningsstationer för förpackningar och tidningar, miljöstationer för omhändertagande av farligt avfall och källsorteringsplatser i stadsmiljön ökar möjligheten att lämna avfall på ett miljömässigt riktigt sätt. Att även möjliggöra användning av kommunal mark för att anordna tillfälliga evenemang med t.ex. återbruksaktiviteter är viktigt för att på sikt minska avfallsmängderna i staden.

Bolaget ser också att den inom Bromma flygplatsområde mycket stora potentiella stadsutvecklingen med bostäder är av sådan storlek att den bör redovisas i översiktsplanen, då det bl.a. påverkar den planering som behöver göras för huvudvattenledningarna.

[Se bifogad bilaga]

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Vid genomgång av utställningsförslaget av Översiktsplan för Stockholm konstateras att flera av de synpunkter som Stockholms Hamn lämnat har tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt. Exempelvis har meningen ”Allteftersom hamnverksamheten omstruktureras kan en annan användning av områdena omprövas” tagits bort och istället ska ”framtida hamnverksamhet och kajlägen för kollektivtrafik beaktas vid planering genom att såväl markområden som anslutande vattenområden reserveras för hamnverksamhetens behov”. Dessvärre kvarstår resonemanget om att stora stadsutvecklingsmöjligheter finns vid t.ex. verksamhets- och hamnområden som kan omvandlas, vilket är direkt motsägelsefullt.

Det är positivt att det i förslaget till översiktsplan framgår att staden i samarbete med parterna bör ta fram en tydlig strategi för förutsättningarna att använda vattenvägarna mer. Här vill Stockholms Hamn hänvisa till den kajstrategi som beslutades av kommunfullmäktige i juni 2015. Dessutom finns en hel del pågående samarbeten mellan myndigheter, organisationer och företag just kring sjöfartens utveckling i Stockholmsregionen, och här står säkerligen synergieffekter att finna.

I förslaget till översiktsplan framgår mycket riktigt att Masthamnen är betydelsefull för Stockholm som sjöfartsstad och att många turister kommer dit med passagerartrafiken. Här bör tilläggas att Masthamnen och Stadsgården dessutom har viktiga funktioner ur godssynpunkt. Varje år hanteras ca en miljon ton gods i området.

Som påtalades i det tidigare tjänstemannayttrandet är fortfarande kartorna där Värtapiren finns med felaktiga. Värtapiren, som togs i drift 2015, har än annan utformning än den som kartorna visar. Det bör därför rättas till.

Slutligen kan påpekas att på kartan har även Frihamnspiren markerats som ett verksamhetsområde som föreslås utvecklas med bostäder. Som också anges i översiktsplanen ska kryssnings- och färjeverksamheten vara kvar i Frihamnen och samordnas med planering för och byggande av bostäder i området. Detta innebär dock inte att bostäder kan eller bör byggas ute på själva piren, utan den måste reserveras för fartygstrafiken (bilaga 3).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

I förslaget till översiktsplan för Stockholm framgår att en säker tillgång till digital infrastruktur är nödvändig för att staden ska kunna fungera och avgörande för livskvalité, hälsa och miljö. Tillgång till digital infrastruktur likställts i förslaget med en säker

tillgång till energi, rent vatten, livsmedel, avlopp och avfallshantering, vilket är bra och korrekt. En robust, säker och tillgänglig digital infrastruktur är nödvändig för att ett modernt samhälle ska kunna fungera. Därtill lyfts i förslaget de möjligheter som en ökad digitalisering ger för Stockholms utveckling på en mängd områden.

Utifrån visionen om ett framtida digitalt samhälle är ett säkerställande av tillgången till fiberinfrastruktur i första hand en fråga för det offentliga. Den svenska modellen med öppna nät med tillgång för alla aktörer gynnar såväl konsumenter som företag och konkurrens. Enligt Stokabs uppfattning kommer modellens betydelse att öka då det förväntas att den grundläggande fiberinfrastrukturen kommer att bli bärare av allt fler digitala tjänster som 5G och Internet of Things.

