



STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|-----------|
| STADSBYGGNADSNÄMNDENS BESLUT 2009-05-14..... | 3 |
| TJÄNSTEUTLÅTANDE 2009-04-07 | 29 |
| REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD 2009-04-07 | 33 |
| REMISSAMMANSTÄLLNING 2009-03-31 | 47 |
| 1. Länsstyrelsen i Stockholm | 47 |
| 2. Övriga statliga myndigheter..... | 49 |
| 3. Kommunala remissinstanser..... | 54 |
| 4. Andra kommuner och regionala remissinstanser | 81 |
| 5. Intresseföreningar m.fl..... | 91 |
| 6. Enskilda personer..... | 115 |



STADSBYGGNADS
KONTORET

maj 2009



STADSBYGGNADSNÄMNDENS BESLUT 2009-05-14

PROTOKOLLSUTDRAG

6/2009
Sammanträdesdag
2009-05-14
Kl 16:00 - 17:40

Justerat den 27 maj 2009

Anslaget den 29 maj 2009

Kristina Alvendal

Teres Lindberg
§§ 1-6

Gunni Ekdahl
§§ 7-72

Närvarande

Ordföranden
Vice ordföranden
Ledamöterna

Kristina Alvendal (m)
Teres Lindberg (s) §§ 1-6
Peter Jönsson (m)
Tomi Liljeqvist (m)
Abit Dundar (fp)
Göran Oljeqvist (kd)
Arhe Hamednaca (s)
Gunni Ekdahl (s)
Hasan Dölek (s)
Cecilia Obermüller (mp)
Maria Hannäs (v)

Tjänstgörande ersättarna för
Vice ordföranden Teres Lindberg (s)
Inger Koch (m)
Anders Blom (m)

Irja Thofvesson (s) §§ 7-72
Per Hagwall (m)
Lukas Forslund (c)

Ersättarna

Irja Thofvesson (s) §§ 1-6
Kristoffer Hernbäck (s)
Katrín Nyström (s)
Martin Hansson (mp)

Hinder har anmälts av ledamöterna Inger Koch (m) och Anders Blom (m) samt av ersättarna Maria Elgstrand (m), Arne Fredholm (m), Kristina Lutz (m), Katariina Güven (fp), Anders Johnson (fp), Jan-Olof Gustavsson (s) och Anders Nordenskiöld (v).

Dessutom närvarade t.f. stadsbyggnadsdirektören Arne Fredlund och stadsbyggnads-kontorets avdelningschefer samt handläggande tjänstemän i de aktuella ärendena.

§ 9

Stockholms översiktsplan, Dnr 2007-39113-30 (Tidigare bordlagt)

Beslut

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut.
- 2 Stadsbyggnadsnämnden uppdrar åt kontoret att i översiktsplanen peka ut områden lämpliga för småhusbebyggelse, som Snösätraområdet i Högdalen.
- 3 Stadsbyggnadsnämnden uppdrar åt kontoret att i översiktsplanen redovisa möjliga angöringspunkter för byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik
- 4 Stadsbyggnadsnämnden anför därutöver följande:

Stockholm står inför en historisk möjlighet att växa. Det kräver en översiktsplan som fokuserar på de kvaliteter som den täta och miljövänliga staden ger. Just denna stadstyp, som inryms i begreppet *Promenadstaden*, är den mest attraktiva stadsmiljö vi idag känner till och för att möta efterfrågan måste vi helt enkelt bygga mer tät stad.

Förslaget till ny översiktsplan för Stockholm motsvarar i högsta grad detta. Här skapas förutsättningar för en tät, varierad och levande stad, där upplåtelseformer och verksamheter kan blandas i samma stadsdelar, allra helst i samma fastigheter. Med staden på malmarna som modell skapar vi en mycket större levande stadsmiljö som leder långt utanför tullarna, som bygger bort mörka barriärer och som skapar bättre förutsättningar för integration, för kollektivtrafik och för värdefulla grönområdets bevarande.

Gaturummen måste ge förutsättningar för det myllrande stadsliv som förknippas med en storstad som Stockholm. Det är viktigt att vi även utanför tullarna bygger och ombygger för att uppnå blandade kvarter med butiker, caféer, restauranger och andra serviceinrättningar i bottenvåningarna och kontor och bostäder på de övre våningarna.

Staden som fenomen är oöverträffad när det kommer till att ge människor utrymme att utveckla sina individuella önskemål. Därför är det också viktigt för politiken att vara tillåtande och skapa områden för människor som vill uttrycka sin individualism genom livet i det egna huset. Det ska också vara möjligt att göra bostadskarriär inom den egna stadsdelen.

Stadsdelar präglade av förra seklets storskaliga planering och upprepning tjänar tydligast på tillkomsten av mer småskalighet och variation. Stadsbyggnadsnämnden vill därför i Översiktsplanen lyfta fram Snösätraområdet i Högdalen, mellan Rågsved och Fagersjö som en stadsdel där småhusbebyggelse med fördel kan inrymmas.

Det täta boendet spar energi och transporter och tillåter fler att gå, cykla eller åka kollektivt. Samtidigt genomkorsas vår stad och vår region av vatten, vilket en gång var en förutsättning för snabba

transporter och sammanknytning av stadens delar, men som sedan länge mest kommit att bli ett problem att gå runt, över eller under. Stadsbyggnadsnämnden vill gärna återupprätta vattenspeglarna och ge dem åter sin funktion att sammanbinda staden. Det är inte orimligt att tro att vattenburen kollektivtrafik redan inom snar tid återkommer till Stockholm och därför är det viktigt att redan nu utpeka möjliga anslutningspunkter där byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik kan ske på ett effektivt sätt.

Ärendets handlingar

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande från den 7 april 2009. Utlåtandet avser redovisning av samrådsredogörelse och ställningstagande inför utställning av förslag till översiktsplan för Stockholm. Bil § 9

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna redogörelsen för samråd om Stockholms översiktsplan och uppdra åt kontoret att ställa ut förslaget till Stockholms översiktsplan.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Kristina Alvendal (m), Abit Dundar (fp), Göran Oljeqvist (kd) och Lukas Forslund (c) föreslår att stadsbyggnadsnämnden (se beslutet).
- 2) Arhe Hamednaca (s) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, peka ut Bromma flygfält som ett viktigt stadsutvecklingsområde, samt att i övrigt arbeta in synpunkter enligt nedan:

Bromma flygfält

Bromma flygplats består av över 140 hektar mark i en attraktiv del av Stockholms kommun. Fältet skulle kunna bli ett fantastiskt och attraktivt område för bostäder, rekreation och ny infrastruktur. Det finns flera anledningar till varför Bromma flygfält är direkt olämplig.

För det första handlar det om miljön. Vi vet att flygtrafik inte är ett klimatvänligt transportsätt och därför i möjligaste mån borde ersättas av andra transportsätt. Det nuvarande avtalet bidrar inte med några incitament för staten att minska klimatfarliga utsläpp.

För det andra handlar det om säkerhetsrisken. Man kan aldrig prata bort säkerhetsrisken med en flygplats mitt i en tät stadsmiljö. Så sent som i mars 2009 stod polisen beredd att stänga av Ulvsundavägen för en eventuell nödlandning. Det faktiska tillbudet har hittills varit få, men om det värsta händer får det stora konsekvenser i ett tätbefolkat område. Dessutom så vet vi också att långvarig exponering för buller har hälsoeffekter, även när de inte upplevs som störande av den drabbade. Det framgår av stadsdelsnämndernas remissvar att många medborgare lider av att Bromma, och flygtrafiken till och från flygplatsen, innebär stora bulleremissioner. Med det nya avtalet kommer dessutom bullret rakt under in- och utflygningsbanorna att öka, då man minskar bullerspridningen i sidled för att möjliggöra ytterligare bebyggelse i anslutning till flygplatsen. Det enda rimliga vore att avveckla flygtrafiken istället.

För det tredje handlar det om näringslivet och vad som är bäst för Stockholm i den internationella konkurrensen. Vi har allt att vinna på att stärka Arlanda som nav för flygtrafiken i vår del av Europa. Köpenhamn har 21,4 miljoner, Oslo 19,0 miljoner Arlanda 17,9 miljoner och Helsingfors 13,1 miljoner passagerare per år. Goda flygtransporter är mycket viktigt för den internationella konkurrenskraften. Ett mer internationellt konkurrenskraftigt Arlanda är något som många aktörer lyfter fram t.ex. Invest in Sweden Agency och Svenskt Näringsliv. Även den internationella näringslivsorganisationen World Economic Forum anser att Arlanda måste förbättras (enligt en referens från Svenskt Näringsliv). Bromma är inte lösningen för Stockholm. Bromma är inte en del i internationellt nav, utan bidrar istället till att splittra upp trafiken till Stockholm.

Övergripande synpunkter

Stockholm är fantastiskt! Men stockholmarnas förutsättningar är mycket olika. Vi kommer från skilda bakgrunder och befinner oss i skilda situationer i livet. Många är stressade och jobbar hårt för att pussla ihop livets alla krav, med arbete, resor, familj och fritid. Många av oss är oroade för att vi saknar arbete, bostad eller inflytande över våra liv och vår stad. Vi stockholmare vill ha bra jobb till skälig lön. Vi vill kunna bo bra och välja mellan hyresrätt, bostadsrätt, villa och radhus till en rimlig kostnad. Vi vill ha bra förskola och skola till barnen, och en bra äldreomsorg. Vi vill känna oss trygga när vi går ut och handlar eller går på bio. Vi vill ha en rimlig resväg till jobbet och inte mer trafik än att vi slipper bli sjuka. Om vi blir sjuka vill vi ha en bra sjukvård. Det är många frågor som ställs på sin spets i Stockholm Därför måste också utgångspunkten för planeringen vara frihet, jämlikhet och solidaritet. På de fundamenten vill vi bygga och utveckla framtidens Stockholm. Drömmen om ett Stockholm för alla måste vara utgångspunkten när vi tar fram en ny översiktsplan.

Generellt så tycker vi att översiktsplanen som nu går till utställning tar upp många av de utmaningar vi står inför men har ett antal medskick till det fortsatta arbetet.

Stockholm staden på vattnet

Vi vill se en särskild strategi för hur vi kan använda och utnyttja vattnet. En vattennära bebyggelse skulle till exempel kunna åstadkommas genom att leda in vatten i kanaler samtidigt som det är angeläget att strandskyddet värnas.

Båtar är en naturlig del av en stads som Stockholm. Vi vill att båtlivet fortsätter att leva och utvecklas. Vi behöver dock effektivisera uppställningsplatserna på vintertid. Ofta ger dom ett mycket skräpigt intryck som skapar otrygghet. Det skulle man kunna använda strandparkeringar som uppläggningsplatser. På det viset skulle man kunna nyttja strandlinjen under årets alla dagar samtidigt som strandparkeringarna fyller en funktion även på vinterhalvåret.

Ett starkt näringsliv och utbildningssystem

I den internationella konkurrensen är kunskap och kompetens det allra viktigaste för Stockholm. Vi måste fortsätta att satsa på forskning och utveckling och investera i kunskap och livslångt lärande.

En socialt sammanhållen och levande stad

Förutsättningen för ett Stockholm för alla är klyftorna mellan olika områden och olika grupper i staden utjämnas. Det kräver ett mycket medvetet arbete och analyser i planeringen av socioekonomiska konsekvenser. Vid all planering måste frågor som upplåtelseformer, inkomster, sysselsättningsgrad, barns skolresultat, befintliga bostadsstorlekar osv analyseras noggsamt. Ska klara att bryta den allt accelererande segregationen och jämna ut klyftor mellan människor så behövs en mycket större medvetenhet i beslutsfattandet och i processen. Är vi inte medvetna om antalet hyresrätter, boende sammansättningen, möjligheterna till att göra "boendekarriär" i den egna stadsdelen kommer vi aldrig att komma åt själva problemet..

Det kräver också ett mycket aktivt arbete för att öka de lokala arbetstillfällena och tillse att vi får levande stadsmiljöer även i ytterstaden.

Det behövs ett system för analys av socioekonomiska konsekvenser i alla ärenden även i översiktsplanen.

Idrott rekreation och attraktiva grönområden

I takt med att Stockholmsborna blir fler ökar också behovet av idrotts- och rekreationsytor. Vi behöver ta om hand och utveckla områden som Kyrkhavn och eko-park syd. De gröna kilarna måste värnas och nya idrottsanläggningar komma till stånd. Därutöver behövs ett aktivt underhåll av densamma.

Folkhälsoaspekter borde också på ett tydligare sätt vägas in i stadsplaneringen. Cykelstråk borde finnas med på ett tydligare sätt.

Ett modernt transportsystem och hållbart resande

Det är med viss oro vi ser på regionens prioriteringar i kollektivtrafiken. Vi kan inte nog understryka vikten av T-bana utvidgning mellan Odenplan – KS som måste ske i samplanering med norra stationsområdet. Därutöver vill vi trycka extra på vikten av spårväg syd. I övrigt ställer vi oss bakom de prioriteringar som gjorts i Cederschiöldsförhandlingen

Bra kollektivtrafik lösningar måste komma först när vi planerar nya bostadsområden. Vi behöver också överväga hur vi på ett bättre sätt kan använda vattnet för att transportera människor.

Bostadsförsörjning i en växande stad

I takt med att Stockholm växer så måste vi också inse att Stockholms kommun inte själva kommer att klara bostadsförsörjningen. Det behövs ett regionalt ansvarstagande för densamma där länets samtliga kommuner är med och bidrar med bostäder i olika upplåtelseformer.

Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem

Vi vill se en särskild översyn på hur man kan utveckla och effektivisera stadens terminalområden. Med modern teknik skulle hanteringen kunna förbättras avsevärt. Samtidigt så behövs reserver för godstransporter som också skulle kunna bidra till mer miljövänligare och färre frakttillfällen. I texten nämns att det ska finnas citynära omlastningsytor. Dessa måste pekas ut.

En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden

Hela staden måste leva. Fortfarande läggs ett för stort fokus på innerstaden. De allra flesta Stockholmare bor trots allt i ytterstaden

och människor behöver värden också i sin närmiljö. Tillgången och möjlighet till människors möten är mycket viktiga i detta sammanhang. Plats för människors möten både spontant och organiserat är av yttersta vikt. Utan samlingslokaler så dör föreningslivet.

Miljö säkerhet i en tät storstad

Många av stadens bostadsområden är utsatta för höga bullernivåer som enkelt skulle kunna åtgärdas med modernare lösningar för att sänka ljudnivån. Det behövs en ny Strategi för hur vi kan förbättra befintliga boendemiljöer genom bullerdämpningar.

3) Cecilia Obermüller (mp) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt följande:

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner i huvudsak redogörelsen för samrådet om Stockholms översiktsplan
2. Ta fram olika scenarion / visioner för Stockholms utveckling
3. En utvärdering av ÖP 99 bör göras
4. Underlaget behöver ändras, bearbetas samt kompletteras inför utställning
5. De 4 strategiernas inriktning ändras
6. Byggnadsordningen och dess förhållningssätt skall vara en del av översiktsplanen
7. Kartan skall göras tydlig och läsbar, tyngdpunkter, sambanden /stråken måste konkretiseras bättre.
8. Antalet tyngdpunkter bör minskas
9. Bromma flygfält skall bibehållas som ett viktigt stadsutvecklingsområde
10. Barnperspektivet måste arbetas in i hela dokumentet
11. Demokratiaspekterna behöver stärkas
12. Den strategiska hållbarhetsdömningen bör vara del av översiktsplanen
13. Vidare arbeta in synpunkter enligt nedanstående
14. Stadsbyggnadsnämnden ger kontoret i uppdrag att efter bearbetning och komplettering ställa ut förslaget till Stockholms översiktsplan, innefattande samtliga bilagor som skall utgöra en del av kommande öp .

Övergripande

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

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

Vi har stadens charm och god livsmiljö som etableringsfaktor och lockar till oss fler och fler boende och besökare. Staden växer och det är viktigt med målet om en tät integrerad stad vars struktur ger underlag för utbyggnad av kollektivtrafik och inte ökat bilberoende. Vi har ännu så länge ett världsrykte som miljöstad. För detta arbete behövs långsiktiga strategier för att behålla grönska, öppna vatten, ett vackert stadslandskap, en god livsmiljö för medborgarna och ett framåtsyftande arbete med miljöanpassat byggande och en bra infrastruktur.

Tidigare översiktsplaner har genom tidigare breda och demokratiska förankringsprocess stor tyngd som verktyg för en långsiktig markhushållning. Detta bör inte äventyras. En strategisk översiktsplan som nu föreslås, där man sedan arbetar med tematiska tillägg och sektoriella planer, tappar helhetsperspektivet och långsiktigheten man bör sträva efter. Denna nya typ av strategisk översiktsplan duckar för målkonflikterna och lämnar över problemen till senare skede.

Alla bilagor och appendix etc har en oklar status och bör i stället inkluderas i översiktsplanens huvuddokument .

Då detaljplaneprocessen i ökad utsträckning, i statliga utredningar, föreslås vila på och bottna i den antagna översiktsplanen är det oerhört viktigt att inte ÖP blir ett konjunkturstyrt dokument, en amöba. Det är oerhört viktigt att tillämpa programskede i planarbetet. Ju "lösare" översiktsplanen är utformad ju mer programarbete behövs. Arbete med områdesprogram för helhetsgrepp är önskvärt En utvecklad områdesplanering mellan översiktsplan och detaljplanenivå är bra för att inkludera medborgarna och även omvänd planprocess bör tillämpas överallt där så går.

Ta fram olika scenarion / visioner för Stockholms utveckling

Visionen och visionsarbetet som ska ligga till grund för kommande översiktsplan måste ske med bred förankring hos medborgare, näringsliv, föreningar, intresseorganisationer, myndigheter och olika instanser . Vision 2030 borde inte ensamt utgöra grund för den kommande översiktsplanen, fler scenarion behövs. Målbilden i 2030 är inte Stockholmarnas. Vision 2030 är i mångt i konflikt med att skapa en miljömässigt hållbar stad och står även klart i konflikt med att uppnå stadens klimatmål. Det borde ha gets möjligheter för annat än visionen "Stockholm en stad i världsklass". Är detta medborgarnas vision om sitt framtida Stockholm? Att sätta Stockholm på Kartan? Snarare vill de flesta nog ha en bra stad att leva i, för sig själv och sina barns vidkommande.

Nämnden vill att man ger olika scenarion för hur det framtida Stockholm kan te sig. Först måste vi gemensamt bestämma vilket Stockholm vi vill se i framtiden, sedan kan man diskutera medlen, vägarna att uppnå detta.

Miljöpartiet vill se ett hållbart socialt och miljömässigt Stockholm där vi samtidigt som vi utvecklar och värnar den gröna infrastrukturen skapar bra boendemiljöer för alla Stockholms människor oavsett bakgrund och ursprung.

En utvärdering av ÖP 99 bör göras

Det kanske hade varit bättre är att enkom aktualitetspröva översiktsplanen igen än att hasta fram en ny ÖP som får en bristfällig demokratisk förankring

Den nu gällande Översiktsplan 99, är en god grund att stå på för stadens framtida utveckling. Givetvis bör dock arbetet fortsätta för att ta fram en välförankrad ny översiktsplan. Efter omarbetning och kompletteringar kan arbetet fortskrida för att kunna anta denna.

Underlaget behöver ändras, bearbetas samt kompletteras inför utställning

Kollektivtrafiksatsningar måste ges förtur före utbyggnad av nya vägar. Därför kan inte en hållbar framtida utveckling innehålla planering av Förbifart Stockholm och Österleden.

Förbifart Stockholm kommer enligt all samlad konsekvensanalys att innebära ökad personbilstrafik. Om Stockholmsförhandlingen genomförs, där bland annat Förbifart Stockholm ingår, så kan vägtrafiken i regionen komma att fördubblas till 2030. De resurser som nu avsätts för Förbifarten och som i praktiken kommer att stimulera till ökat bilanvändande behöver ombudgeras till utbyggnad av spårtrafik. Det behövs en prioritering av kollektivtrafik på bekostnad av vägbyggen.

Framsynta massiva kollektivtrafiksatsningar är nödvändiga. Våra vattenvägar och målpunkter / kajlägen även utanför innerstaden måste tas med i planeringen.

Det övergripande målet måste vara miljömässig hållbarhet, det är och förblir grunden för vår överlevnad och den ekonomiska tillväxten måste hålla sig inom den omfattningen att målet om hållbar utveckling ej äventyras.

Fokusområden och stråk får inte komma i konflikt med klimat- och miljömål eller skada stadens gröna infrastruktur.

Frimärksplaneringen i många av våra välplanerade förorter behöver bromsas nu och en tillväxt i utpekade stadsutvecklingsområden är däremot att förorda. Förorten kan inte på ett bra sätt omvandlas till tät blandstad utan att förlora sina kvalitéer. Det blir inte innerstad som resultat, utan enkom sönderbyggd förort. Kompletteringar måste ske med största varsamhet.

Bromma flygplats och dess kringområden kan inte framgent få blockeras. Planering för en klimatneutral stadsdel bör påbörjas i ÖP

Årstafältet skall bli ett aktivitetsfält och inte exploateras.

Arbetet med inrättande av naturreservat skall fortsätta.

Underlaget behöver kompletteras. Här är några av de viktiga frågeställningar utöver byggnadsordningen som måste arbetas in i underlaget och en kommande ny översiktsplan (ej rangordnade).

- Vattenvägarna – kollektivtrafik på vatten här finns en enorm utvecklingspotential och ett alternativ till annan typ av transport och dyra infrastruktursatsningar ska tydliggöras och även målpunkter utanför innerstaden skall tas med.
- Klimatpåverkan är en genomgripande frågeställning i stadsplaneringen, men den är sparsamt berörd – (infrastruktur, bostadsbyggande, energiplanering, vattenhushållning etc) en robusthet i systemen måste planeras in i ÖP
- Arbete med Stockholms ekologiska infrastruktur och ekologiska hänsynstaganden måste utökas. Den stadsnära oerhört värdefulla naturen skall skyddas, planeras och skötas. Fortfarande finns ett föråldrat synsätt i relation till närmaturen i planeringen. Bakåtsträvandet har dessutom accelererat i och med denna översiktsplan som innebär ett paradigmskifte i exploateringen och synen på grönmark.
- Nya naturreservatsbildningar saknas helt såsom, Årstaskogen, Rågsveds friområde, Majrosskogen, Älvsjöskogen, Kyrkamn-Lövsta- Riddersvik, m.fl. Ekopark syd borde givetvis också finnas i en ny öp.

- Kulturmiljöfrågor och skydd är fortfarande styvmoderligt behandlat.
- Förortens kvalitéer med, luft, ljus, närmatur och relativ tystnad måste värnas.
- Hälsöfrågor med buller, dålig luftkvalité, strålning mm måste tas på allvar.
- Samband med grannkommunerna behöver ytterligare utvecklas med mer av kopplingar på ömse sidor om kommungränser.
- Rejåla framsynta kollektivtrafiksatsningar är nödvändiga
- Hur ska vi nå vår stolta målsättning om att vara bäst på tillgänglighetsfrågor?
- Hamnar/Terminalområden/ godstransporter på spår /kommunaltekniska områden vad ska vi ha kvar, vad ska bort, vad ska vi skapa?
- Verksamhetsområden – det talas vackert om funktionsblandning men i verkligheten trängs ständigt verksamhetsområden undan av bostadsbyggande. En öppen inriktningsdiskussion krävs. Målkonflikterna måste adresseras.
- Renhållning och kretsloppsperspektivet behöver få tydligt utrymme och strukturer
- Friluftsliv och koloniområden är frågor som inte behandlats tillräckligt utförligt

De 4 strategiernas inriktning ändras

Stockholm är en liten, mycket vacker och charmig stad i norra Europa. Skönheten ligger i samspelet mellan den naturgivna topografin, stadsbebyggelsen, vattnet och grönskan. Detta är vår främsta tillgång. Självbilden i vision 2030 är skev och därmed strategierna.

Deras gemensamma nämnare är att exploatera grönområden i Stockholm. Detta måste ändras.

Att den enda vägen till hållbar stadsutveckling skulle vara den täta staden har ifrågasatts. (se t.ex. Karin Bradleys forskning) hela livet i den täta staden bygger på att man kan resa därifrån. Stockholms innerstads- och medelklassens befolkning reser på fritidsresor, till sommarstugor och långresor och firar knappast sin midsommar i Vasaparken. I förorten däremot är andelen resandet lägre och där används befintliga grönområden vid Valborg och andra helger. En förtätning i förorten kan ge samma nackdelar som innerstadens med buller och exploatering men behöver inte alls ge dess fördelar i form av service och kultur.

Byggnadsordningen

Byggnadsordningen och dess förhållningssätt skall vara en del av kommande ÖP.

Den visar på ett mycket bra sätt på vilka befintliga värden vi bygger den framtida staden. Med byggnadsordningen som grund tillvaratas historik, kulturmiljö och stadens nuvarande kvalitéer. Den skall utgöra en del av översiktsplanen, inte ett bearbetat senare tillägg.

Kartan

Visserligen är det bra att översiktsplanen är ett strategiskt dokument men detaljeringsgraden är viktig. Karta och samrådsunderlag är mycket ungefärliga och imprecisa. I enlighet med (PBL) plan och bygglagen skall planens innebörd och konsekvenser kunna utläsas

utan svårighet. För att människor ska kunna skapa sig en uppfattning kring den faktiska planeringen och för att kunna ta ställning till den kommande nya översiktsplanen, behövs betydligt bättre kartmaterial.

Antalet tyngdpunkter bör minskas

Prioriteringar bör göras bland tyngdpunkter i ytterstaden. Stadens investeringar måste styras och väljas.

Bromma

Bromma flygplats med 140 hektar mark i ett centralt läge i staden bör givetvis utvecklas till en funktionsbandad miljösmart ny stadsdel. Det finns många skäl till varför Bromma är direkt olämpligt som flygfält. Det är bl.a. klimatfrågan, omfattande bullerstörningar av flyget samt transporter till flygplatsen och säkerhets- samt riskfrågor.

Barnperspektivet

Barn- och ungdomsperspektivet saknas fortfarande. Det är deras framtida stad. En stad utformad för barn, är en bra och hälsosam stad för alla medborgare.

Demokratiaspekterna behöver stärkas

Våra medborgare är inte motborgare. Det är för de människor som nu lever i Stockholm samt nya medborgare och framtida generationer vi vill utveckla staden. Vi ska göra det med människorna inte "mot" dem. Processen och det demokratiska förankringsarbetet måste utvecklas. Föreningar, näringsliv, allmänhet (i synnerhet barn och ungdomar) och intresseorganisationer borde ha fått vara delaktiga redan under visionsarbetet. Trots att synpunkterna som inkommit i samrådet varit omfattande och oerhört många personer engagerat sig i bl.a. skyddet av grönområden har detta inte lett till förändringar i materialet. Inriktningar och strategier är redan låsta och möjligheten till påverkan tycks mycket begränsad. Var tog Ålborgskonventionen och Agenda-21 tänkandet vägen?

Den strategiska hållbarhetsbedömningen bör vara del av översiktsplanen

Den fanns i samrådsunderlaget - var tog den vägen?

Övergripande angående underlaget

Oro finns att hälsa, grönstruktur, integration, barnaspekter, vattenvård, kulturmiljö, tillgänglighet, klimatfrågor m.m. tonas ner då de är svagt uttryckta i 2030 dokumentet. Vision 2030 innehåller även ett tydligt paradigmskifte, tidigare uttrycktes klart i byggnadsordningen och grönstrukturkartan att vår park- och naturmark inte skulle exploateras, nu raderas denna ambition ut, förorterna ska byggas ihop och lite hänsyn tas till kulturmiljöaspekter.

Målet om en fossilbränslefri stad blir svårt att uppnå. Med den regionala prognosen om dubblad trafikmängd till 2030. Det framgår inte hur denna konflikt ska hanteras.

De fokusområden som utpekats kan rymma mycket, men mycket tydlig är ändå tillväxtfixeringen, mer än att se till en långsiktig hållbarhet för vårt närsamhälle och vår värld.

Hur denna sparsmakade öp även skall ersätta riktlinjer för bostadsförsörjning och energiplan är tveksamt.

Stockholm staden på vattnet

Kollektivtrafik på vattnet är tidigare nämnt. Strandskyddet och skydd av naturmarksstränder är väsentligt. Fokusområdet - Ett Stockholm "på" vattnet, som väl ändå borde vara "vid" vattnet kan lätt bli ett "i" vattnet om man vägrar att inse vad klimatförändringarna kan innebära för Stockholm. Arbetet för bättre vattenkvalitet behöver förstärkas i Stockholm.

Ett starkt näringsliv och utbildningssystem

Staden måste värna befintliga företag-, terminal- och kommunaltekniska områden. Det går inte att planera bostäder inom och i direkt anslutning till områdena om arbetsplatserna ska behållas. Aktivt arbete bör ske för att avkontoriserar innerstaden och skapa utrymme för mer arbetsplatser i förorterna. Det måste fokuseras mer på småföretagarnas villkor i staden. Centrumanläggningar är inte alltid det bästa. Lokala centrum i olika stadsdelar måste få möjlighet att utvecklas. Albanoområdet inom Nationalstadsparken skall och bör vikas för institutionernas framtida behov, inte planeras för service och bostäder.

En socialt sammanhållen och levande stad

En medveten aktiv satsning måste göras för att förbättra och rusta upp ytterstaden i samverkan med befolkningen. Behov och önskemål ska styra processen. Stora vinster kan göras i energieffektivisering av miljonprogramsområden. Mer lokaler för företag måste skapas och det finns stort behov av samlingslokaler för alla boendes behov och aktiviteter för ungdomar.

Service måste finnas i alla stadsdelar och skall inte bara koncentreras till t.ex. Kista eller Skärholmens centrum.

Idrott rekreation och attraktiva grönområden

Fokusområdet –"Miljö och Hälsa" visar på tydliga konflikter.

En startegisk miljöbedömning har gjorts samt en miljökonsekvensbeskrivning, dessa dokument visar att vi behöver ändra inriktning i öp för att i större utsträckning få till stånd ekologiska hänsynstaganden. Det är när de stora riktlinjerna för användning av mark- och vattenområden tas som bedömningar av samhällsnytta kontra miljöhänsyn och hälsoaspekter ska göras. Konsekvenser av olika inriktningar ska belysas med ett helhetsperspektiv där hållbar utveckling bör vara ledstjärnan.

Storleken har betydelse...Att bevara naturmark skall tydligt innebära beslut om bevarande över tid, t ex som naturreservat el dyl. Eventuell exploatering av obebyggda mark- och vattenområden ska kompenseras så att likvärdiga ekologiska tjänster bevaras i närområdet, vilket är den formulering som fanns i stadens miljöprogram 2002-2006. Det behövs indikatorer som klart och tydligt visar hur mycket grönmark som försvinner i samband med exploateringsprojekt. För den ekologiska infrastrukturens funktion är bevarandet av sammanhängande grönstråk och även storleken av betydelse

BUS- programmet bör tas in som ett viktigt planeringsunderlag . Reservaten ska fortsätta avsättas i enighet med öp 99 och den övriga gröna infrastrukturen värnas och utvecklas. Det är även dags att bilda Ekopark syd. Arbetet bör startas.

Folkhälsoaspekter borde också på ett tydligare sätt vägas in i stadsplaneringen och friluftslivet samt kolonistugeområdena är knappt

ens omnämnda. I takt med att Stockholmarna blir fler ökar behovet av idrotts- och rekreationsytor.

Ett modernt transportsystem och hållbart resande

Prioriteringen är A och O. Spårbunden kollektivtrafik, kollektivtrafik på vatten och utbygda cykelbanor är det som måste prioriteras. Nya områden skall från första början förses med högklassig kollektivtrafik.

Bostadsförsörjning i en växande stad

I takt med att Stockholm växer så måste vi också inse att stockholms kommun inte själva kommer att klara bostadsförsörjningen. Det behövs ett regionalt ansvarstagande för densamma där länets samtliga kommuner är med och bidrar med bostäder i olika upplåtelseformer. Avkontorisering av innerstaden bör planeras. Hushåll med begränsade ekonomiska möjligheter skal stödjas och planeringen måste prioritera dessa grupper.

Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem

Med fler och ihållande värmeböljor måste staden planera för att hantera kylning av offentliga lokaler och bostäder samt bygga bostäder så att de utöver att vara energisnåla även klarar av att kylas utan stor energiåtgång. Programmet för miljöanpassat byggande bör åter införas av staden..

En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden

Byggnadsordningen skall in i översiktsplanen. Stadssilhuetten värnas.

Miljö säkerhet i en tät storstad

Dagvattenhanteringen är inte tillräckligt bra och behöver adresseras i stadens framtida planering. Bullerfrågan är en av de viktigaste hindren för ett gott stadsbyggande. Källan dvs trafiken av olika slag måste minskas. Det behövs en ny Strategi för hur vi kan förbättra befintliga boendemiljöer genom bullerdämpningar.

Konkret angående underlaget

- 3:12 - områden ska utökas för vissa av våra trädgårdsförstäder / villastäder för att skydda dem från rivning och överexploatering
- Bromma flygplats skall börja planeras för bostäder och verksamheter
- Årstafältet ska bli en landskapspark i enlighet med antagen detaljplan.
- Naturresevatbildning av - Årstaskogen, Älvsjöskogen, Riddersvik-Kyrkhamn, Rågsveds friområde, Majroskogen, Norra och södra Djurgården m.fl.
- Gubbängsfältet ska förbli fält
- Nynäsvägen bör överdäckas om detta stråk ska utvecklas. Vad "Nynästråket" dock innebär är oklart Sträckan längs Nynäsvägen från Blåsut och söderut kan knappast utvecklas mer (utom arenan med omgivningar) och stadsbebyggelse längs Nynäsvägen söder om Sockenvägen är inte önskvärt.
- Alla nybyggen bör vara energieffektiva och helst passivhus. Det äldre bostadsbeståndet behöver byggas om och miljöanpassas.
- Området längs Magelungsvägen mellan Farsta och Högdalen ska ges en mer "urban karaktär". En del exploatering får man förstås räkna med om och när det ska byggas en spårväg där,

men för att inte klyva Ekopark Syd mitt itu måste biten Högdalen-Fagersjö hållas rimligt fri frånbyggnation.

Demokratin

Den demokratiska processen ges allt mindre utrymme i stadens planering och miljöpartiet finner detta mycket otillfredsställande. I sin iver att förkorta planprocessen tillmötesgår man i hög grad byggbranschen men tappar bort vem man utformar staden för, nämligen människorna.

Stadsbyggnadskontorets ambitionsnivå är oftast hög men arbetet undergrävs av nedskärningar Personalen är starkt decimerad om man jämför med 10-15 år tillbaka . Planprocessen måste kvalitets och demokratisäkras då den håller på att bli riktigt usel i Stockholm. Det krävs dock resurser för att kunna genomföra goda planprocesser.

Nu används i allt högre utsträckning enkelt planförfarande och man undviker att hålla programsamråd, eller gör normalt planförfarande där man hoppar över programsamrådet. Andra instanser och invånarna ges allt mindre tid och möjlighet att få insyn och kunna påverka planprocessen. Nästan oavsett vad som förs fram i denna krypta samrådsprocess och oavsett hur många medborgare som för fram argument så körs de över och stämplas som särintressen. Det enda sättet att försöka hindra okänsliga, dåliga eller skadliga projekt blir att överklaga. Fler JO-anmälningar görs mot tjänstemän och frustration hos medborgare leder även till mer obehagliga situationer.

Den process som är tänkt att säkerställa de boendes medinflytande över sin närmiljö åsidosätts i allt större utsträckning. Byggherrarna och exploitörer får oerhört mycket inflytande med en försvagad förvaltning, en förvaltning som måste kunna värna det allmänna och stadens övergripande intressen. Nu tvingas förvaltningen i mångt arbeta reaktivt. Detta är inte samhällsekonomiskt vettigt. En öppen dialog med invånarna är bättre för att åstadkomma en sansad och demokratisk process i planärenden.

Svensk fastighetsrätt kan redan idag beskrivas som konfiskatorisk och den svenska lagstiftningen ger vid jämförelse med annan internationell lagstiftning ett svagt skydd åt enskilda personer kontra starka exploitörer eller det ”goda” samhället.

Att i detta skede introducera en rullande översiktsplanering baserad på sektoriella frågor är synnerligen olämpligt. Sedan hänvisar man i värsta fall till en hastigt ändrad översiktsplan för att motivera enkla planförfaranden eller att inget programarbete behövs. Det är djupt oroande att översiktsplaneringen kan bli ett instrument styrt av tillfälliga politiska nycker och starka sektoriella aktörer. Översiktsplanen riskerar bli en ogripbar och svårförstådd amöba som snabbt kan ändra inriktning.