Hur det ska säkerställas att samtliga verksamheter och hushåll i framtiden ska kunna anslutas till en öppen och konkurrensneutral fiberinfrastruktur bör enligt Stokabs uppfattning också inarbetas i översiktsplanens avsnitt om teknisk försörjning. I förslaget framgår att utbyggnaden av digitala system ska säkerställas och att smarta tekniska lösningar ska tas tillvara. Stokab anser att detta är bra, men att det i översikt planen bör klargöras att det är en öppen konkurrensneutral digital infrastruktur som ska vara grunden för de digitala systemen, då det ger alla aktörer möjlighet att konkurrera på lika villkor [se bifogad bilaga 4]

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget verkar för en god miljö med ambitionen att förbättra stadsmiljön för den växande stadens invånare genom att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon. I syfte att stimulera användningen av elbilar installeras laddningsstationer i bolagets anläggningar. Även bolagets samarbete med bilpoolsföretag om hållbar mobilitet bidrar till en klimatsmart och tålig stad.

Översiktsplan för Stockholm beskriver gångvänlighet i staden. Genom en större andel parkering på tomtmark ökar utrymmet på gatumark för bl.a. gående. Bolaget ser att vid etablering av nya temporära eller permanenta gågator eller evenemang, måste en utredning av konsekvenser för intilliggande och övriga påverkade fastigheter utföras. Ofta krävs en god framförhållning för att lindra de begränsningar som riskerar att uppstå. Vidare anser bolaget att infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken. I övrigt har bolaget inga synpunkter [se bifogad bilaga 5]

Stockholm Globe Arena Fastigheter AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Idag saknas arenor och lokaler för mellan två och sex tusen åskådare i Stockholm. Bolaget anför att det vore bra om översiktsplanen kompletteras med att belysa detta behov.

De lokaler som finns för två till tre tusen åskådare för teater, musikal, konserter och idrottsevenemang är redan idag mycket hårt uppbokade. Det råder dessutom brist på arenor för evenemang i storleksordningen tre till sex tusen åskådare för de idrotter som inte fyller Hovet eller Ericsson Globe, t.ex. basket, handboll, volleyboll, innebandy, konståkning m.fl. Många av dessa idrotter behöver en mellanstorleksarena för att kunna utvecklas som nationell och internationell idrott, och även för kultur- och konsertevenemang finns ett behov av en mellanstorleksarena [se bifogad bilaga 6]

S:t Erik Markutveckling AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

För Ulvsunda i Bromma konstaterar bolaget att industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och fortsätta bidra med arbetsplatser. I området äger bolaget fastigheten med det tidigare Prippsbryggeriet, som också kan medverka till detta i enlighet med översiktsplanens intentioner. I området Söderstaden anser bolaget att planeringen av kontor och andra arbetsplatser bör prioriteras.

Vid Årstafältet har bolaget lager- och logistikfastigheter som är belägna i direkt anslutning till de områden som kommer omvandlas på Årstafältet, med en sammanlagd potential att kunna bebyggas med ca 600 nya lägenheter. I Norra Djurgårdsstaden förvärvade bolaget 2015 en fastighet i Storängsbotten, som också kan ingå i stadens utveckling av området. För att tillskapa nya skollokaler ser bolaget som alternativ till nyproduktion, att det kan finnas möjligheter att tillskapa dessa i redan befintliga byggnader. Det kan studeras vidare och prövas på olika platser i staden [se bifogad bilaga 7]

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region instämmer i huvudsak med de förslag som presenteras i översiktsplanen. Materialet är omfattande, väl initierat och spänner över ett stort antal intresseområden. Många av de synpunkter bolaget hade i tidigare remissvar avseende samrådsförslaget till översiktsplanen har tagits i beaktande vilket bolaget anser är positivt. Flera branscher i Stockholm är i stark tillväxt. Det skapar nya möjligheter för fler och växande företag men också för

ett allt mer intressant utbud av kultur, mat och evenemang i Stockholm. Översiktsplanen bör enligt bolaget spegla de speciella behov som olika näringar har och hur det kopplar till kommunens traditionella planeringsarbete.

I Stockholm är utmaningarna speciellt stora på grund av den starka befolkningstillväxten, det ökande antalet tillfälliga besökare och den förväntade fortsatt starka tillväxten. Bolaget anser att staden bör planera för en hållbar tillväxt som inte leder till att näringsliv och företagande ställs mot invånarna. Utställningsförslaget berör dessa frågor, men det är nödvändigt att fördjupa analysen om vilka behov som finns för att kunna sätta in rätt åtgärder.

Bolaget anser att det är viktigt att näringslivet och företagande lyfts som en del i de kvaliteter och tillförda värden som stadsutvecklingen skapar, samt att det är av yttersta vikt att stadens ansats och engagemang för befintliga verksamhetsområden ökar. Bolaget anser att de områden som ska bevaras som renodlade verksamhetsområden ska få långsiktiga förutsättningar samt riktade insatser kopplade till näringslivets och stadens behov [se bifogad bilaga 8].

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen har tidigare svarat på samrådsförslaget till ny översiktsplan och ser att de synpunkter som framfördes då till stor del har arbetats in i utställningsförslaget. Koncernledningen ser positivt på de förslag som framförs och dess syfte att staden ska växa klimatsmart samt vara sammanhängande med god offentlig miljö.

Om staden ska växa med 140 000 bostäder till år 2030 är det viktigt att det sker med god stadskvalitet. I detta ser koncernledningen att det också bör säkerställas att översiktsplanen får avtryck i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5, och annan planering som berör regionen. Översiktsplanens förslag med syfte om att utnyttja marken effektivt och att använda stadens attraktionskraft som resurs, kan stödja det arbete som pågår för att uppnå målet om ett Stockholm för alla med Farsta, Skärholmen, Hagsätra-Rågsved och Kista-Järva som fokusområden. Det är positivt att översiktsplanen utgår från nuvarande bebyggelse, samt att den kan ge stor potential för nyproduktion av bostäder med möjlighet till förtätning och utveckling av befintliga områden.

Stadens utmaningar är stora med den höga produktionstakt för bostäder och annan infrastruktur som planeras. I sammanhanget lyfter SBR fram att det är nödvändigt att fördjupa analysen om vilka behov som finns för att kunna sätta in rätt åtgärder och inte ställa

näringsliv, besökare och invånare mot varandra, vilket koncernledningen instämmer i.

Koncernledningen anser, vilket Stockholms Hamn också anför avseende skrivelsen om att tidigare industri- och hamnområden kan omvandlas till stadsbebyggelse, att texten bör omformuleras. Formuleringen stämmer inte och står i motsats till skrivelserna om att framtida hamnverksamhet och kajlägen för kollektivtrafik ska beaktas, och att såväl markområden som anslutande vattenområden ska reserveras för hamnverksamhetens behov. Stockholms Hamn påpekar också att det finns fel i kartorna kring Värtapiren och Frihamnspiren som bör rättas till.

SGA Fastigheter framför att det finns ett behov av fler arenor och lokaler inom vilka det kan rymmas mellan två och sex tusen åskådare. Vad gäller fiberinfrastrukturen ser Stokab att det bör klargöras att det är en öppen och konkurrensneutral digital infrastruktur som ska vara grunden för de digitala systemen, då det ger alla aktörer möjlighet att konkurrera på lika villkor. Vidare lyfter SVOA fram vad gäller infrastruktur att ny stadsmiljö också innebär nya vattenledningar och avloppssystem, samt att det är av stor vikt att mark säkras på både kort och lång sikt för återvinningscentraler.

Stockholm Parkering ser att det är angeläget att också utreda konsekvenser för intilliggande och andra påverkade fastigheter vid etablering av nya gågator eller evenemang. I detta ser koncernledningen även att avfallshantering, distributionstrafik och andra transportflöden bör analyseras för att säkerställa att kommande utveckling är väl genomtänkt för de verksamheter som kan påverkas.

Med beaktande av framförda synpunkter välkomnar koncernledningen utställningsförslaget till ny översiktsplan. Koncernens dotterbolag representerar diversifierade verksamheter, med betoning på samhällskritisk och grundläggande infrastruktur. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet med översiktsplanen och i den faktiska planeringen ta hänsyn till vad de olika bolagen anför i sina respektive remissvar. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar således koncernledningen till bolagens synpunkter.