Öppna nämndmöten, en öppnare planprocess och omvänd planprocess med mer av demokratisk insyn behövs. Det är dags att öppna upp för invånarna, intresseföreningar och även barn och ungdomar måste få inflytande över stadens utveckling. Det som förs fram från Stadsdelsnämnderna måste ges mycket större tyngd i bedömningarna. Nu har handläggningen ändrats och ytterligare urholkat stadsdelsnämnderna som remissinstans i planärenden. Ärenden sänds till stadsdelsförvaltningen och det är inte självklart att den politiska nämnden får yttra sig i planärendet.

Att arbeta med områdesplanering och då speciellt med omvänd planprocess kan vara ett bra sätt att förankra framtida projekt. Detta visade sig i Kärrtorpsområdet, där arbetet mottogs med stort lokalt intresse och planerna sedan kan antas på ett smidigare sätt.

4) Maria Hannäs (v) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt följande:

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner i huvudsak redogörelsen för samrådet om Stockholms översiktsplan.
2. Stadsbyggnadsnämnden ger kontoret i uppdrag att ställa ut förslaget till Stockholms översiktsplan, innefattande samtliga bilagor.
3. Samt anför följande:

Övergripande mål

Stockholm stad står inför flera stora utmaningar. Staden beräknas växa till en miljon invånare och Stockholmsregionen breder ut sig. Samtidigt blir det allt tydligare att jordens resurser är begränsade och att taket snart är nått, vi måste minska vår användning av energi och bygga en hållbar stad som inte förbrukar mer än vad som kan återskapas. Vänsterpartiet ställer sig bakom målen om en tät integrerad stad med en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken och som leder till att användningen av bil begränsas. Stockholm stad har antagit målet att bli fossilbränslefri 2050, vi stödjer det målet men menar att omställning måste gå fortare och att lösningen inte är att byta ett bränsle mot ett annat. Privatbilismen måste minska, transporter bli effektivare och stadsplaneringen verka för en tät och integrerad stad där det som människor behöver i sin vardag finns på gång- och cykelavstånd eller en kollektivtrafikresa bort.

Aktiv samhällsplanering

Vänsterpartiet vill betona översiktsplanens viktiga roll för stadens långsiktiga utveckling. I Stockholm har både de sociala skillnaderna och dess rumsliga konsekvenser i form av segregation ökat dramatiskt under senare år. Denna utveckling måste brytas. Vänsterpartiets mål är ett hållbart stadsbyggande där sociala och miljömässiga faktorer sätts främst. Översiktsplanen kan tillsammans med en social bostadspolitik användas för att uppnå en sådan utveckling. För att översiktsplanen ska fungera som strategiskt dokument behöver resurser avsättas för att möjliggöra en aktiv och målinriktad planering. En utvecklad områdesplanering mellan översiktsplan och detaljplan måste prioriteras för att uppnå ett effektivt genomförande. Områdesnivån lämpar sig också för att vidareutveckla medborgardeltagandet och pröva nya metoder för t.ex. omvänd planprocess.

Tydligare socialt perspektiv

Vänsterpartiet menar att det sociala perspektivet i planeringen måste stärkas. I översiktsplanen behöver såväl barn- som genusperspektiv belysas tydligare. Tillgänglighetsfrågorna för funktionsnedsatta måste också lyftas fram mer. Ekonomiskt utsatta familjer har varken råd med bil eller SL-kort och är därför hänvisade till lokal service, vilket är extra kännbart för dem som bor i små stadsdelar. Ungdomar har svårt att komma till idrottsanläggningar om de inte finns inom gång- eller cykelavstånd. Även äldre är beroende av närservice inom gångavstånd. Ur miljösynpunkt ska ingen tvingas ha bil för att handla

dagligvaror. I ett bra centrum måste det finnas såväl affärer som möjlighet till kultur, idrott, kommunal service och mötesplatser. Olika typer av lokaler för hantverkare och mindre verksamheter är viktigt för mångfalden. Om stadsdelscentrumen utvecklade egna profiler skulle det öka områdenas attraktivitet. Översiktsplanen måste tydligare markera hur viktigt det är ur demokratisk synvinkel med väl fungerande lokala centrum inom gångavstånd för de boende.

Det behövs ambitiösa tillgänglighetsmål i översiktsplanen som tydligt visar att inriktningen är en stad med full delaktighet för alla. Det är viktigt att målen tas fram i dialog med handikapprörelsen. Först när miljön är utformad så att hela samhället är tillgängligt för alla får vi en jämlik stad. I likhet med Funktionshindersombudsmannen anser vi att planering och byggande i Stockholms stad ska vägledas av "Design-för alla"-principen, som utgår från en inkluderande strategi.

Blandad stad

Stockholm har blivit en allt mer delad stad och det krävs mer än enskilda förortslyft för att råda bot på den problematiken. Den utbildningspolitik som förts de senaste åren har varit en segregationspolitik som gjort innerstaden till en plats dit bara de som har råd att köpa en bostadsrätt har tillträde. Vänsterpartiet kräver en omstart som innebär att en socialt och kulturellt blandad stad blir ett övergripande mål. Översiktsplanen måste förtydligas så att stadsbyggandet aktivt stödjer en sådan utveckling och även kan samordnas med en ny mark- och bostadspolitik.

För att motverka segregationen bör stadsbyggandets fokus riktas mer mot ytterstaden än idag. Samtidigt måste alla de stora stadsutvecklingsprojekten ges ett mycket tydligare socialt perspektiv. Segregationen måste motverkas på alla plan i stadens utvecklingsarbete för att bli framgångsrikt. En förstärkning av allmännyttan är nödvändig för att alla ska ha råd och lika möjlighet att få en bra bostad i det område man önskar. Hyresrättsbyggandet ska ges tydlig prioritet i villaområden och segregerade stadsdelar i närförort och innerstad.

Hållbar struktur

Idén om den täta och hållbara staden finns väl utvecklad i förslaget till ny översiktsplan. Tyvärr avviker planerna på stora vägutbyggnader radikalt från detta tänkande och baseras istället helt på den s.k. Stockholmsförhandlingen. Blir planerna verklighet kommer bilberoendet öka och klimatmålen inte att nås. Bygget av Förbifart Stockholm stimulerar en utglesning av staden och strider därmed mot hela översiktsplanens intentioner. Vägen sägs knyta ihop de norra och södra regionhalvorna men kommer att leda till betydande barriäreffekter lokalt. Projektet medför även ingrepp i värdefulla natur- och kulturmiljöer samtidigt som helt nya områden utan kollektivtrafikförsörjning öppnas upp för exploatering.

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

Vänsterpartiet anser att parkeringsnormen kan sänkas. Vid nybyggnation ska det istället satsas på goda förbindelser med en attraktiv, modern och bekväm kollektivtrafik och välskötta cykelbanor. Likväl som det finns parkeringsnormer vill vi ha barnnormer, dvs. att lekplatstal införs liksom normer som säkrar att nya förskolor och skolor får tillräckliga ytor för gårdar.

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse nämns i översiktsplanen och sägs vara nödvändig för att knyta ihop motorvägsringen runt Stockholm och avlasta innerstaden. Den östliga förbindelsen planerades att helt gå i tunnel under Saltsjön och Djurgården från Värmdöleden till Frihamnen och knyta ihop Södra länken, Essingeleden och Norra länken. Vänsterpartiet anser inte att Stockholm behöver en ringled och de stadsnära motorvägar som finns eller är under uppbyggnad är mer än tillräckliga. Det finns många exempel på städer som bygger in sig i ringledsstrukturen och när staden växer blir tvungna att bygga ytterligare ringleder eftersom trafiken ökar explosionsartat. Det finns inga studier som visar att det går att bygga bort trafikproblem genom att bygga nya vägar. Nya vägar leder istället till ny trafik med ännu mer köer som följd. Den hållbara lösningen är att satsa på kollektiva transporter, trängselavgifter eller bilfria zoner samt en stadsplanering som främjar transporter till fots på cykel eller med kollektivtrafik.

Järvafältet

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

Bilfri innerstad

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

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

Kollektivtrafiksatsningar

I Stockholm, precis som i Europas övriga storstadsregioner, har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion på ett effektivt och

miljövänligt sätt. I samrådsförslaget finns ambitionen att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen. Vänsterpartiet stödjer de kollektivtrafikutbyggnader som planeras i Stockholmsområdet med särskilt prioritet för snabbspårväg Syd där vi vill se en dragning från t-bana 17 Skarpnäck via t-bana 18 Farsta och t-bana 19 Högdalen/Hagsätra till pendeltåg i Älvsjö och från Älvsjö vidare till Kungens kurva och Skärholmen/ med t-bana 13 och via Masmö, t-bana 13 till pendeltåg i Flemingsberg. Vi vill även se en prioritering av tunnelbana Kungsträdgården Nacka. Vi vill att staden snarast utreder möjligheterna att införa kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar för att ytterligare förstärka alternativen till kollektivt resande.

Cykelstaden

Utbyggnaden av cykelbanor ska fortsätta, både i yttre- och innerstaden. Målsättningen är att cykeln ska bli det självklara transportmedlet för all fler. Det är därför av största vikt att cykelbananätet binds samman både i inner- och yttrestaden samt att samarbeten upprättas med grannkommunerna. För att öka cyklingen krävs också en generellt sett högre standard och ett förbättrat snö- och halkunderhåll på cykelbanorna.

Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter. Farliga områden ska definieras och åtgärdas så att cykeltrafiken blir fysiskt skild från både gångtrafik och biltrafik, exempelvis genom nivåseparering. Cykelplan 2006 innehåller en mängd prioriterade förslag på utbyggnad av cykelbanor. Vänsterpartiet vill genomföra Cykelplan 2006, både i yttre- och innerstaden. Stockholm City Bikes ska utvecklas även till yttrestaden och bli en självklar del av stockholmarnas vardag.

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

Utveckling av grönstrukturen

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

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

- Årstaskogen med Årsta holmar
- Norra Djurgården
- Järva friområde
- Älvsjöskogen
- Rågsveds friområde (där arbetsområdet Snösätragränd inne i friområdet måste avvecklas)
- Kyrkhamn-Lövsta.

Till dessa områden ska tilläggas följande som i framtiden bör bli skyddade: Fagersjövägen med Farstanäset, Ekopark Syd som bl.a. innefattar Majrosskogen och Magelungen. Detta för att, enligt

intentionerna i översiktsplanen, säkra gröna samband både i staden och i dess kranskommuner.

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

Sammanlänkning av stadsdelar

Många av ytterstadens stadsdelar har en stark identitet som är viktig för de boendes trivsel och engagemang i sitt område. Att ”länka ihop” stadsdelar är därför inget självändamål utan måste vägas mot andra aspekter som t.ex. ”mellanrummens” kvaliteter. Målet om en sammanhållen stad får inte bli detsamma som att bara placera ut ny bebyggelse mellan dagens stadsdelar. Åtgärder måste utgå från lokala förhållanden. Ett bra exempel är överdäckningen av stora miljöstörande trafikleder t.ex. Nynäsvägen mellan Gullmarsplan och Skogskyrkogården. De gröna stråk som i ÖP 99 beskrivs som värdefulla gröna förbindelser, skall inte bebyggas. Exempel på olämplig sammanlänkning kan nämnas ängarna mellan Hökarängen och Gubbängen, Nytorps gärde och Grimstafältet.

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

Människor i Stockholm behöver tillgång till grönområden och parker för motion och rekreation. Rapporter från Folkhälsoinstitutet visar tydliga samband på folkhälsa och närhet till ett grönområde eller naturmark. Stockholms gröna kilar är ovärderliga men även mindre grönområden i närförort och förort är oerhört betydelsefulla för stockholmarnas möjlighet att motionera. Stockholms kvalitet ligger i närheten till naturen, oavsett var du bor, den närheten får inte byggas bort.

Miljösmart byggande

Utvecklingen av nya miljöprofilområden där erfarenheterna från Hammarby sjöstad vidareutvecklas är bra och bör fortsätta. Samtidigt bör miljöstandarden höjas i alla nybyggnadsprojekt. Allt byggande bör så snart som möjligt uppfylla kraven för passivhusstandard. Ett sätt att bygga miljösmart är också att satsa på kollektivhus där vissa av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har också positiva sociala effekter som gynnar en socialt hållbar stad.

Vänsterpartiet anser även att nya odlingslotter ska eftersträvas vid all nyproduktion. Det allmänna behovet för människor att ha tillgång till

närliggande små odlingsområden eller koloniträdgårdsområden bör tas upp i översiktsplanen.

Kulturmiljö

Stadens kulturhistoriska värden och riksintressen måste på ett tydligare sätt beskrivas, samt finnas med i utställningsmaterialet. Översiktsplanen och byggnadsordning måste på ett tydligare sätt kopplas till varandra för att byggnadsordningen även i framtiden ska kunna utgöra ett bra stöd för byggandet i staden.

Friluftsliv

Översiktsplanen måste på ett tydligare sätt visa var båtplatser, hamnar för småbåtar och områden för uppläggning skall finnas. Det finns en stor risk att attraktiva områden byggs för bostäder och att staden glömmes bort det "rörliga båtfriluftslivet" och möjlighet till vinteruppläggning.

Bekämpa bullret

Stockholm växer, dels genom ökad inflyttning och höga födelsetal, dels genom att nya områden tas i anspråk för byggelse och infrastruktur. Vägar och trafikleder breder ut sig, nya bostadsområden byggs i anslutning till vägnätet och antalet flygrörelser på Bromma flygplats ökar. Sammantaget ökar antalet människor som är bullerstörda i sitt boende, på sin arbetsplats eller på fritiden. Bullerdämpande åtgärder som bullervallar, treglasfönster, tyst sida i bostäder, avskärmande kontorsbebyggelse och försök med tyst asfalt är viktiga. Men de viktigaste åtgärderna mot buller måste riktas mot bullrets källa. Vänsterpartiet anser att Bromma flygplats ska läggas ner, att staden ska verka för ett förbud av dubbdäck i kommunen och att trängselavgifter ska införas på Essingeleden för att minska trafiken.

Årstafältet – landskapspark

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

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

Årsta partihallar – bostäder och arbetsplatser

Vänsterpartiet vill undersöka möjligheten att bygga nya bostäder vid Årsta Partihallar samtidigt som vissa verksamheter finns kvar. Området skulle kunna bli en levande stadsdel dygnet runt med bostäder och arbetsplatser i samspel. Närheten till den planerade landskapsparken Årstafältet ger möjlighet till naturupplevelse och rekreation.

En förutsättning för bebyggelse är överdäckning av Åbyvägen och bullerbarriärer i form av t ex. kontorsbyggnader mot Södra Länken innan den går ner i tunnel. På sikt bör även Södra Länken mellan Årsta och Årsta Partihallar samt mellan Årsta Park och Årstafältet

däckas över i förmån för nya bostäder och kontor, minskat buller och bättre boende- och rekreationsmiljö.

Bromma flygplats

Att ha en flygplats inne i centrala Stockholm leder till flera av stadens värsta miljöproblem samtidigt som det är ett oerhört slöseri med värdefull mark. Vänsterpartiet anser inte att ny bebyggelse kan prövas i områden där de faktiska bullernivåerna överstiger gränsvärdena om maximalt 55 FBN och 80 dBA. Dessa bullernivåer är ett stort hälsoproblem och upplevdes redan innan flyget tilläts öka som mycket störande för de boende i närområdet. Flygplatsen måste därför läggas ner. Behovet saknas när det tar 20 minuter att ta sig till Arlanda. Det förlängda avtalet på 30 år som staden inte kan säga upp är odemokratiskt och visar på en total likgiltighet för den miljöomställning som är helt nödvändig. Inrikesflyget ska snart ersättas med tågresa. Vi vill bygga bostäder på Bromma flygplats och där utveckla en modern, miljösamt, tillgänglig och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad. Om Bromma flygplats läggs ner går det även att bygga bostäder i Ulvsunda industriområde. Med den planerade förlängningen av tvärbanan från Alvik till Solna får området en mycket bra kollektivtrafik och kan bilda ett halvcentralt band av bostäder från Alvik till den nya stadsdelen på Bromma flygplats.

Omröstning

Ordföranden ställer förslagen emot varandra och nämnden beslutar enligt Kristina Alvendals m.fl. förslag till beslut.

Reservation

Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Irja Thofvesson (s) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till Arhe Hamednacas förslag till beslut.

Cecilia Obermüller (mp) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Maria Hannäs (v) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Abit Dundar (fp) enligt följande:

Som helhet är det ett mycket bra dokument med en tydlig inriktning mot att bygga fler blandade och täta stadsmiljöer.

Det viktiga är att få till tydliga signaler som leder i rätt riktning. Det schema som finns med de 16 miljömålen i texten borde kompletteras med sociala och ekonomiska mål.

För att verkligen ge inriktning och effekt kan det vara bra att översiktsplanen även säger vad som inte ska byggas eller skapas.

Sthlm skall inte bygga nya större sammanhängande områden med enbart lägenheter, kontorsarbetsplatser, småhus. En sådan inriktning svär mot den grundläggande inriktningen att planera för en hållbar och attraktiv stad – liksom mot målet om en socialt blandad stad.

Stadsbyggandets uppgift är att tillgodose medborgarnas efterfrågan på stadsmiljöer. Utformning av och innehåll i nya stadsutvecklings-

områden och kompletteringsprojekt bör grundas på en efterfrågeanalys. Efterfrågan på klassisk funktionsblandad innerstad, med stadsgator och stadsparker och bebyggelse med flera funktioner inom samma byggnad, är idag mycket högre än utbudet. Detta gäller såväl bostäder som kontor och handelsetableringar. Ur rättviseskäl och för att i någon mån motverka innerstadens gentrifiering, är det en prioriterad uppgift att öka utbudet av denna

efterfrågade (och enligt modern stadsforskning samtidigt den mest ekologiskt hållbara) stadstyp, även om detta skulle innebära att invanda bebyggelse- och trafikplaneringsprinciper måste ersättas med nya. Ett ledord för planeringen kan vara att komplettera befintliga stadsdelar med bostadstyper och innehåll som saknas på platsen, snarare än att Förtäta med den typ av bebyggelse som redan finns. Detta kan ge en mer funktionellt och socialt varierad stadsbygd.

Nya stadsutvecklingsområden.