[bifogade bilagor]

Trafiknämnden*Dokument nr 629*

Trafiknämnden beslutade den 21 september att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande

Inriktningen på utställningsversionen av översiktsplanen är densamma som i tidigare versioner varför trafikkontoret har få nya synpunkter utöver det som tidigare framförts (se tjänsteutlåtande från trafiknämnden 2017-02-02).

Kontoret instämmer i att samspelet mellan bebyggelseplanering och trafikplanering är avgörande för att bygga en attraktiv stad. Fler personer och mer varor måste kunna nå målpunkter samtidigt som trafikens ytanspråk inte ökar och miljöpåverkan minskar. Det är likaså viktigt att transportfrågorna kommer in i tidiga skeden i planeringen.

Trafikkontoret anser att det är bra att den nya versionen av översiktsplanen tydligare kopplar till globala och nationella mål samt till fler av stadens egna strategier och planer som exempelvis Grönare Stockholm.

Kontoret anser att det är positivt att nya kartor tagits fram som visar utvecklingsmöjligheter i respektive stadsdel. Kartorna är en bra utgångspunkt för att förvaltningarna gemensamt ska kunna arbeta vidare med att konkretisera översiktsplanen. Det är önskvärt att kartorna finns digitalt i ett format som kan delas mellan förvaltningarna.

Trafikkontoret upplever att det finns en samsyn mellan de tekniska förvaltningarna om behovet av att tillsammans ta ett större grepp i stadsplaneringen kring bland annat tillgänglighet och transporter. Idag hanteras frågorna oftast i enskilda detaljplaner och program, men många gånger vore det lämpligare att ta ett helhetsgrepp kring stadens transportsystem. På så sätt hanteras hur den samlade ökade efterfrågan på transporter påverkar hela staden (resmöjligheter, attraktiv offentlig miljö mm). Kontoret bidrar gärna till att konkretisera översiktsplanen genom ett sådant gemensamt arbete.

Trafikkontoret kommer ha en viktig roll i arbetet med att konkretisera översiktsplanen och förverkliga bostadsbyggnads målet. Kontoret beskrev i samrådsyttrandet att

detta på sikt innebär att det behövs en förstärkning med fler personella resurser.

Innan översiktsplanen trycks bör det ses över hur termerna urbana stråk, stadsgata och lokal stadsgata används. Just nu är gränsdragningen mellan de olika begreppen något otydlig. Symbolerna som används för att beteckna ett urbant stråk och stadsgata av lokal karaktär är också svåra att urskilja i kartorna och symbolerna är dessutom svåra att skilja från varandra.

Utbildningsnämnden

Dokument nr 626

Utbildningsnämnden beslutade den 21 september 2017 att överlämna utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande:

I utbildningsnämndens synpunkter under det tidigare samrådet lyftes att behovet av nya skolbyggnader och skolans roll i samhället inte framgick på ett tillräckligt tydligt sätt i samrådsförslaget. Skolor, förskolor och annan samhällsservice behöver utvecklas i takt med ny bebyggelse, och förvaltningen ansåg att samrådsförslaget hade ett alltför stort fokus på skolan som medel för andra mål och för lite fokus på skola för skolans skull. För att åtgärda detta föreslog förvaltningen att översiktsplanen i det vidare arbetet skulle ta hänsyn till det planeringsarbete som bedrivs inom SAMS, Samordnad grundskoleplanering i Stockholm. Förvaltningen lämnade även synpunkter kring barns behov av skolgårdar, parker och andra typer av grönytor, samt av idrottslokaler. Dessutom lämnades synpunkter kring gymnasieskolans strategiska förutsättningar och ett större antal specifika synpunkter till de lokala utvecklingsområdena.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Översiktsplanens utställningsförslag har, ur utbildningsförvaltningens perspektiv, gjort flera framsteg i jämförelse med samrådsförslaget. Utbildningsförvaltningen har dock ett antal återstående synpunkter, som redovisas nedan. Förvaltningens synpunkter anknyter i första hand till de synpunkter som lämnades i samrådet.