Viktigt fokusera på ett fåtal större stadsutvecklingsområden. Samtidigt måste dock staden fortsätta att arbeta med mindre kompletteringar runt om i stadsdelarna – ”gluggar”. De är nödvändiga för att hålla ett högt bostadsbyggande även i lågkonjunktur. Det finns alltid en lokal efterfrågan på bostäder som är oberoende av konjunkturen.

Det är dock de stora stadsutvecklingsområdena som utgör stommen i bostadsförsörjningen – och det är i dessa större områden som det är möjligt att pröva nya stadsbyggnadsidéer etc. Anslaget kan vara: skapa två-fyra platser som på sikt kan ta upp kampen med stadskärnan/city vad gäller attraktivitet och täthet t.ex. några ”Nya Sundbyberg”. För att göra konkurrensen tydligare bör dessa stadsområden utvecklas utifrån olika stadsbyggnadsideal. Dvs. ett traditionellt urbant, ett annat nymodernistiskt, ett tredje med ekologiskt/grönt huvudtema, ett fjärde nyurbanistiskt. Stockholm är stort nog för att pröva flera vägar, där man på olika platser drar ut konsekvenserna ordentligt av olika koncept. Det ligger i linje med Stockholms tradition, där olika stadsbyggnadsideal ofta utvecklats och tillämpats parallellt.

Miljonprogramområden

Här vill vi understryka att man bör göra strukturella förändringar för områdenas framtida utveckling. Det gäller 1) förvaltningsfrågor/ägande som bör spridas och 2) gatunätet som bör öppnas upp.

Näringsliv

Stockholm skall INTE ersätta dagens välanvända mindre industriområden med bostäder, detta för att säkra miljöer för nyföretagande och industriell utveckling, serviceområden. Exempelvis Årsta partihallar och Lunda industriområde. Dessa områden har av erfarenhet svårt att överleva om nya bostäder byggs nära intill eller i dessa områden (av bl a miljöskäl riskerar arbetsplatser att tvingas bort eller begränsa sin verksamhet). Stadens strategi att så långt möjligt bygga på redan exploaterad mark, har i huvudsak visat sig fungera. I vissa arbetsområden, som Kista Science City, skulle fler bostäder inte hota verksamheter utan bidra till ökad trygghet. Samtidigt finns det flera mer industribetonade arbetsområden som är viktiga att värna mot ny bostadsbebyggelse, som hotar att slå ut befintlig verksamhet.

Inriktning 2.1. Vatten/stränder

Fp ställer sig bakom ambitionen att göra stränder och kajer tillgängliga. Några av de mest attraktiva och uppskattade promenaderna i Stockholm är Norr Mälarstrand, Hammarby kaj och Bergsunds strand. Dessa

miljöers kvalitéer bör vara inspiration för tillkommande sjönära områden i Stockholm. De publika kajernas popularitet bör inspirera till att låta staden närma sig vattnet på fler ställen.

Eftersom innerstadens sätt att möta vattnet med gator, torg, parker uppfattas som positivt (ur alla hållbarhetsperspektiv) – utse i ÖP några särskilda stadsutvecklingsområden där ”staden återerövrar stränderna”. De få områden i ytterstaden där staden möter vattnet, som Ekensberg och Minneberg, är mycket uppskattade. Konceptet ”tät strandnära stad” borde undersökas på fler ställen, som i Ulvsunda, Lövsta.

Inriktning 2.2. Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem:

Med tvärbanans utbyggnad ända från Liljeholmen till Kista skapas förutsättningar för att ytterligare profilera olika områden genom att strategiskt viktiga offentliga verksamheter flyttar till Rinkeby/Kista respektive Liljeholmen/Midsommarkransen, som med god tvärförbindelse har en rimlig tillgänglighet för alla invånare i staden. Hit bör t ex staden överväga lokalisering av centrala förvaltningar. Samarbetet med Solna gällande Norra Stationsområdet är väl utvecklat och bör stå som modell för utvecklade samarbeten med Sollentuna, avseende Kista/Häggvik, och med Huddinge avseende Skärholmen/Kungens Kurva.

Inriktning 2.3. En socialt sammanhängande stad:

Uppmuntra att dagens handelsplatser byggs på med mer bostäder och kontor, där är de verkliga sociala mötesplatserna. Stycket om gemensamma mötesplatser är mycket insiktsfullt och bör vara vägledande för stadsplaneringen. Möjligen bör man tala om att öka den ”sociala sammanhållningen” snarare än att öka den ”sociala integrationen”. I kartbilden och i kapitlet om transportsystemet har man tyvärr inte till fullo integrerat de insikter och ambitionerna att skapa en socialt sammanhållen stad.

Inriktning 2.4. Idrott, rekreation och attraktiva grönområden:

För att verkligen göra de gröna områdena till ”ett andra vardagsrum”, ett vardagsrum som användes året runt räcker det inte att vara mötesplats/gemensam arena för två skilda områden då vinterhalvårets användning är marginell. Angöringspunkterna till det gröna måste bli mycket tydligare, principen ska vara att bygga ”en kaj mot det gröna”, för att tillgängliggöra naturen och för att visa en tydlig gräns mellan privat och offentligt. I övrigt ska även de gröna områdena vara väl organiserade och skötta och lätta att orientera sig i.

För att bygga en stad som är energieffektiv vad gäller både transport och uppvärmning krävs hög täthet. Den höga tätheten stämmer också med de sociala ambitioner som finns för stadsplaneringen.

Ett generellt beslut om uppgradering av vissa av dagens grönområden/fält/skogar/friluftsområden – till urban grönstruktur, dvs offentliga och välskötta parker, vore positiv. Utpeka vissa ”gröna” områden till ”urbana grönområden där en uppgradering till urbaniserad grönstruktur bör prövas”. Det finns flera sådana, bl a Järvafältet och intill Farsta med flera ställen.

Utveckla ett fåtal nya urbana stadsparker med ett stort antal nya bostäder/arbetsplatser/handel/service.

Inriktning 2.5. Ett modernt transportsystem och hållbart resande:

Kartan på sidan 23 som visar 30 minuters restid till centralen med olika trafikslag under rusningstid bör kompletteras med motsvarande karta med Kista som mittpunkt, då Kista är det största arbetsplatsområdet utanför innerstaden och det snabbast växande arbetsplatsområdet i hela regionen. Den största invändningen mot inriktning 2.5. är den styvmoderliga behandlingen av cykeln som transportmedel. Hälso- och miljötrenden i samhället väntas växa sig starkare och klimatanpassningen är också en viktig drivkraft. Ett nät av "cyklostrador", både radiellt och på tvären, bör utvecklas. Bytet mellan trafikslag, till exempel cykel och kollektivtrafik, ska underlättas. Cykeln ska ha ett eget avsnitt i kapitlet och en egen planeringsinriktning i kapitlets slut. Idag sker 5% av resor till innerstaden i rusningstrafik per cykel. Ett mål ska sättas för ökning på tio och tjugو års sikt. I övrigt måste kapitlet om transporter anpassas till resonemangen i inriktning 2.2 och social sammanhållning. De "samhällsekonomiska kalkyler" man talar om måste väga in sociala vinster och ökad attraktivitet i så kallat utsatta områden.

Inriktning 2.6. Bostadsförsörjning i den växande stad:

Underskott på marknaden, särskilt hyresmarknaden finns redan idag, och den beräknade inflyttningen är större än det beräknade boendet. En aktiv markpolitik, hårda villkor för markanvisningar, skickligt förhandlande med stora byggföretag som vill ha kontrakt för att renovera allmännyttan samt one-stop-shops för internationella byggare och investerare är möjliga medel för att öka byggtakten ytterligare.

Inriktning 2.7. Nya energisystem och tekniska försörjningssystem:

Ett ordentligt nytt stadsutvecklingsområde med ekologiska förtecken, en uppföljare till Hammarby sjöstad behövs. Lanseras som en konkurrent till ekostäder i Kina och Abu Dabi.

Efter trafiken är bostäderna den näst största utsläppkällan. Bostäderna står för 18% av utsläppen. Den täta staden gör tillförseln av energi mer effektiv och förbrukningen minskar samtidigt. Den täta staden är dessutom den mest gynnar social sammanhållning.

Inriktning 2.8. En mångsidig stad för kultur och upplevelser:

En kraftsamling för ett mer konkurrenskraftigt city behövs. Idag finns ingen röd tråd eller tydlig riktning för citys utveckling.

Hälften av Sveriges befolkningstillväxt sker i Storstockholm. En stark huvudstad är inget hot mot resten av landet, snarare en förutsättning för vår ekonomiska utveckling. Stockholm konkurrerar i låg grad med Malmö och Luleå – i högre grad med Frankfurt, Dublin och de växande ekonomierna i Asien och de forna öststaterna. Investeringar i Stockholms city bör betraktas i detta perspektiv.

En övergripande cityplan bör tas fram, som visar tänkbara förtätningsmöjligheter för både bostäder och arbetsplatser, service och evenemang, men som också på ett samlat sätt behandlar frågor som

trafik, arkitektur och stadsbild. Ett sådant samlat dokument har länge saknats för stadens – och landets – mest centrala område. En samlad cityplan måste tas fram i nära samarbete med fastighetsägare och övriga intressenter i stadskärnan. Nätverket City i Samverkan är redan ett exempel på sådant samarbete och bör involveras i ett sådant arbete.

Samrådsunderlaget hävdar att ”det saknas centrala ytor där tillfälliga evenemang kan anordnas”. Istället för ovarsamt utnyttjande av stadens vattenspeglar bör man satsa på att t ex göra Järvafältet till en central plats för tillfälliga evenemang, såsom den redan planerade Stockholmsutställningen 2010. I söderort bör den nya Årstafältsparken utformas för att kunna hysa större evenemang. I planeringsinriktningen vill man att kulturlivet ska lokaliseras i ”äldre industribebyggelse”. Kultur är en strategisk utvecklingsfaktor som i första hand ska användas och lokaliseras, i den mån man kan styra lokaliseringen, till områden som idag betraktas som oattraktiva.

Inriktning 2.9. Miljö och hälsa i en tät storstad:

Utvecklingen av ”miljöprofilområden” är välkommen. Denna bör kompletteras med ett pilotområde för ”miljöomvandling”, alltså ett nedslitet miljonprogramsområde som omvandlas till ett miljövänligt och modernt område. I hela Europa finns nedslitna miljonprogramsområden och pilotprojekt bör kunna generera god uppmärksamhet och skapa förutsättningar för kunskaps- och annan export.

3. Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt och samrådsunderlagets kartbilaga:

En viktig synpunkt är att planeringen inte ska ske stadsdelsvis. Planeringens fokus, särskilt i ytterstaden ska vara att integrera stadsdelarna med varandra till en sammanhängande stad. Områden som särskilt ska sys ihop bör markeras på kartan. En markering för ny stadssöm ska till exempel finnas mellan Mälarhöjden- Bredäng och mellan Rinkeby -Bromsten. Mellan de exemplifierade stadsdelarna går inga gröna kilar och det finns inga som helst skäl att hålla avgränsande gröna band längs hela gränsen dem emellan. Topografi ska inte heller ses som ett hinder för fysisk integration utan som en utmaning att övervinna.

Valet av tyngdpunkter i översiktsplanen är bra, även om 18 punkter kan vara för många. Dock behöver tre punkter behandlas i särskild ordning, nämligen de regionala kärnorna. Dessa bör också märkas ut tydligt i kartbilden. Mycket tydligare ambitioner att samarbeta med Huddinge avseende Skärholmen/Kungens kurva ska avspeglas både i text och kartbild. Detsamma gäller ambitioner att skapa samordnade översikts och detaljplaner tillsammans med Sundbyberg (Stora Ursvik och Kymlinge) och Sollentuna (Helenelund) runt tyngdpunkten Kista. Även kopplingen mellan södra Järva, främst Hjulsta till den regionala kärnan Barkarby bör tydliggöras.

Kulturhistoriska värden

I stadsbyggnadsstrategin för att utveckla en levande stadsmiljö lyfts fram att ”förvalta stadens kvaliteter samtidigt som staden utvecklas”. I detta perspektiv är det mycket viktigt att stadens stora kulturhistoriska värden värnas i översiktsplanen. Erfarenheter från Stockholms historia säger att sådana värden kan äventyras vid snabb expansion och högt exploateringstryck. Ett sätt att motverka detta och säkra kulturhistoriska

värden är att tydligare definiera dessa i översiktsplanen, vilket bör göras. Detta samtidigt som värdet av nydanande kvalitativ arkitektur betonas.

Särskilt uttalande lämnas av Lukas Forslund (c) enligt följande:

Centerpartiet anser att kontorets process med att ta fram detta dokument är berömvärd. Förankringsarbetet har skötts såväl brett som djupt, vilket vi tror är en förutsättning för en bra översiktsplan. Dokumentet har en tydlig inriktning för att Stockholm ska fortsätta att utvecklas genom täta stadsmiljöer. I och med denna inriktning ser vi goda möjligheter för att förnya stadsbilden och bygga en miljövänlig stad som tillåter en högre bebyggelse än vad Stockholm traditionellt förknippats med. Något som i sin tur möjliggör bibehållandet och utvecklandet av definierade grönområden och rekreationsområden.

Framtidens Stockholm ska ge förutsättningar för storstadspuls, även utanför tullarna. I byggandet av framtidens Stockholm är det viktigt att vi planerar för att uppnå blandade kvarter med butiker, caféer, restauranger och andra serviceinrättningar i bottenvåningarna och kontor och bostäder på de övre våningarna. Att eftersträva goda boendemiljöer, inte minst för barn, är en självklar prioritering.

Den täta staden sparar energi och transporter och tillåter fler att gå, cykla eller åka kollektivt. Samtidigt genomkorsas vår stad och vår region av vatten, vilket en gång var en förutsättning för snabba transporter och sammanknytning av stadens delar, men som sedan länge mest kommit att bli ett problem att gå runt, över eller under. Vi vill återupprätta vattenspeglarna och ge dem åter sin funktion att sammanbinda staden. För att underlätta för vattenburen kollektivtrafik bör vi redan nu peka ut möjliga angoringspunkter där byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik kan ske på ett effektivt sätt.

I planeringen av framtidens Stockholm måste även cyklandet status och relevans uppdateras. Cykelstråk ska koordineras med andra kringliggande kommuner och vara en naturlig del av samordningen med den regionala utvecklingsplanen. Fler och fler stockholmare använder cykeln i vardagen, ett färdmedel som är både miljövänligt och hälsosamt. Denna utveckling är positiv och bör stimuleras i planeringen av staden.

Centerpartiet är mycket positivt till den kraftfulla satsning som sker på spårbanden, miljövänlig kollektivtrafik. I framtida spårprojekt är det dock viktigt att gå varsamt fram med spårdragningarna och inte inkräkta på, eller skapa exploateringsstryck på, värdefulla grönområden som exempelvis Älvsjöskogen. I många fall kan spårvagnar istället förläggas till befintliga gaturum.

Slutligen så anser Centerpartiet att reservatet för Österleden ska tas bort ur översiktsplanen. Att placera reservatet på kartan sänder helt fel signaler.



TJÄNSTEUTLÅTANDE 2009-04-07

DNR 2007-39113-30

Planavdelningen
Handläggare: Sverker Henriksson
Tfn 08-508 26 597

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redogörelsen för samrådet om Stockholms översiktsplan
2. Stadsbyggnadsnämnden ger kontoret i uppdrag att ställa ut förslaget till Stockholms översiktsplan.

Arne Fredlund
T.f.

Torsten Malmberg
T.f.

Sammanfattning

Stockholm växer och stadens uttalade ambition är att stödja hållbar tillväxt i regionen och utveckla Stockholm till en stad i världsklass. Stadsbyggnadsnämnden har mot den bakgrunden givit kontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för Stockholm under innevarande mandatperiod. I detta ärende presenteras ett förslag till översiktsplan för Stockholm som enligt kontoret bör ställas ut mellan den 1 juni och den 15 september i år.

Stadsbyggnadskontorets arbete med planen har präglats av dialog och samarbete, framför allt med övriga förvaltningar och bolag inom staden. Mellan den 10 november 2008 och 12 januari 2009 intensifierades diskussionerna om framtidens stadsbyggande under samrådet om Stockholms översiktsplan. Kontoret anser att samrådet i huvudsak har varit framgångsrikt. Diskussionerna under samrådets olika aktiviteter och de drygt 350 inkomna yttrandena har varit utgångspunkten för de revideringar som föreslås i detta ärende.

Samrådet har enligt kontoret inneburit ett stöd för den övergripande inriktningen i planarbetet och kontoret föreslår att de nio fokusområdena och fyra stadsbyggnadsstrategierna behålls. I övrigt lämnar kontoret en rad förslag till smärre ändringar och tillägg jämfört med samrådsunderlaget, delvis med syftet att koppla översiktsplanen till väsentliga planeringsunderlag på ett tydligare sätt.

Stadsbyggnadskontoret föreslår således att stadens långsiktiga strategier för stadsbyggandet ska vara att stärka centrala Stockholm, att satsa på tyngdpunkter, att koppla samman stadens delar och att främja en levande stadsmiljö. Enligt kontorets bedömning är detta ett viktigt steg mot en hållbar tillväxt i Stockholm. Kontoret menar även att planförslaget stämmer överens med nämndens tidigare inriktningsbeslut om en strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad plan.

Bilagor

1. Redogörelse för samråd 2009-04-07
2. Remissammanställning 2009-03-31
3. Stockholms översiktsplan, april 2009 (inklusive underbilaga om)
Miljökonsekvensbeskrivning
Riksintressen enligt miljöbalken
Miljö- och riskfaktorer

Utlåtande

Bakgrund

Översiktsplanen är enligt plan- och bygglagen kommunens instrument för en långsiktigt lämplig mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen. Stockholms stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 1999 och den förklarades i huvudsak aktuell maj 2006. I maj 2007 beslutade stadsbyggnadsnämnden att en ny översiktsplan ska tas fram under innevarande mandatperiod.

I januari 2008 fattade nämnden beslut om inriktning för arbetet med översiktsplanen. Nämnden lade fast att arbetet ska inriktas på nio fokusområden samt att Stockholms nästa översiktsplan ska vara strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad. Bland annat betonades att planen bör utgå från stadens vision om ett Stockholm i världsklass och samordnas med andra styrdokument som påverkar Stockholms utveckling samt att arbetet ska bedrivas i samverkan med andra förvaltningar och bolag.

I samband med inriktningsbeslutet tillsattes en politisk referensgrupp med representanter från samtliga politiska partier i stadsbyggnadsnämnden och den gruppen har följt arbetet. Därutöver finns det en särskild styrgrupp för översiktsplanen med förvaltnings- och bolagsdirektörer som utsetts av stadsdirektören.

Dialog och Samråd

Arbetet med översiktsplanen har präglats av dialog och samarbete under hela processen. Den 23 oktober beslutade stadsbyggnadsnämnden att godkänna samråd om Stockholms översiktsplan, utan eget ställningstagande till det då redovisade förslaget till samrådsunderlag.

Samrådet pågick mellan den 10 november 2008 och 12 januari 2009. Under samrådsperioden anordnade kontoret ett flertal aktiviteter för att nå många målgrupper. Aktiviteterna beskrivs närmare i bilagd samrådsredogörelse (bilaga 1) samt på www.stockholm.se/oversiktsplan.

Samrådsunderlaget skickades ut till cirka 200 myndigheter, intresseorganisationer, lokala föreningar med mera och delades ut till ett stort antal privatpersoner, föreningar med mera i samband med kontorets aktiviteter. Samrådet resulterade i många diskussioner om framtidens stadsbyggande och drygt 350 skriftliga yttranden, varav nära 200 från privatpersoner. Samtliga yttranden sammanfattas i bilagd remissammanställning (bilaga 2).

Förslag till översiktsplan

De synpunkter som inkommit under samrådet har legat till grund för ett antal förslag till revideringar av samrådsunderlaget. Huvuddelen av dessa framgår av samrådsredogörelsen.

Förslaget till översiktsplan inklusive tillhörande underbilagor biläggs detta tjänsteutlåtande (bilaga 3). I förslaget redovisas inledningsvis utmaningar och visioner för stadsbyggandet där det bland annat översiktsplanens roll för en långsiktigt hållbar utveckling preciseras. I kapitel 2 redovisas de mål och allmänna intressen som är viktigast och mest aktuella för stadens utveckling. Inom följande nio fokusområden presenteras förutsättningarna för planeringen samt ett antal förslag till inriktningar:

- Stockholm som staden på vattnet
- Ett starkt näringsliv och utbildningssystem
- En socialt sammanhållen och levande stad
- Idrott, rekreation och attraktiva grönområden
- Ett modernt transportsystem och hållbart resande
- Bostadsförsörjning i en växande stad
- Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem
- En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden
- Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad

I det tredje kapitlet redovisas fyra stadsbyggnadsstrategier för ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Kapitlet har jämfört med samrådsunderlaget kompletterats med en kortfattad redogörelse för Stockholms stadsutveckling och nuvarande stadsstruktur. Strategierna för en hållbar tillväxt föreslås vara:

- Fortsätt att stärka centrala Stockholm
- Satsa på attraktiva tyngdpunkter
- Koppla samman stadens delar
- Främja en levande stadsmiljö i hela staden

Därutöver har beskrivningen av fortsatt planering och genomförande blivit mer utförlig (kapitel 4). I ett särskilt appendix presenterar kontoret pågående planering och utvecklingsmöjligheter för de geografiska områden som särskilt pekas ut i planen. Även plankartan har utvecklats till följd av ändringar av textinnehållet. Översiktsplanens tillhörande bilagor föreslås vara mer något mer utförliga jämfört med samrådsunderlaget med anledning av inkomna synpunkter under samrådet.

Förslaget till översiktsplan ska efter nämndens beslut formges och tryckas. I det tryckta materialet tillkommer ett antal illustrationer, diagram och fotografier.

Utställning och fortsatt arbete

Kontoret avser att ställa ut planen i Tekniska Nämndhuset mellan den 1 juni 2009 och 15 september 2009 med möjligheter att lämna synpunkter. Utställningsperioden bör enligt kontorets mening vara avsevärt längre än de lagstadgade två månaderna med tanke på semesterperioden.

Kontoret planerar att under utställningen fortsätta den dialog om framtidens stadsbyggande som påbörjats under samrådet. Mer fokus än tidigare kommer att ligga på genomförandefrågor samt på utpekade geografiska områden. Avsikten är att Kulturhuset, även under utställningsperioden, ska fungera som knutpunkt för seminarier, debatter och liknande i första hand under augusti-september. Planen kommer att vara utställd i Stockholm Byggers utställningslokal under delar av perioden. Därutöver planerar kontoret att vidareutveckla översiktsplanens webbplats.

Efter utställningsperioden sker en slutbearbetning av förslaget till översiktsplan. Avsikten är att ett slutligt förslag ska kunna föreläggas

stadsbyggnadsnämnden i november 2009. Det möjliggör en politisk behandling i kommunfullmäktige vårvintern 2010.

Kontorets synpunkter och förslag

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådet om Stockholms översiktsplan har varit framgångsrikt. Kontoret har fört en mängd givande diskussioner om framtidens stadsbyggande i en växande storstad, inte minst inom ramen för ”Ring så kommer vi” och under framtidsveckan på Kulturhuset. Antalet inkomna skriftliga synpunkter kan anses vara högt i jämförelse med till exempel samrådet om nu gällande översiktsplan 1996. Den förhållandevis stora uppmärksamheten i media bidrog troligen till att många valt att lämna synpunkter. Förhoppningsvis har kontoret under samrådet lyckats nå grupper som normalt inte är yttrar sig i den här typen av stadsbyggnadsfrågor.

De inkomna yttrandena berör en lång rad tematiska och geografiska områden, som framgår av den bilagda remissammanställningen. Det finns exempel på mer principiella invändningar mot förslaget till översiktsplan framför allt när det gäller balansen mellan vägtrafik och kollektivtrafik samt ny bebyggelse i grönområden.

Kontoret menar dock att samrådet i huvudsak givit stöd för innehållet i samrådsunderlaget och föreslår därför endast ett fåtal mer omfattande förändringar. Till exempel gäller detta beskrivningen av vilka målkonflikter som behöver hanteras i den efterföljande planeringen. De nio fokusområdena och fyra stadsbyggnadsstrategierna bör, enligt kontorets uppfattning, behållas med ett par justeringar av namnen.

I många yttranden efterfrågas en mer utförlig beskrivning av specifika frågor eller förtydliganden om översiktsplanens innebörd och konsekvenser. I samrådsredogörelsen lämnas en rad förslag till mindre ändringar och tillägg jämfört med samrådsunderlaget. I många fall handlar det om att understryka kopplingarna mellan översiktsplanen och andra viktiga planeringsunderlag samt om att förtydliga innebörden av stadsbyggnadsstrategierna i de geografiska beskrivningarna. Kontoret står dock fast vid att Stockholms översiktsplan bör vara överskådlig och lättillgänglig och har därför inte fullt ut tillgodosett önskemål om mer detaljerade redovisningar av faktauppgifter, planeringsunderlag.

Stadsbyggnadskontoret menar sammanfattningsvis att förslaget till översiktsplan stämmer överens med nämndens inriktningsbeslut om en strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad plan. Den föreslagna planen är enligt kontorets bedömning ett viktigt steg mot en hållbar tillväxt och utvecklandet av ett Stockholm i världsklass. Formerna för genomförandet av översiktsplanen behöver dock prövas vidare inför stadsbyggnadsnämndens och kommunfullmäktiges kommande beslut.

Kontoret föreslår att nämnden dels godkänner redogörelsen för samrådet och dels ger kontoret i uppdrag att ställa ut Stockholms översiktsplan i enlighet med detta tjänsteutlåtande.



REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD 2009-04-07

DNR 2007-39113-30

Planavdelningen
Handläggare: Sverker Henriksson
Tfn 08-508 26 597

Hur samrådet har bedrivits

Samråd om Stockholms översiktsplan pågick mellan den 10 november 2008 – 12 januari 2009. Samrådsunderlaget remitterades till stadens nämnder, bolag och råd. Det skickades ut med en inbjudan till samråd till länsstyrelsen, lands-tinget, kommunerna i länet, statliga myndigheter och regionala organ samt till intresseorganisationer, företag och enskilda - sammanlagt närmare 200 adressater. Samrådsunderlaget har även översänts till stadens alla bibliotek. Annonsering om samrådet skedde i Metro, Dagens Nyheter, City och lokaltidningarna samt via webbplatsen i anslutning till samrådstiden.

Under samrådet arrangerade kontoret en rad aktiviteter för att nå många målgrupper, i enlighet med nämndens beslut om samråd den 23 oktober 2008.

Framtidsveckan

Mellan den 15 och 24 november anordnade stadsbyggnadskontoret en framtidsvecka på Kulturhuset som lockade runt 500 personer till ett antal aktiviteter. Samrådsunderlaget fanns under den perioden utställt i Stockholm Byggers utställningslokal.

En särskild dialog med ungdomar arrangerades under en av dagarna under namnet "Stockholm Speaks". Ett 80-tal ungdomar deltog i fokusgrupper och dagen avslutades med en paneldebatt där alla politiska partier i kommunfullmäktige var representerade.

Vidare hölls två större debatter, "Framtida Stockholm" (öppet möte) och "Översiktsplan i världsklass?" (för särskilt inbjudna), samt ett frukostmöte som bland annat riktades till förvaltningar och bolag inom Stockholms stad. Därutöver anordnades ett öppet hus för allmänheten under en eftermiddag med möjlighet att ställa frågor till tjänstemän.

Översiktsplanen i centrum

Lördagen den 29 november fanns kontorets tjänstemän på plats i Kista Galleria, Farsta, Vällingby och Skärholmens centrum. En mängd kortversioner och samrådsunderlag delades ut till förbipasserande och kontoret lämnade muntlig information samt svarade på frågor. Under dagen diskuterades framtidens stadsbyggande på ett eller annat sätt med uppskattningsvis 150 personer.

Stockholm Byggers frukostseminarium

Den 3 december var översiktsplanen tema för Stockholm Byggers frukostseminarium. På mötet närvarade ett stort antal representanter från bygg- och fastighetsbolag.

Öppet hus, utställning och webbplats

Under hela samrådstiden var underlaget utställt i Tekniska Nämndhuset. Den 10 december anordnades ett öppet hus i Tekniska Nämndhuset med information, frågestund i plenum samt möjligheter att diskutera med tjänstemännen direkt efter mötet. Mötet lockade ett 40-tal personer.

En särskild webbplats för översiktsplanen lanserades under samrådet med adressen www.stockholm.se/oversiktsplan. Här presenterades samrådsunderlaget inklusive bilagor, andra beslutsunderlag med mera. Många privatpersoner utnyttjade möjligheten att lämna synpunkter via ett formulär på webben. Webbplatsen fortsätter att vara viktig i kommunikationen om översiktsplanen.

Ring så kommer vi!

Kontoret har under hela arbetet med översiktsplanen prioriterat deltagande på möten hos myndigheter, företag, branschorganisationer, lokala föreningar med mera. Totalt har kontoret deltagit på ungefär 150 sådana möten under fram till april 2009, varav ett femtiotal ägde rum under samrådsperioden. Dessa organisationer har på detta sätt kunnat få riktad information och stora möjligheter att diskutera översiktsplanen. Avsikten är att "Ring så kommer vi!" ska fortsätta under hela processen.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under samrådet inkom drygt 350 yttranden, varav nära 200 från privatpersoner. Kontoret har därutöver tagit del av de muntliga synpunkter som framförts på olika möten. Samtliga skriftliga yttranden sammanfattas i bilagd remissammanställning. Nedan beskrivs synpunkterna uppdelat på samrådsunderlagets olika kapitel, med kontorets ställningstagande och förslag.

Övergripande synpunkter

Få yttranden innehåller kritik mot den övergripande inriktningen att Stockholm ska fortsätta växa, även om det finns några som diskuterar fördelningen av tillväxten mellan länets kommuner. Många ställer sig uttryckligen bakom principen att den täta staden och en tillväxt i den centrala regionen har många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv.

I flera yttranden framförs att samrådsunderlaget är alltför översiktligt. Det finns en rad önskemål om frågor som borde utvecklas ytterligare. Många lyfter även fram att samrådsunderlaget inte tillräckligt analyserat de viktigaste målkonflikterna för en långsiktigt hållbar utveckling, till exempel när det gäller trafik och miljö. Andra vanliga övergripande synpunkter är att Stockholms betydelse för regionen och vice versa har behandlats alltför kortfattat samt att det behövs en utvärdering av Översiktsplan 1999.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att diskussionerna under samrådet till stor del har handlat om var och hur Stockholm ska växa. Kontoret delar bedömningen att de mest väsentliga målkonflikterna bör lyftas fram i översiktsplanen för att kunna behandlas i den efterföljande planeringen. Kontoret föreslår även att erfarenheter av ÖP99 bör sammanfattas i inledningen till den nya översiktsplanen.

Det bör poängteras att Stockholms roll i regionen till stor del preciseras av regionplane- och trafikkontoret inom arbetet med RUF 2010. Kontoret föreslår emellertid några korrigeringar av översiktsplanen, till exempel avseende bostadsmarknader i regionen samt att plankartan bör ge uttryck för ett något mer regionalt perspektiv.

Synpunkter på fokusområden

Stockholm som staden på vattnet

Ett stort antal yttranden berör olika aspekter på nyttjandet av stadens vatten. De allra flesta ställer sig bakom ambitionerna att göra stränder och kajer mer tillgängliga. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd uttrycker exempelvis visionen om en sammanhängande strandpromenad från Kyrkhamn in till centrala staden. Även grannkommuner som Lidingö och Järfälla tar upp frågor som rör stråk vid vatten.

Ett flertal yttranden innehåller uttryckligt stöd för att bygga nya vattennära stadsdelar i Stockholm, delvis med tanke på att man då ökar tillgänglighet till vattnet. Andra menar att de vattennära lägena huvudsakligen bör reserveras för hamnverksamheten. Sjöfartsverket, Stockholms Hamnar AB och regionplane- och trafiknämnden med flera vill se en djupare analys av konflikterna mellan hamnverksamheten och nya stadsdelar vid vatten. Sjöfartsverket betonar att en sådan analys även bör omfatta hamnens influensområde. Samfundet S:t Erik ställer sig helt avvisande till omvandlingen av Värtan-Frihamnen och andra industrihamnar, eftersom möjligheterna till en effektiv sjöfart försämras.

Samrådet har givit ett starkt stöd för en utbyggnad av kollektivtrafik på vatten. Många delar bedömningen att vattenvägarnas potential ökar i takt med att nya områden byggs ut, även om några yttranden lyfter fram bristen på naturliga kopplingar till övrig kollektivtrafik. Ekerö kommun vill se en satsning på kajer i centrala Stockholm för att möjliggöra en arbetspendling från bland annat sin kommun. Även miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar en analys av lämpliga knutpunkter, även om nämnden samtidigt betonar att det är landstingets uppgift att organisera kollektivtrafik.

Stockholm Vatten AB med flera önskar att frågor som rör vattenkvalitet ska behandlas mer utförligt i översiktsplanen och i vissa yttranden efterfrågas en bättre koppling till vattenskyddsområdet för östra Mälaren, EG:s ramdirektiv för vatten samt stadens dagvattenstrategi.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att stadens vatten engagerar många av dem som deltagit i samrådet. Smärre kompletteringar och justeringar av texten föreslås avseende vattenskyddsområden, riksintresset Stockholms hamn med mera i enlighet med inkomna synpunkter. Därutöver ser kontoret, med tanke på det stora gensvaret, behov av att förtydliga potentialen för kollektivtrafik på vatten och av att i översiktsplanen visa exempel på framtida kajlägen.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det krävs noggranna avvägningar mellan sjöfartens intressen och nya stadsdelar vid vattnet. Ett sådant arbete pågår för de områden där frågan är aktuell och detta betonas i översiktsplanen. Det bör även poängteras att översiktsplanen inte innebär nya ställningstaganden till omvandling av några nya hamnområden.

Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem

Flera aktörer, bland annat Stockholms Handelskammare, Stockholm Business Region AB och Stockholms universitet, instämmer i att staden bör ha hög beredskap för företag med kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter.

Därutöver tar flera yttranden upp behovet av ett bredare näringslivsperspektiv och att planen på bör lyfta fram mångfalden av företag i olika branscher.

Vikten av att befintliga företagsområden utvecklas enligt stadens riktlinjer betonas i några yttranden, inte minst från företagsgrupper och stadsdelsnämnderna. Det innebär att ny bostadsbebyggelse inte bör placeras så att den inkräktar på mark som lämpar sig för företagsetablering. Företagsgrupperna anser att staden bör ha ett 50-årigt perspektiv på företagsområden och att störande verksamheter måste få finnas inte allt för långt från staden.

Universitetet anser inte att förslaget tillräckligt uppmärksammar högre utbildning och forskning. De framför, i likhet med ett par andra intressenter, att Albano ska ses som ett strategiskt område i översiktsplanen. Solna stad vill se en tydligare beskrivning av Karolinska – Norra Station som attraktiv miljö för forskning och utbildning inom Life Science. Järfälla kommun saknar en planeringsinriktning för Kista som utbildningsplats. Utbildningsnämnden framför att behovet av skollokaler bör beaktas i ett tidigt skede och att lämplig mark måste reserveras.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att stadens riktlinjer för företagsområden är mycket viktiga för de företagare som finns där, olika intresseföreningar och branschorganisationer samt för staden som helhet. Kontoret har även förståelse för synpunkterna att texten i översiktsplanen är alltför inriktat på kunskapsintensiva verksamheter och föreslår därför att planen nyanseras på denna punkt. Kontoret delar även bedömningen avseende Albano och föreslår att detta områdes betydelse för en sammanhållen vetenskapsstad i norra innerstaden vidareutvecklas i text och på karta. Kista och dess potential föreslås få en utförligare beskrivning.

En socialt sammanhållen och levande stad

Detta fokusområde innefattar flera övergripande frågor som handlar om en socialt hållbar utveckling. Det finns ett stöd för översiktsplanens inriktning mot social sammanhållning, men ett antal yttranden innehåller förslag på hur detta kan utvecklas ytterligare. Stadsledningskontoret vill att förbättringar av integrationen på arbetsmarknaden bör tydliggöras samt att regionens mångkulturella karaktär ska ses som en tillgång och inte ett problem. Andra, som till exempel Hyresgästföreningen, lyfter fram tillgången på ett bra boende som en av de viktigaste integrationsfrågorna.

Flera intressenter välkomnar kopplingarna till stadens handikappolitiska program och FN:s barnkonvention, men önskar samtidigt att detta preciseras ytterligare. Kulturnämnden menar att samrådsunderlaget saknar ett barn- och ungdomsperspektiv. Stadsbyggnadsnämndens handikappråd har uppfattningen att "Stockholm – en stad för alla" bör utgöra ett tionde fokusområde i översiktsplanen.