Samordnad grundskoleplanering

Utbildningsförvaltningen ställer sig mycket positivt till att arbetet inom SAMS har fått ett tydligt genomslag i planförslaget.

Förvaltningen vill dock påpeka att den information som tagits med i utställningsförslaget kommer från ett äldre ärende. Det färdiga planförslaget bör anpassas till det senaste SAMS-ärendet (dnr 122-692/2017), för att informationen i översiktsplanen ska stämma överens med aktuell planering. SAMS beskrivs i första hand under planförslagets allmänna intresse Näringsliv och kompetensförsörjning, men planering och behovsbedömning har också fått stort genomslag i kapitlet om lokala utvecklingsmöjligheter. Det bör poängteras att utbyggnadsbehov inom SAMS redovisas förenklat och schematiskt, vilket innebär att totalvolymen i redovisningen till viss del kan avvika från det faktiska behovet. Alla platser för utökad skolkapacitet som redovisas inom SAMS är inte färdigutredda, och vissa utbyggnadsmöjligheter kommer eventuellt inte kunna realiseras. Vissa utbyggnadsmöjligheter kommer också att behöva användas för att ersätta befintlig tillfällig kapacitet när bygglov och hyreskontrakt löper ut. Det bör också påpekas att en motsvarande planeringsinsats gällande gymnasieskolor har påbörjats, men ännu inte resulterat i någon rapport.

Utmaningen att säkerställa mark för utbyggnad av skolor, förskolor och annan samhällsservice (såväl privat som offentlig), beskrivs i planförslagets inledande nulägesbeskrivning, och återkommer i varierande grad under flera av stadsbyggnadsmålen. I kombination med det genomslag SAMS har fått i utställningsförslaget innebär detta ur utbildningsförvaltningens perspektiv en förbättring i jämförelse med samrådsförslaget.

I anslutning till grundskoleplaneringen inom SAMS berörs även strategisk planering av idrottslokaler. Tillräcklig tillgång till lokaler för idrottsundervisning är en förutsättning för att Stockholms grund- och gymnasieskolor ska kunna bedriva sin verksamhet på ett bra sätt. För gymnasieskolor är det särskilt viktigt med fullstora idrottshallar. Idag finns ett underskott på idrottshallar på flera platser i staden, särskilt i de centrala stadsdelarna. Detta innebär konkurrens mellan skolor, såväl fristående som kommunala, om tider för idrottsundervisning. Det är därför positivt att behovet av idrottslokaler har tydliggjorts i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget, särskilt i kapitlet om lokala utvecklingsmöjligheter. Det är också positivt att en av planeringsinriktningarna under det allmänna intresset Kulturliv, idrott och rekreation liksom i samrådsförslaget anger att skolans behov av idrottsytor ska vara utgångspunkten vid planering av idrottsytor och -funktioner. Samtidigt anser utbildningsförvaltningen att vikten av utökad idrottskapacitet som förutsättning för skolans utbyggnad generellt kan tydliggöras i planen. Problematiken kring idrottslokaler leder

till att skolor inte kan utnyttjas till sin fulla kapacitet, då bristen på idrottstider skapar flaskhalsar.

Skolgårdar, skolvägar och miljöfaktorer

I sitt svar på samrådsförslaget ställde sig utbildningsnämnden positiv till att förslaget slog vakt om parker och grönområden, men menade att vikten av ytor för skol- och förskolegårdar kunde göras tydligare. Dessa synpunkter kvarstår i stort även gällande utställningsförslaget. Skolor förstås i planförslaget i första hand som byggnader, och skolornas utemiljöer kan lyftas fram på ett bättre sätt. I avsnittet En socialt sammanhållen stad nämns exempelvis behovet av kvalitativa utemiljöer för förskolor, men detta behov gäller även grundskolor, såväl fristående som kommunala.