Flertalet stadsdelsnämnder poängterar att den offentliga servicen måste behandlas tidigt i planprocessen och att närservicen har en stor betydelse för stockholmarna. I några yttranden, till exempel från Skärholmens stadsdelsnämnd, ser man risker att en satsning på tyngdpunkter leder till försämrade service på andra platser. Branschorganisationen Svensk Handel ser generellt positivt på samrådsunderlaget, men efterlyser en starkare koppling mellan utvecklingsområden och lokalisering och utveckling av handel.

Stadsbyggnadskontoret inser att frågor som rör social sammanhållning är komplexa och att de till stora delar ligger utanför den fysiska planeringens rådighet. Avsikten har varit att i samrådsunderlaget utveckla det sociala

perspektivet inom en rad fokusområden samt inom de fyra föreslagna stadsbyggnadsstrategierna. Kontoret föreslår att detta angreppssätt behålls i översiktsplanen samt vissa kompletteringar av den inledande beskrivningen. Kontoret anser att samrådsunderlagets huvudinriktning bör behållas och föreslår därför inte särskilda inriktningar och strategier för olika åldersgrupper, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiska grupper etcetera.

Kontoret bedömer att synpunkterna avseende offentlig och kommersiell service i stort innebär ett stöd för samrådsunderlaget och föreslår endast smärre redaktionella ändringar. Målkonflikterna avseende satsning på tyngdpunkter och tillgången till service i andra områden bör dock enligt kontorets mening lyftas fram på ett tydligare sätt.

Idrott, rekreation och attraktiva grönområden

Ett mycket stort antal yttranden betonar vikten av att värna Stockholms parker och natur och några menar att grönfrågorna överlag har fått för lite utrymme i samrådsunderlaget. Länsstyrelsen framhåller att befintliga naturreservat samt arbetet för att skydda de gröna kilarna måste framgå av översiktsplanen eller i annat planeringsunderlag. Även ett par grannkommuner efterlyser ett mer regionalt perspektiv på grönområdena.

Flera yttranden, bland annat från miljö- och hälsoskyddsnämnden, pekar på vikten av att identifiera och beakta viktiga ekologiska samband. Många föreningar och privatpersoner anser att fler värdefulla grönområden bör skyddas permanent från exploatering, till exempel genom bildande av naturreservat. Områden som nämns ofta är Solbergaskogen, Älvsjöskogen, Norra Magelungens omgivningar, Årstafältet och Årstaskogen.

Stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, skönhetsrådet med flera menar att målkonflikten mellan utvecklingen av strategiska samband och bevarandet av grönstrukturen bör beskrivas och analyseras bättre. Flera remissinstanser, bland annat några stadsdelsnämnder och miljö- och hälsoskyddsnämnden, menar att det bör vara möjligt att bygga på grön mark. Vissa föreningar anser att nybyggnation inte alls bör ske i grönområden, åtminstone inte i innerstaden.

Därutöver anser ett flertal intressenter att förbättringar av parkskötsel är angelägna i takt med att staden växer och förtäts. Stadsledningskontoret påpekar emellertid att det i nuläget inte är aktuellt med en utökad budget för parkskötsel och att det behövs en strategi för att hantera denna problematik.

Idrottsnämnden ser positivt på att idrott och idrottsanläggningar behandlas i samrådsunderlaget. Stockholms idrottsförbund betonar vikten av ett utvecklat samarbete kring idrottsfrågor i planprocessen. Trafik och renhållningsnämnden efterlyser en tydligare distinktion mellan parker, natur och idrottsanläggningar.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att stadens grönområden engagerar många stockholmare, lokala föreningar och intresseorganisationer. Inriktningen för stadens grönområden framstår därför som en nyckelfråga för att nå en långsiktigt hållbar tillväxt. Kontoret föreslår att översiktsplanen förtydligas på ett par punkter. För det första bör de regionala gröna kilarna tydliggöras på plankartan och i texten. För det andra bör planen tydligare lyfta fram viktiga planeringsunderlag avseende såväl ekologiskt infrastruktur som sociala värden.

Stadsbyggnadskontoret anser däremot inte att alla grönområden kan bevaras i sin helhet när staden växer och utvecklas. Det är således viktigt att visa att mindre värdefulla grönområden kan ges ett mer attraktivt innehåll, även om deras yta minskas i samband med en eventuell exploatering.

Ett modernt transportsystem och hållbart resande

Det stora flertalet yttranden berör trafik, transporter och infrastruktur i något avseende och det finns ett starkt stöd för principen att planeringen för bebyggelse och infrastruktur måste samordnas. Många tycks även ställa sig bakom uppfattningen att en tät och funktionsblandad stad ger de bästa förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik, även om det finns yttranden som pekar på problemen med höga buller- och utsläppsnivåer.

Ett flertal, organisationer och privatpersoner ifrågasätter hur klimat- och miljömålen ska kunna nås med föreslagna trafikåtgärder, till exempel Naturskyddsföreningen och Kollektivtrafikant Stockholm. Det finns ett starkt stöd för inriktningen att prioritera kollektivtrafik och cykel, men förslagen i samrådsunderlaget bedöms inte vara tillräckliga. Cykelbanor, cykelparkeringar och mer spårbunden kollektivtrafik är de vanligaste förslagen till åtgärder. Några nämner även infartsparkeringar, utvecklat låncykelsystem med mera.

Flera yttranden tar också upp konkreta förslag på vilka destinationer som borde få en bättre kollektivtrafik och många ser särskilt behov av förbättrade tvärförbindelser. Stockholms Handelskammare är tveksamma till nya spårvägar och efterlyser en omfattande tunnelbaneutbyggnad i form av en ring som binder ihop tunnelbanenätet. Storstockholms Lokaltrafik AB är generellt positivt till tankarna på att skapa starka samband mellan strategiska områden och menar att det ger mycket goda förutsättningar till en effektiv kollektivtrafik.

Några remissvar välkomnar uttryckligen att samrådsunderlaget följer Stockholmsöverenskommelsen. Samtidigt är många andra negativa till överenskommelsens satsningar på vägtrafik och balansen mellan spår- och vägtrafikinvesteringarna.

De enskilda väg- och spårtrafikobjekten i planen har fått relativt få kommentarer, med undantag för Förbifart Stockholm, Spårväg Syd och i viss mån östlig förbindelse. Spårväg Syd har framför allt engagerat många boende i Älvsjö, där man känner oro för spårvägens inverkan på Älvsjöskogen samt den egna fastigheten. Vissa anser att Förbifart Stockholm är betydelsefull för den regionala utvecklingen, medan flertalet yttranden framhåller att projektet är oförenligt med ett hållbart transportsystem. Kritikerna menar vanligen att samma funktioner kan tillgodoses bättre genom utvecklad kollektivtrafik.

Slutligen finns synpunkter avseende bland annat näringslivets transporter, bättre miljöanpassning inom transportsektorn och bristen på trafiksäkerhetsperspektiv i samrådsunderlaget.

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådet karaktäriserats av en intressant dialog om framtidens transportsystem och hållbart resande. Det synnerligen starka stödet för ny kollektivtrafik talar för att vidareutveckla den långsiktiga planeringen och samarbetet med olika aktörer avseende bland annat finansieringsfrågor. De konkreta förslag som redovisas i samrådsunderlaget innebär, enligt kontorets uppfattning, en betydande satsning på Stockholms kollektivtrafik. En ökning av antalet kollektivtrafikobjekt synes således inte vara realistisk i dagsläget.

Vidare föreslår kontoret att Stockholmsöverenskommelsen fortsätter att utgöra utgångspunkt för infrastruktursatsningarna i översiktsplanen. De många inkomna synpunkterna avseende Förbifart Stockholm får hanteras inom ramen för det programarbete som är påbörjat. När det gäller Spårväg Syd är det angeläget att betona att någon sträckning ännu inte är bestämd och att de boende i Älvsjö har stora möjligheter att framföra sina synpunkter i den fortsatta planeringen. Översiktsplanen följer sträckningsstudien från 2002, men innebär inget ställningstagande till dragningen.

Det är även glädjande att så många lyfter fram förbättringar för gående och cyklister. Kontoret föreslår att översiktsplanen kompletteras när det gäller cykelns framtida potential och ges en tydligare koppling till stadens cykelplaner. Därutöver föreslår kontoret att beskrivningen av åtgärder för att begränsa bilanvändandet förtydligas, till exempel när det gäller hur den täta staden stödjer ett hållbart resande. Den målkonflikt mellan god regional tillgänglighet och miljö som många lyfter fram, bör enligt kontoret preciseras i översiktsplanen. Det bör även understrykas att frågan är komplicerad och att det är nödvändigt med en mängd åtgärder inom en rad samhällsområden.

Bostadsförsörjning i en växande stad

Flera yttranden instämmer i att staden har en god beredskap för ett fortsatt högt bostadsbyggande, medan Hyresgästföreningen ifrågasätter detta. Regionplane- och trafiknämnden påpekar dock att den årliga utbyggnadstakten är osäker och att den samlade potentialen för bostadsbyggandet bör anges i översiktsplanen. Länsstyrelsen efterlyser en mer utförlig analys av det långsiktiga bostadsbehovet och ställningstagande till den befintliga bebyggelsen, med tanke på att översiktsplanen ska ersätta riktlinjer för bostadsförsörjning. Några yttranden framhåller att det är nödvändigt med en regional bostadsplanering och andra efterlyser särskilda insatser för byggande under en lågkonjunktur. Fastighetsägarna Stockholm anser att frågan om bruksvärdesystemet är avgörande för möjligheten att uppfylla målet om tillräcklig bostadsproduktion.

Yttrandena ger i stort ett stöd för målen om ett variationsrikt utbud av bostäder i hela staden. Många av betonar vikten av billiga lägenheter som kan efterfrågas av alla, framför allt hyresrätter. Exempelvis Farsta stadsdelsnämnd saknar en beskrivning av hur resurssvaga hushåll ska kunna få tag på bostäder. Stockholms universitet och Akademiska hus betonar att fler studentbostäder med rimliga hyror skulle göra Stockholm till en bättre student- och forskarstad. Hyresgästföreningen ifrågasätter samrådsunderlagets resonemang kring att nyproduktionen innebär flyttkedjor som leder till att billigare bostäder blir lediga. Andra, som exempelvis Stockholms AB, menar att stadens parkeringsnorm ofta innebär krav på garage, vilket driver upp boendekostnaderna i nyproduktion.

Några yttranden berör underhåll och ombyggnadstakten i det befintliga bostadsbeståndet, framför allt regionplane- och trafiknämnden. De kommunala bostadsbolagen understryker bostadsförsörjningens viktiga roll för stadens mål och regionens tillväxt. Stadsbyggnadsnämndens handikappråd tar upp vikten av planering för personer som har rätt till särskilda boendeformer.

Stadsbyggnadskontoret menar att Stockholms stad har en mycket god planeringsberedskap men också att staden inte kan styra takten i det faktiska byggandet. Kontoret delar delvis Länsstyrelsens bedömning avseende översiktsplanens roll som riktlinjer för bostadsförsörjningen. Kontoret föreslår vissa kompletteringar bland annat när det gäller det boende för människor med särskilda behov och befintliga bostadsbeståndet.

Det är inte förvånande att de höga boendekostnaderna i Stockholm uppmärksammas i samrådet. Arbetet med att pressa byggkostnader för att få rimliga boendekostnader har pågått under en rad år. Kontorets erfarenhet är dock att nyproduktionens viktigaste uppgift är att erbjuda de hushåll som redan är etablerade på bostadsmarkanden ett attraktivt alternativ för att göra boendekarriär. I övrigt föreslår kontoret smärre ändringar och tillägg kring variationsrikt utbud av bostäder.

Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem

Flera intressenter delar bilden av att det råder en stor brist på områden för Stockholms tekniska försörjning. Trafik- och renhållningsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att Lövsta bör reserveras för teknisk försörjning, medan Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd menar att reservatet bör minskas.

Trafik- och renhållningsnämnden efterlyser resonemang om lokalisering av ytor för till exempel upplag, lagringsplatser för snö samt avfallshantering. I nya områden bör det finnas möjligheter till kvartersnära, nedgrävda återvinningsstationer.

Några yttranden tar särskilt upp energiplanering för minskad klimatpåverkan. Regionplane- och trafiknämnden efterlyser kopplingen till stadens ambitiösa mål inom detta område, till exempel genom hänvisning till förslaget till energiplan från 2007. Nämnden poängterar även vikten av ett regionalt perspektiv. Fortum AB Värme uppskattar att samrådsunderlaget tydligt pekar ut fjärrvärmens betydelse och ser möjligheter till ytterligare samordning med planeringen.

Vidare framhåller Svenska Kraftnät att planeringen för City Link mellan norra och södra regionen kommer att ställa krav på nya anläggningar för anslutning till befintligt nät i Stockholm. AB Stokab saknar en vägledning i samrådsunderlaget för IT-infrastruktur, framför allt med tanke på att den har stor betydelse för Stockholms tillväxt.

Flera yttranden uttrycker stöd för inriktningen att utveckla och värna funktionerna i stadens terminalområden och några pekar på vikten av avstånd till bostadsbebyggelse. Stockholms Handelskammare menar att samrådsunderlaget borde ha en mer långsiktig strategi för godsförsörjning, terminalfunktioner etcetera. Bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden betonar att det kan uppstå behov av fler mindre terminaler i närförort i takt med att godstransportsystemet omstruktureras. Några yttranden lyfter fram att godstransporter på vatten är en viktig fråga för regionen.

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådet inneburet ett stöd för att fortsätta att reservera Lövsta som område för teknisk försörjning och kontoret föreslår detta i översiktsplanen. Ytor för mindre störande verksamheter, som till exempel snöupplag, bör enligt kontorets uppfattning inte reserveras i översiktsplanen, utan prövas i andra sammanhang.

Kontoret ser positivt på förslaget att koppla översiktsplanen till stadsbyggnadsnämndens förslag till energiplan från 2007 och avser att diskutera detta med stadsledningskontoret inför den fortsatta behandlingen av översiktsplanen hösten 2009.

När det gäller stadens terminalområden menar kontoret att de inkomna synpunkterna i stort ligger i linje med samrådsunderlaget. I övrigt föreslås ett antal smärre förtydliganden avseende tekniska system i såväl fokusområdet som bilagan Miljö- och riskfaktorer.

En mångsidig stad för kultur och upplevelser

Ett antal yttranden berör Stockholms kulturmiljövärden och hur dessa redovisats. Länsstyrelsen, kulturnämnden, skönhetsrådet med flera framhåller att kulturmiljöfrågorna har behandlats alltför översiktligt i samrådsunderlaget. Länsstyrelsen menar att det därför är svårt att bedöma effekterna av översiktsplanen, framför allt när det gäller riksintressen för kulturmiljövård. Kulturnämnden menar att de kulturhistoriska aspekterna måste integreras i varje strategisk inriktning. Vidare är byggnadsordningens roll oklar enligt flera yttranden.

Kulturnämnden betonar Stockholms värde som en autentisk och vacker stad med stora stadsbyggnadskvaliteter som utvecklats under lång tid. Det kulturhistoriska kunskapsunderlaget är enligt nämnden viktigt vid planeringen för stadens framtida utveckling.

Ett flertal lokala föreningar och privatpersoner betonar vikten av att bevara kulturhistoriska värden i olika delar av Stockholm. Flera värnar om innerstadens miljö och stadsbild. Andra framför att villabebyggelsens och trädgårdsstädernas karaktär bör behållas. Bromma stadsdelsnämnd ställer sig till exempel tveksam till att uppföra nya byggnader i medveten kontrast till omgivningen i trädgårdsstäder och smalhusområden.

Kulturnämnden, ett par stadsdelsnämnder med flera lyfter fram kulturens betydelse för stadens utveckling och kulturnämnden menar att det finns en potential att skapa kulturella kluster i utvecklingsområden. Även Konstnärernas Riksförbund betonar vikten av det finns tillräckligt med lokaler och mötesplatser för konstnärliga verksamheter. Stockholms stadsteater AB nämner sin verksamhet i Skärholmen och ser gärna en utveckling av teaterverksamhet i andra delar av ytterstaden. När det gäller besöksnäringen betonar regionplane- och trafiknämnden att Stockholms roll som port till andra delar av regionen, som till exempel skärgården, bör uppmärksammas. Kulturnämnden menar att framtida besöksmål för turister även bör etableras i ytterstaden.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att översiktsplanen till stor del kompletteras i enlighet med synpunkterna på kulturliv och besöksnäring.

Kontoret kan konstatera att samrådsunderlaget uppfattats som otydligt när det gäller beskrivningen av kulturmiljövärden, riksintressen och byggnadsordningen. Därför har kontoret gjort en översyn av innehållet och föreslår ett antal förändringar jämfört med samrådsunderlaget. Dels bör det göras ännu tydligare att stadens rika kulturhistoria har mycket stor betydelse i stadens utveckling mot ett Stockholm i världsklass och att dessa värden måste beaktas. Översiktsplanen bör därutöver kopplas till viktiga planeringsunderlag inom detta område och beskrivningen av riksintressen utvecklas. Fokusområdet föreslås därutöver byta namn till "En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden". Byggnadsordningens roll utvecklas i samband med strategin "Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm".

Miljö och hälsa i en tät storstad

Flera yttranden tar upp Stockholms problem med buller. Regionplane- och trafiknämnden samt trafik- och renhållningsnämnden stödjer uttryckligen tillämpningen av den så kallade Stockholmsmodellen. Flera andra intressenter som till exempel länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden, anser dock att problemen med bullerstörningar i såväl befintlig som ny bebyggelse inte hanteras tillfredsställande i samrådsunderlaget. Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att dagens ljudnivåer ska vara en viktig förutsättning för hur man kan bygga i olika delar av staden.

Situationen runt Stockholm Bromma flygplats tas upp av flera statliga myndigheter och av Järfälla kommun. Länsstyrelsen anser att influensområdet för flygbuller kring Bromma flygplats bör tydligt redovisas. Enligt Länsstyrelsen bör det framgå att varje detaljplan inom område med maxbullernivå 70 dBA måste kunna visa på en godtagbar bullersituation. Bebyggelse godtas inte inom områden där den ekvivalenta flygbullernivån får överstiga 55 dBA. Länsstyrelsen, Luftfartsverket och Transportstyrelsen betonar vikten av att i samverkan med staden utarbeta ett planeringsunderlag för riksintresset Bromma flygplats som behandlar flygbullerstörningar, flygplatsens markanspråk och flygsäkerhetsfrågor.

Flera av stadens nämnder betonar vikten av att beakta frågor som rör luftkvalitet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser i likhet med länsstyrelsen att översiktsplanen ska precisera gällande miljö kvalitetsnormer och hur de följs. Länsstyrelsen ser bland annat behov av analyser av den framtida luftkvaliteten i de viktigaste utvecklingsområdena, som ofta ligger i närheten av väl trafikerade vägar.

Det finns en efterfrågan på att översiktsplanen på ett tydligare sätt ska visa på risk och säkerhet (se nedan avseende Miljö- och riskfaktorer). Exploateringsnämnden, Stockholm Vatten AB med flera efterlyser förtydligande som bör gälla vid exploatering i vattennära lägen med hänsyn till översvämningsriskerna. När det gäller anpassning till klimatförändringar framhåller ett par stadsdelsnämnder, miljö- och hälsoskyddsnämnden med flera att grönskan i staden kommer få en allt större roll för att jämna ut kraftiga vattenflöden eller mildra lokalklimatet.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att flera myndigheter anser att beskrivningen i samrådsunderlaget är alltför kortfattad när det gäller komplexa och väl reglerade frågor som miljö och hälsa. Kontoret föreslår därför ett antal kompletteringar och förtydliganden inom såväl detta fokusområde som andra delar av översiktsplanen. Det viktigaste är att tydliggöra kopplingen till planeringsunderlag och regelverk så att man kan behandla dessa aspekter på ett fullständigt sätt i den efterföljande planeringen. Fokusområdet föreslås också byta namn till "Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad".

När det gäller Bromma flygplats föreslår kontoret att staden i och med översiktsplanen tar ställning till vilka områden som bör kunna prövas för ny bebyggelse med tanke på bullernivåerna. Stadsbyggnadskontorets förslag innebär att bostadsbebyggelse bör kunna prövas i områden där de faktiska nivåerna understiger maximalt 55 FBN och 80 dBA, vilket är ett område där det redan idag bor 120 000 människor (se karta i bilagan med riksintressen).

Synpunkter på Stadsbyggnadsstrategier

Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm

I flera yttranden från bland annat villaföreningar framförs att det finns oklarheter i samrådsunderlaget när det gäller de delar av staden som inte är ett strategiskt område eller ingår i ett strategiskt samband. Några har svårt att se kopplingen mellan plankartan och de inriktningar som finns under de nio fokusområdena. Särskilt gäller dessa oklarheter de kulturhistoriska värdena och byggnadsordningens roll i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att kopplingen mellan inriktningar, strategier och plankartan preciseras. Kontoret ser även behov av att förtydliga att bebyggelseutvecklingen utanför översiktsplanens särskilda utvecklingsområden ska ske inom ramen för pågående markanvändning. Därutöver föreslår kontoret

en mer konkret vägledning för förändringar inom stadsbebyggelsen, som bland annat innefattar kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen och effektivt utnyttjande av marken.

När det gäller byggnadsordningen föreslår kontoret att kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanen innebär ställningstagande till de övergripande principerna för hur Stockholms karaktärsdrag, historiska värden och skönhet ska bevaras och utvecklas. I övrigt bör det understrykas att byggnadsordningens beskrivning av stadens karaktärsdrag även framöver ska fungera som ett viktigt planeringsunderlag samt att en översyn av innehållet ska göras.

Förstärk strategiska samband i staden och regionen

Ett stort antal yttranden behandlar i någon form strategin att stärka samband. Det flesta ställer sig bakom principen att bättre kopplingar mellan stadsdelar ökar förutsättningarna för social sammanhållning. Det finns dock yttranden där tryggheten och attraktiviteten inom stadsdelarna anses vara viktigare än sambanden till omgivningen. Det finns vidare en rad önskemål om ytterligare samband som bör förstärkas, inte minst från övriga kommuner i länet och flera stadsdelsnämnder.

Det råder, som nämnts ovan, delade meningar om möjligheten att bebygga grönområden i strategiska samband. Framför allt efterfrågar många en tydligare beskrivning av den delen av strategin och vilka konsekvenser den kommer att få. Däremot finns ett stöd för att stärka gröna samband och utveckla grönområden som mötesplatser för människor från olika delar av staden. Flera stadsdelsnämnder vill se en redovisning av ”gröna tyngdpunkter” och regionplane- och trafikkontoret efterlyser förtydliganden avseende de regionala gröna kilarna. I övrigt innehåller många yttranden, som beskrivits ovan, synpunkter på de förslagna utbyggnaderna av Stockholms infrastruktur.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det funnits oklarheter kring denna strategi och föreslår flera kompletteringar i översiktsplanen samt i appendix med geografiska beskrivningar. Vissa av de samband som markerats på kartan är starka redan idag, medan andra har stor utvecklingspotential. I andra fall handlar det främst om förstärkt infrastruktur. Kontoret föreslår ett antal justeringar av de samband som illustreras på plankartan, bland annat vid Farsta och över kommungränsen. Kontoret föreslår även att de regionala gröna kilarna illustreras tydligare.

Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter

Samrådet har givit ett stöd för den föreslagna satsningen på tyngdpunkter i ytterstaden. Många ser fördelar med en bättre spridning av arbetsplatser, större resandeunderlag, ökade förutsättningar för kultur med mera. Några påpekar dock att det är stora skillnader mellan exempelvis Högdalen och Kista. Stockholm Business Region AB anser att antalet tyngdpunkter bör halveras, medan Stockholms Stadshus AB konstaterar att det kommer att bli nödvändigt med prioriteringar mellan dessa områden.

Ett flertal privatpersoner har synpunkter på Farstas utveckling och många ställer sig negativa till den framtidsillustration som ingår i samrådsunderlaget, bland annat med hänvisning till kulturhistoriska värden. Andra lyfter fram konkreta åtgärder för att utveckla en tyngdpunkt som till exempel Spånga. Exploateringsnämnden anser att Ulvsunda ska ses som en del av centrala Stockholm, snarare än en tyngdpunkt i stadens ytterområden.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att antalet tyngdpunkter ska minskas, men delar exploateringsnämndens uppfattning om Ulvsunda. En satsning på tyngdpunkter förutsätter ett utvecklat samarbete med offentliga och privata aktörer samt en god dialog med boende och verksamma i stadsdelen, bland annat om områdenas befintliga kvaliteter. Det är inte möjligt att idag förutse vilka områden som de facto har störst utvecklingspotential och förutsättningarna kan dessutom ändras relativt snabbt efter kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanen. Beskrivningen i planens appendix föreslås dock ge tydligare vägledning avseende tyngdpunkternas utvecklingsmöjligheter.

Fortsätt att stärka den centrala staden

Planering och byggande för att förstärka den centrala staden pågår och många ställer sig under samrådet bakom strategin att innerstaden ska växa utanför tullarna. Ett flertal föreningar och privatpersoner har kritik mot stadens utbyggnadsplaner i framför allt Norra Djurgårdsstaden och på Årstafältet. Relativt få har däremot synpunkter på den generella inriktningen att utveckla en tätare och mer sammanhållen stad i närförort. Kulturnämnden ser dock svårigheter att förtäta närförorter med en karaktäristisk struktur.

Några ifrågasätter att platser som Odenplan, Slussen och Albano inte markerats som strategiska områden i samrådsunderlaget. När det gäller utvecklingen i city finns farhågor om att detta kan påverka innerstadens karaktär. Kulturnämnden betonar exempelvis vikten av att respektera stadsbildens silhuett och att värna vattenrummen. Jernhusen AB uttrycker å andra sidan stöd för en förnyelse av city med nya arkitektoniska uttryck.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om exempelvis Slussen och Albano och föreslår att översiktsplanen kompletteras med ett antal nya strategiska områden i centrala Stockholm i enlighet med de inkomna synpunkterna. Inriktningen för cityförnyelsen bör också kompletteras, bland annat med en uttrycklig hänvisning till riksintresset Stockholms innerstad.

Kontoret ser i övrigt behov av att tydligare markera de närförorter som föreslås ingå i utvidgningen av centrala Stockholm. Det bör också betonas att det är viktigt att värna om natur- och kulturvärden inom dessa områden, samtidigt som stadsdelarna utvecklas. Det finns även en rad målkonflikter när det gäller nya bostäder och störningar från infartsleder och spår nära tullarna som, enligt kontoret, bör uppmärksammas i översiktsplanen.

Synpunkter på fortsatt planering och genomförande

Ett antal yttranden innehåller resonemang kring genomförande av översiktsplanen. Stadsledningskontoret menar att genomförandet bör tydliggöras ytterligare framför allt när det gäller prioriteringar mellan insatser och finansiering. Även Stockholms Stadshus AB lyfter fram att förslagen förutsätter stora investeringar, men även att satsningarna långsiktigt kommer att skapa stora värden för staden. Trafik- och renhållningsnämnden framför att den form av förtätning som föreslås i samrådsunderlaget även medför ökade driftskostnader.

Flera av stadens nämnder ser behov av tydligare koppling till stadens system för styrning och uppföljning (ILS). Exploateringsnämnden betonar exempelvis att genomförandet måste underordnas de förutsättningar som ges av stadens årliga budgetar. Flertalet stadsdelsnämnder ställer sig positiva till inriktningen att utveckla planeringen på områdesnivå. En sådan planering förbättrar enligt flera yttranden förutsättningarna att bygga ut den offentliga servicen och att få till stånd en god medborgardialog.

Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att genomförandefrågorna bör utvecklas och lämnar förslag till vissa förtydliganden i översiktsplanen. Formerna för samordningen med stadens övriga styrning och uppföljning bör dock prövas vidare i den fortsatta processen. När det gäller ekonomiska förutsättningar och konsekvenser föreslår kontoret att dessa lyfts fram ytterligare i översiktsplanen, bland annat som målkonflikter.

Synpunkter på Bilagor

Allmänt

Länsstyrelsen, med flera, påtalar att bilagorna riskerar att få en oklar status och att de bör omfattas av stadens antagandebeslut.

Stadsbyggnadskontoret poängterar att de separata bilagorna är en del av översiktsplanen och att de måste omfattas av kommunfullmäktiges beslut. Kopplingen mellan bilagorna och huvuddokumentet bör enligt kontorets uppfattning preciseras, men de bör inte ingå i huvuddokumentet i utställningsskedet.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Regionplane- och trafiknämnden anser att miljökonsekvensbeskrivningen är lättläst, men skulle förbättras ytterligare med en vägledning som kopplar samman MKB med översiktsplanen. Skönhetsrådet invänder mot att miljökonsekvensbeskrivningen redovisas i bilaga och inte i själva planen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att miljökonsekvensbeskrivningen skulle bli tydligare om klarare ställning togs till markanvändning och bebyggelseutveckling i planen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar ett antal kompletteringar, bland annat bedömningar om hur miljöfarliga verksamheter inverkar på planen, att Stockholm klarar alla miljö kvalitetsnormer för luft utom vad avser partiklar i luften och kvävedioxid, Mälaren som vattentäkt och verksamhetsområdenas påverkan på planen. Nämnden påpekar också att om man väljer att satsa på att utveckla strategiska samband med ny exploatering inom natur- eller kulturresevat så bör det i planens miljökonsekvensbeskrivning vara tydligt om detta strider mot reservatens syfte och mål.

Skönhetsrådet instämmer inte i formuleringen i MKB:n att "Samrådsunderlaget lyfter dock fram kulturvärdena och stadsbilden tydligt i sina prioriteringar". Naturhistoriska riksmuseet menar att MKB:n utelämnar relevanta fakta om utvecklingen av den stadsnära naturen. Djurgårdens hembygdsförening och Bredängs utvecklingsråd tar upp att ÖP-förslaget och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller mål som krockar med varandra och de förstnämnda påpekar att de dessa enligt lag ska följas upp med redovisning av hur de avses åtgärdas.

Stadsbyggnadskontoret menar att miljökonsekvensbeskrivningen är tillräckligt kortfattad för att någon läsanvisning inte ska behövas. MKB:n är i första hand ett beslutsunderlag för framtagandet av översiktsplanen och bör därför utgöra bilaga. I utställningsförslaget till översiktsplan har vissa förtydliganden gjorts och miljökonsekvensbeskrivningen har därför kunnat kompletteras till viss del. Planen är dock strategisk och MKB:n kan inte ha en högre detaljeringsgrad än vad planen har.

MKB:n har kompletterats i samarbete med miljöförvaltningen. Där de strategiska sambanden passerar befintliga natur- eller kulturresevat ska sambandet utvecklas så att de inte strider mot reservatens syfte. Formu-

leringen om kulturvärden och stadsbild föreslås ändras. Kontoret anser att beskrivningen av den stadsnära naturen i MKB:n är tillräcklig. I utställningsförslaget finns angivet hur olika målkonflikter bör hanteras.

Övriga bilagor

När det gäller miljö- och riskfaktorer poängterar länsstyrelsen vikten av att dessa uppmärksammas tidigt i planprocessen. Vägverket saknar till exempel kartredovisningar av bland annat transportleder för farligt gods. Stockholms brandförsvaret anser att bilagan bör utvecklas, inte minst med tanke på att en allt tätare stad innebär en ny riskbild.

Även redovisningen av riksintressen behöver, enligt flera yttranden, utvecklas både i bilagan och i andra delar av översiktsplanen, bland annat i form av kartor. Länsstyrelsen framhåller att detta är nödvändigt för att planen ska bli ett användbart underlag för efterföljande planering. Förteckningen över riksintresseanspråk är överlag korrekt enligt Länsstyrelsen men bör kompletteras med mer beskrivningar och planen bör redovisa hur staden avser tillgodose riksintressena. Förutom Länsstyrelsen har Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Sjöfartsverket samt Stockholms hamn synpunkter på redovisningen av riksintressen.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkterna på bilagorna om miljö- och riskfaktorer och riksintressen och har reviderat dessa med utgångspunkt från inkomna synpunkter.



REMISSAMMANSTÄLLNING 2009-03-31

DNR 2007-39113-30

Planavdelningen
Handläggare: Berit Göransson
Tfn 08-508 27 280

Samråd om Stockholms översiktsplan

Samrådet om Stockholms översiktsplan har genomförts mellan den 10 november 2008 och 12 januari 2009. Drygt 350 yttranden har inkommit varav nära 200 från privatpersoner. Nedan har kontoret sammanfattat inkomna synpunkter uppdelat på följande kategorier.

1. Länsstyrelsen i Stockholm

Allmänt om planförslaget

Länsstyrelsen är positiv till förtätning och till att skapa kärnor som ger närhet till stads kvaliteter i hela staden. Länsstyrelsen har överlag inget att invända mot fokusområden och stadsbyggnadsstrategier och de ser förslaget som ett bra måldokument för den fysiska planeringen.

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av områden och samband bör utvecklas och även omfatta eventuella motstående intressen, riksintressen samt miljö och riskfaktorer som bör beaktas. Det bör även framgå hur staden avser att gå vidare i planeringen. Även de bilagor som redovisar riksintressen samt miljö- och riskfaktorer behöver utvecklas och de bör omfattas av kommunfullmäktiges antagandebeslut. Ett sådant utvecklingsarbete passar enligt Länsstyrelsens uppfattning väl in i stadens ambition att ha en rullande översiktsplanering.

De strategiska områdena

Område 2 Hjorthagen-Värtabanen- Frihamnen- Loudden

Länsstyrelsen anser att det bör att hamnen är av riksintresse och att riksintresset finns kvar tills en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd.

Område 5 Barnhusviken

Länsstyrelsen anser att risk- och säkerhetsaspekter måste uppmärksammas särskilt, om bebyggelse avses placeras ovanpå överdäckningen.

Område 8 Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen

Länsstyrelsen har tidigare framfört att Lövholmen är en regionalt viktig hamndel, varifrån Stockholmsregionen försörjs med cement. Det är ur miljösynpunkt angeläget att värna om de möjligheter till sjötransport av massor som finns.

Bostadsförsörjning

Om översiktsplanen ska ersätta riktlinjer för bostadsförsörjningen bör den enligt Länsstyrelsen innefatta en analys av befolkningens långsiktiga bostadsbehov och ställningstagande till var och hur mycket som bör byggas i kommunen samt till den befintliga bostadsbebyggelsen.

Kommunikationer

Det är positivt att planförslaget lyfter fram att transportsystemet har betydelse för möjligheterna till en hållbar utveckling. Länsstyrelsen vill betona vikten av en integrerad planering av infrastruktur och markanvändning för bostäder. Länsstyrelsen anser dock att konflikten mellan en ökning av trafikmängderna och behovet att minska bilberoendet inte hanterats tillräckligt tydligt. Den kommunala planeringen är t.ex. ett viktigt instrument för att uppnå en attraktiv kollektivtrafik. Det finns även ett behov av strategiska trafikanalyser för att visa på konsekvenser av ökad befolkning och ökat resande.

Länsstyrelsen delar Banverkets uppfattning att det i samband med förtätning i nära anslutning till järnvägen är av yttersta vikt att järnvägens expansion inte förhindras. Ytterligare kapacitetsförstärkningar kommer exempelvis att krävas på Ostkustbanan oavsett om utbyggnaden Tomtebodavägen – Kallhäll sker via Kista korridor eller via Sundbyberg. På längre sikt kommer det även att finnas behov av ytterligare förstärkningar i järnvägsnätet, bland annat en omdaning av Stockholm C.

Stockholm-Bromma flygplats är ett riksintresse för luftfart enligt 3 kap. 8 § MB och utgör ett viktigt komplement till Stockholm-Arlanda flygplats. Länsstyrelsen delar LFFV:s uppfattning att planeringsunderlag behöver arbetas fram i samarbete mellan Transportstyrelsen, Länsstyrelsen, LFFV och staden. Underlaget bör kopplas till översiktsplanen och behandla flygbullerstörningar, flygplatsens markanspråk och flygsäkerhetsfrågor, som hinderfrihetskrav och risker för tredje man. Länsstyrelsen påminner också om Boverkets regeringsuppdrag avseende tillämpningen av riktvärdena för flygbuller. Länsstyrelsen lyfter särskilt fram att riskfrågorna i anslutning till Bromma och en utbyggnad i flygplatsens närområde inte har uppmärksamats tillräckligt i planförslaget.