Vidare byggs många förskolor i dagsläget utan egen gård, vilket kräver hänsyn i parkplaneringen då parkmark kan behöva användas för att komplettera förskolans utemiljö. Många grundskolor, i synnerhet i de centrala delarna av staden, har mycket små skolgårdar i förhållande till elevantal. Detta innebär en risk för målkonflikter när ny skolkapacitet skapas, då parkmark eller skolgård kan behöva tas i anspråk för nya skolbyggnader, vilket minskar tillgången till potentiell friyta för skolor och förskolor. Boverkets rekommendation om 30 m² friyta per elev i grundskolan och 40 m² friyta per barn i förskolan kan i dagsläget mycket sällan följas i Stockholms stad, särskilt i de centrala delarna. I de fall parker behöver utnyttjas för att komplettera skol- och förskolegårdar måste också vägen till och från dessa trafiksäker. Utbildningsförvaltningen anser att översiktsplanen skulle kunna utvecklas för att ge tydligare vägledning i dessa frågor.

Placeringen av en skola/förskola samt tillhörande utemiljö påverkas även av krav kring bullernivåer, luftföroreningar, möjlighet till säkra skolvägar samt närhet till kollektiva transportmedel. I den konsekvensbeskrivning som hör till planförslaget lyfts frågor om hur planförslagets intentioner att omvandla vägar och genomfartsleder till urbana stråk kan komma att leda till ökade nivåer av buller och luftföroreningar. Barn och unga är en grupp som är särskilt utsatt för denna typ av påverkan, vilket innebär att lokalisering av skolor och förskolor måste ta hänsyn till trafikpåverkan. Utbildningsförvaltningen delar konsekvensbeskrivningens bedömning att planförslagets vaga formulering innebär en risk att denna fråga kan komma att förbises i kommande planering. I konsekvensbeskrivningen påpekas vidare att barns livsmiljöer i stort visserligen uppmärksammas i planförslaget, men att det krävs tydligare vägledning för att den kommande planeringen ska kunna bidra till att skapa hälsosamma och trygga

vistelsemiljöer för barn och unga. Utbildningsförvaltningen instämmer i denna bedömning.

Gymnasieskolan

Utbildningsnämndens samrådssynpunkter kring gymnasieskolan handlade i första hand om de planeringssvårigheter som uppstår på grund av gymnasieledningens strukturer och den gemensamma gymnasieregionen. Gymnasieskolans sök- och antagningsmönster styrs av efterfrågan i betydligt högre grad än grundskolan, vilket innebär att populära skolor fylls av elever, medan skolor som inte upplevs som relevanta eller attraktiva riskerar att tömmas på elever. Den centrala stadens attraktionskraft, som betonas i planförslagets genomförandedel, innebär att många gymnasieskolor i Stockholms innerstad fylls upp medan skolor i stadens – och regionens – utkanter är mindre populära. I kombination med den gemensamma gymnasieregionen innebär detta att Stockholms stad behöver tillskapa gymnasieplatser för fler än endast elever från Stockholms stad för att uppnå den målsättning som finns att 50 procent av stockholmseleverna ska kunna erbjudas plats i kommunala gymnasieskolor. Förvaltningen bedömer att det ökande behovet av gymnasieplatser motsvarar cirka 1000 platser/år under de närmaste åtta åren.

Ur utbildningsförvaltningens perspektiv är det alltså positivt att utställningsförslaget under det allmänna intresset Näringsliv och kompetensförsörjning beskriver den centrala stadens attraktionskraft, behovet av nya gymnasieskolor samt vikten av att mark och byggnader reserveras för att möta detta behov. Utbildningsförvaltningen vill dock enligt ovan se ett utökat resonemang kring gymnasieregionens effekter på sök- och antagningsmönster och rörelser över kommungränserna i den färdiga översiktsplanen. Vikten av regionalt samarbete beskrivs visserligen i planförslagets genomförandedel, men där beskrivs i första hand frågor som infrastruktur, grönstruktur och teknisk försörjning. Ett särskilt fokus i det regionala samarbetet bör läggas på yrkesutbildningarna, i synnerhet på placering och dimensionering av dessa inom regionen. Yrkesutbildningar bör placeras så att gymnasieelever från hela regionen lätt kan ta sig till och från dem.

Lokala utvecklingsmöjligheter

Kapitlet om lokala utvecklingsmöjligheter har ur utbildningsförvaltningens perspektiv förbättrats avsevärt i jämförelse med samrådsförslaget. Förbättringarna är i första hand en effekt av det genomslag planeringen inom SAMS har fått i utställningsförslaget. Stadsdelsavsnitten har kompletterats med uppgifter om behovet av

nya skolor, och de otydligheter som fanns i samrådsförslagets har i huvudsak klargjorts. Utbildningsförvaltningen har dock ett fåtal kvarstående synpunkter.

Behovsbeskrivningen avseende planerad skolutbyggnad i de olika stadsdelsområdena utgår (i enlighet med tidigare kommentar) från en inaktuell version av SAMS-planeringen. Detta innebär att planförslagets beskrivning av det utökade skolbehovet, samt placering av nya skollokaler, inte helt stämmer överens med aktuell planering. Detta bör åtgärdas genom att behovsbeskrivningarna uppdateras enligt det senaste SAMS-ärendet till den färdiga översiktsplanen. Planeringen inom SAMS uppdateras dock kontinuerligt i takt med att behovsbilden förändras och nya platser för skolor identifieras. Detta innebär att förändringar i bedömningen kan uppkomma även efter det att den nya översiktsplanen har beslutats, vilket förvaltningen anser att översiktsplanen bör ta hänsyn till. Planförslagets planeringsbeskrivning kan också ta större hänsyn till den omfattande utbyggnad av befintliga skolor som planeras eller pågår i stora delar av staden.

Planeringen inom SAMS omfattar inte gymnasieskolor, även om ett motsvarande arbete alltså har påbörjats. Eftersom beskrivningen av stadens skolplanering i utställningsförslagets kapitel om lokala utvecklingsmöjligheter bygger på information från SAMS innebär detta att gymnasieplanering inte beaktas i tillräcklig utsträckning. De tre gymnasiefastigheter som pekades ut som viktiga i nämndens samrådssvar (Enskede gårds gymnasium, Skärholmens gymnasium och Kärrtorps gymnasium) nämns under respektive stadsdelsområde, men förvaltningen vill samtidigt påpeka att dessa fastigheter inte nödvändigtvis är strategiskt viktiga ur ett renodlat gymnasieperspektiv, utan snarare ur ett allmänt skolplaneringsperspektiv; de kan alltså i framtiden även bli aktuella som grundskolelokaler.

Utbildningsförvaltningen anser därför att planering av gymnasieskolor bör lyftas till den färdiga planen. Samtidigt kan gymnasieplanering inte inordnas under stadsdelsområden på samma sätt som grundskoleplanering. Gymnasiemarknaden är gemensam för hela regionen och gymnasieelever kan färdas långt mellan skolan och hemmet. Placering av gymnasieskolor bestäms alltså i högre grad av centrala lägen och närhet till transportmedel än av närheten till hemmet. Exempel på platser där det i framtiden kan komma att bli aktuellt med etablering av gymnasieskolor på grund av kollektivtrafikens utbyggnad och utveckling är Odenplan, Älvsjö, Liljeholmen och flera av översiktsplanens utpekade fokusområden.

Äldreförvaltningen

Dokument nr 474

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande:

Som nämnts under rubriken bakgrund har äldreförvaltningen tidigare gett ett remissvar på förslaget till Översiktsplan för Stockholms stad (dnr 150-767/2016), vilket äldrenämnden tog beslut om i januari 2017. Då äldreförvaltningen inte finner att några betydande ändringar har gjorts till det aktuella utställningsförslaget så hänvisar förvaltningen till sitt tidigare svar. Sammantaget anser äldreförvaltningen att förslaget till ny översiktsplan har förutsättningar att bli en bra utgångspunkt för stadens utveckling och kommer att bidra till att nå målen i Vision 2040.

Äldreförvaltningen betonade i sitt tidigare remissvar bland annat vikten av att äldreperspektivet behöver komma in tidigt i planeringsprocessen av nya bostadsområden. Men även betydelsen av goda kommunikationer och närhet till natur- och parkmark poängterades i äldreförvaltningens tidigare svar.

Jämställdhetsanalys

Äldreförvaltningen anser att översiktsplanen tar väl hänsyn till stadens målsättningar vad gäller jämställdhet och har inget ytterligare att tillägga.