Influensområdet för flygbuller kring en flygplats ska definieras av maximalnivån 70 dBA och flygbullernivån FBN 55 dBA. Transportstyrelsen är medveten om att en strikt tillämpning av riktvärden kan motverka en ändamålsenlig struktur och te sig orealistiskt med hänsyn till behovet av bostäder i Stockholm. En central fråga blir således hur avsteg från riktvärden kan hanteras. Intill dess att ovan nämnda planeringsunderlag är utarbetat anser Länsstyrelsen att det av översiktsplanen bör framgå att varje detaljplan inom område med maxbullernivå över 70 dBA bör redovisa att bullersituationen blir godtagbar. Bebyggelse godtas inte inom områden där den ekvivalenta flygbullernivån får överstiga 55 dBA.

Hamnarna är av strategiskt intresse för staden. Länsstyrelsen vill särskilt betona betydelsen av sjötransporter för tungt och volymomfattande gods som ska till Stockholms stad och stockholms-regionen. Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfart enligt 3 kap. 8 §, vilket bör tydliggöras ytterligare i översiktsplanen. Det bör framgå av beskrivningen avseende Värtan- Frihamnen att riksintresset finns kvar tills en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd. För Containerhamnen pågår planering och prövning för flytt till Norvik, vilken ännu inte är slutförd. För Loudden finns för närvarande ingen alternativ lokalisering. Även Stadsgården, Masthamnen och Skeppsbron bör redovisas i översiktsplan på ett tydligare sätt.

Kulturmiljö- och naturvård

Planförslagets översiktliga behandling av kulturmiljöfrågorna gör det enligt Länsstyrelsen svårt att bedöma översiktsplanens effekter på värdefulla kulturmiljöer. I planförslaget finns gällande riksintressena för kulturmiljövård listade, men det saknas beskrivning av deras värden och stadens ställningstaganden till dessa.

Befintliga naturreservat bör framgå av översiktsplanen eller av till översiktsplanen knutet planeringsunderlag samt vilket arbete som pågår för att skydda de gröna kilarna.

Vatten

Planförslagets inriktning att säkra en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag är i linje med EU:s ramdirektiv. Länsstyrelsen vill dock framhålla att programmet för Stockholms vattenarbete 2006-2015 delvis bör fogas till översiktsplanen. Vidare bör vattenskyddsområdet för östra Mälaren framgå av planen.

Klimat

Stadens mål att uppnå en fossilbränslefri stad till år 2050 är positivt. En av de viktigaste planeringsfrågorna att tillgodose den ökande befolkningens transportbehov och att samtidigt minimera transportsektorns klimatpåverkan. Transportsektorn måste här ses i ett regionalt perspektiv och omfatta såväl person- som godstransporter och även terminal- och logistikfrågor.

Risken att Mälaren drabbas av mycket höga vattenstånd är stor och arbete pågår för att öka avbördningskapaciteten vid Slussen. En riskutredning bör göras som bl.a. bör innefatta konsekvenser för den tekniska infrastrukturen. Stadsbyggnadskontoret har gjort en kartering av de fastigheter som direkt berörs av en ökad vattennivå och detta planeringsunderlag bör fogas till översiktsplanen.

Miljö- och riskfaktorer

Miljö- och riskfaktorerna är knapphändigt redovisade och de riktlinjer som staden anser ska tillämpas t.ex. för bullerstörningar eller skyddsavstånd bör redovisas. De miljö- och riskfaktorer som har ett tydlig geografiskt nedslag, som t.ex. transportlederna för farligt gods, bör lämpligen redovisas på karta.

Riksintressen

Den lista över befintliga riksintresseanspråk inom Stockholm stad som återfinns i bilagan över riksintressen är överlag korrekt. Länsstyrelsen anser dock att översiktsplanen bör kompletteras med tydligare beskrivningar av riksintressena och hur staden avser att tillgodose dessa.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen bör kompletteras med gällande miljökvalitetsnormer. När det gäller det kommunala vägnätet kan staden vidta åtgärder för att förbättra luftkvalitén. Byggnad i nära anslutning till de mest trafikerade gatorna och motorlederna, riskerar att leda till en oönskad ökning av exponering av allt fler människor för höga luftföroreningshalter. Det saknas en trafikanalys av hur den förväntade fördubblingen av trafiken påverkar luftkvaliteten och bullersituationen i förhållande till de noder och stråk man avser att förtäta och hur detta påverkar folkhälsan.

2. Övriga statliga myndigheter

Akademiska hus

Akademiska hus anser att den pågående utvecklingen av Albanoområdet bör lyftas fram tydligare. Området bör integreras med innerstadens tunnelbanenät, tvärbanan och Roslagsbanan. De anser att universitetsbältet Frescati-Albano-KTH/Östra station-Norra station/Karolinska bör tydligare beskrivas som ett strategiskt område. Akademiska landsvägen bör beskrivas som ett strategiskt samband och sammanhållet stråk för att binda samman KTH, Albano och Frescati. Sambandet mellan Kista och Arlanda som strategiskt viktigt bör

tydliggöras. Vidare anføres att ekonomiskt överkomliga studentbostäder bör lyftas fram som en strategiskfråga. Det strategiska sambandet mellan universiteten i Stockholm och Uppsala med en "akademisk tågförbindelse" med stopp på Arlanda flygplats bör beskrivas. Planen bör kompletteras med ett resonerande kapitel som redogör för hur olika intressen kring stadens utveckling har vägts mot varandra och på vilka grunder prioriteringar har gjorts. Formuleringar om mångfald vad gäller energilösningar bör spetsas till.

Banverket

Banverket anser att det är positivt att planförslaget lyfter fram att transport-systemets funktion och utformning har betydelse för möjligheterna att få till stånd en hållbar utveckling. I samband med förtätning i nära anslutning till järnvägen är det av yttersta vikt att järnvägens långsiktiga expansion inte förhindras.

För att uppnå god tillgänglighet krävs förutom bra cykel- och gångvägar även ett väl utvecklat lokalt bussnät till områden med ett gångavstånd till stationen som överstiger 10 minuter. Åtgärder krävs dessutom för att funktionshinder ska kunna erbjudas en god tillgänglighet till viktiga målpunkter.

På längre sikt efter det att Citybanan tagits i drift kommer det att finnas behov av ytterligare förstärkningar i järnvägsnätet. Av dessa vill Banverket speciellt framhålla omdaning av Stockholm C för ny funktionalitet.

Beträffande Mälardalen är det önskvärt att det på kartan framgår att de två redovisade alternativen är just alternativ och att båda därmed inte kommer att genomföras.

Planeringen av ny verksamhet och nybyggnation i nära anslutning till järnvägen bör göras i samråd med Banverket, bl a för att möjliggöra att de störningar järnvägen kan komma att orsaka behandlas i ett tidigt skede. Ur bullerhänseende är det lämpligast att bebyggelsen närmast järnvägen endast upplåts för arbetsplatser.

I Boverkets Allmänna råd "Buller i planeringen" nämns vid vilka fall det kan vara motiverat att göra avsteg från riktvärdena. Till exempel är det i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär,

Länsstyrelsen i Västmanlands län vattenmyndighet för Norra Östersjöns vattendistrikt

Vattenmyndigheten kommer att fastställa miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram för utpekade vattenförekomster under 2009. Det kommer att skickas på samråd till kommunen och kan komma att påverka översiktsplanen. Målet är att uppnå god kemisk och ekologisk vattenstatus inom så många vattenområden som möjligt, och att inget vatten får försämrats.

Försvarsmakten Livgardet

Försvarsmakten(FM) har inget att invända mot de mål eller den strategi som anges i samrådsförslaget. FM har ej heller något att invända emot de projekt som staden anför i sig men vill påtala vikten av att samråd sker.

Vid gäller utvecklingen kring Nationalstadsparken och av Fortifikationsförvaltningen ägd mark måste samråd etableras i tid vid planering av nya anläggningar, nya detaljplaner eller vägärenden. Detsamma gäller, rörande närområdet till försvarsmaktens Riksintresse Karlberg och Barkarby. Samråd måste också ske vid genomförandet av projekt och anläggningar.

Luftfartsverket

Luftfartsverket anser att influensområdet för flygbuller kring Bromma flygplats bör redovisas i Stockholms översiktsplan. De är positiva till

tvärsparvägens dragning och ett stationsläge i nära anslutning till flygplatsterminalen under förutsättning att den ej kommer i konflikt med flygverksamheten.

Naturhistoriska riksmuseet

Riksmuseet anser att den förslagna nya översiktsplanen för Stockholm är mindre väl underbyggd och genomarbetad för den framtida miljö- och klimatpolitiken och utvecklingen av den tätortsnära naturen och dess skyddsvärda arter. De förordar att ytterligare aspekter tillförs och att ytterligare ansträngningar görs för att tillföra verktyg i planeringen som kan bromsa den biologiska utarmningen av stadens natur.

MKB:n utelämnar relevanta fakta om utvecklingen av den stadsnära naturen. ÖP-förslaget innebär att klimatpåverkan fortsätter att öka, att intrången i naturområden fortsätter och därmed att hoten mot biologisk mångfald kvarstår eller till och med ökar.

De anser att miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" tydliggör värnandet om den biologiska mångfalden. De urbana naturmiljöerna hör till de naturtyper där trenden för hotade arter är särskilt negativ. Naturhistoriska riksmuseet erinrar om att en hållbar utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar att förvalta naturen väl.

Museet saknar en djupare analys av befintliga och tänkbara målkonflikter, t.ex. då den fortsatta utbyggnaden av staden kommer i konflikt med den lokala befolkningens syn på sin närmiljö, eller med de strategiska målen för bevarande av grönområden och biologisk mångfald. Som exempel kan nämnas Årstafältet, västra förbifarten och Österleden. Det långsiktigt hållbara är att satsa på kollektivtrafik.

Även den tätortsnära naturen erbjuder livsrum för en försvarlig del av Sveriges växt- och djurliv. Det är därför viktigt att bevara och även naturvårdsmässigt utveckla Stockholmstraktens gröna kilar. De vill att delar av Stockholms naturområden, inte minst inom dess gröna kilar, ska omfattas av skydd mot exploatering.

Konsensus saknas mellan MKB:n och stadsbyggnadsstrategierna. Naturhistoriska riksmuseet har gjort undersökningar för att bidra med kunskap om naturens värden och villkor. Kunskapen finns i miljöförvaltningens ArtArken. Urbanekologisk forskning har visat på konsekvenserna av fortsatt exploatering i städernas grönområden. Forskningsresultaten pekar enhälligt på att dessa ingrepp gör det svårare för växter och djur att fortleva. Forskningen pekar också på vägar att nå en mer hållbar utveckling. Genom att skapa habitatnätverk, dvs, genom att behålla spridningsvägar, till exempel ett skogligt habitat mellan bebyggda områden, behåller Stockholm ett ekologiskt nätverk.

Sjöfartsverket

Hamnverksamheten är ett strategiskt intresse för staden och på vissa platser uppges verksamheten konkurrera med intresset att utveckla en vattennära bebyggelse med bostäder och arbetsplatser. Sjöfartsverket anser att där riksintressen intar en särställning bör en fördjupad analys av dessa målkonflikter göras.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen (inklusive de ytor som behövs för att uppfylla reglerna om "security") samt om möjligt hamnens influensområde, det vill säga det område som nu och i framtiden bedöms vara

påverkat av bullerstörningar, utsläpp och risker. I annat fall bör gällande riktvärden för buller m.m. redovisas. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de störningszoner som kan finnas längs dessa transportvägar ska beaktas i översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden

Statens Fastighetsverk

Statens Fastighetsverk (SFV) anser att det är positivt att staden ska verka för ett tillvaratagande av befintliga byggnaders skönhet, historiska värde och karaktär. SFV ser fram mot fortsatt samarbete med staden i dessa frågor. Kulturmiljöer som Drottningholm och Nationalstadsparken hotas av vägar och en hög exploatering i deras omedelbara närområde, såsom Förbifart Stockholm och den östliga förbindelsen genom Nationalstadsparken. SFV anser att alternativa vägar och transportmedel samt konsekvenserna bör beaktas i förslaget till översiktsplan. SFV noterar dock med tillfredsställelse att förläggningen av E18 i tunnel på sträckan Frescati – Ålkistan finns med bland huvudvägar fram till 2020.

Stockholms universitet

Stockholms universitet menar att förslaget inte i tillräcklig utsträckning uppmärksammat betydelsen av högre utbildning och forskning för utvecklingen i staden och landet. De anser vidare att universitetsbältet med Albano-området är ett strategiskt område som bör föras in på kartan. Arlanda, stambanenätet och den planerade stationen vid Odenplan är viktiga målpunkter. Goda kommunikationer, tillgång till service och bostäder med rimliga hyror för korttidsuthyrning skulle göra Stockholm till en bättre student- och forskarstad. Kommunikationerna från västerort till campusområdet Kista och till Frescati kommer att förbättras. De föreslår att Tvärbanan dras vidare till Albano för att öka tillgängligheten till AlbaNova och vidare inom de s.k universitetsområdet. Vidare föreslås en sammankoppling med Roslagsbanan vid Albano och en ny tunnelbanestation på röda linjen och på den nya tunnelbanelinjen via Odenplan. De vill att arbetet med vägtunneln på sträckan Frescati-Ålkistan tidigareläggs.

Universitetet instämmer i att staden bör ha en beredskap för företag med kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter. Det bör finnas lokaler för högre utbildning, gärna inom universitetsområdet, för att underlätta avknoppning.

Svenska Kraftnät

En ny 400 kV förbindelse, City Link, är under planering. Den ska gå mellan Hagby i Upplands Väsby och Ekudden i Västerhaninge. Förbindelsen är tänkt att utgöra ryggraden i det framtida elnätet i Stockholm. Den kommer till stor del att förläggas som kabelförband i en huvudsakligen borrade tunnel under stadens centrala delar. Övriga delar av förbindelsen kommer att utföras som luftledning eller som markförlagd kabel. City Link är omnämnd i samrådsunderlaget. För matning av det underjordiska nätet planeras tre nya 400/220KV transformatorstationer. Om finansieringsfrågan löses möjliggörs avveckling av ett antal kraftledningsgator med anslutning mot befintligt 220kVnät. För de nätdelar som kommer att finnas kvar, liksom för de nya anläggningar som måste byggas för att åstadkomma målnätet, är det viktigt att utrymme reserveras i den kommunala planeringen. Slutligen framförs synpunkter på vilka befintliga transformatorstationer som bör utmärkas på ÖP-kartan.

Vattenfall

Vattenfall påpekar att de vid framtida detaljplanering i närheten av sina anläggningar vill bli kontaktade för att lämna synpunkter.

Vägverket

Vägverket anser att översiktsplanen är överskådlig och lättillgänglig. Vägverket är positivt till strategin att bygga tätt i utpekade lägen eftersom det gynnar resor med kollektivtrafik och korta resor med gång och cykel.

Vägverket välkomnar att bebyggelsestrategin långsiktigt skall gynna och möjliggöra nya kollektivtrafikstråk, såväl på spår som på väg. Ny infrastruktur har en strukturerande effekt på bebyggelseutvecklingen, varför de samband som eftersträvas även bör blicka utanför kommungränsen och relatera till RUFSS. De anser att en cykelvänlig stadsstruktur är viktig i hela staden. De ser positivt på en utbyggnad av vattenvägar och kollektivtrafik.

Genom att utgå från Stockholmsförhandlingen är samrådsunderlaget aktuellt och blickar utanför kommungränsen. De delar uppfattningen att ett uppdämt behov av ny infrastruktur finns, inte minst ökad kollektivtrafik i de centrala delarna av regionen.

Vägverket ser ett långsiktigt behov av ytterligare en koppling över Mälarsnittet, väster om Essingeöarna. Kopplingen bör utredas närmare när behovet blir aktuellt.

Vägverket instämmer i att det finns en konflikt mellan en förväntad ökad trafikmängd och behovet av att minska bilberoendet. ”Att vidmakthålla och öka andelen resande med kollektivtrafik och andelen som går och cyklar är en mycket viktig del i en strategi för att klara både miljömål och tillgänglighet i staden, vilket kan och bör ytterligare förtydligas.”

Vägverket stödjer argumentet att bebyggelse i centrala delar medför mindre biltrafik än perifer bebyggelse. Trots detta vill Vägverket framföra att vissa platser inte alltid är lämpliga för bebyggelse, vilket framförallt är tydligt i områden med höga bullernivåer och höga luftföroreningshalter.

Vägverket är i behov av en byggnadsfri zon vid vägens närhet. Avståndet mellan motorvägens beläggningsskant och kvartersgräns bör vara minst 25 meter och därtill ytterligare 10 meter mellan kvartersgräns och byggnad. För Essingeleden och dess broar, kan avståndet i undantagsfall vara minst 15 meter mellan kantbalk till byggnad. Vägverket hävdar även behov av 15 meters skyddszon kring Södra länkens tunnlar och Norra länkens kommande tunnlar.

För transport av farligt gods på vägar och gator i Stockholms län finns ett rekommenderat vägnät. Dessa bör kommunen tydligt redovisa.

Den strategiska ambitionen ställer krav på att översiktsplanen efterföljs av senare planeringsskeden med tydligare stöd och vägledning inför bland annat detaljplanearbete. En process där Vägverket gärna deltar.

3. Kommunala remissinstanser

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret (SLK) anser att översiktsplanen i större omfattning bör se till hela livsmiljön och förutsättningarna för ett bra liv, och inte bara den rumsliga utformningen. Kontoret efterlyser också en beskrivning och en djupare analys kring valet av tyngdpunkter och ett principiellt resonemang kring utvecklingen av dessa.

Det är bra och nödvändigt att vidga strategiernas fokus även mot ytterstaden och inte bara mot de centrala delarna av staden. Många av stadens förorter behöver en tydlig och samlad satsning för att utvecklas. Ökad attraktivitet i ytterområdena ger bättre förutsättningar för att bli en växande stad. Konflikten mellan målen tätare kommunikationsstråk med fler sammanhängande stadsmiljöer i södra och västra Stockholm och ambitionen att utveckla dessa områdens gröna delar behöver hanteras.

En stad med fler viktiga tyngdpunkter förutsätter ökade transporter men måste samtidigt vara förenlig med de långsiktiga miljö- och klimatmålen. Målkonflikten diskuteras principiellt i underlagets mycket förtjänstfulla analysavsnitt men får inte fullt genomslag i underlagets strategiska och praktiska genomförandedel. Det är angeläget att närmare analysera vilka åtgärder i staden kan göra för att klara de angivna miljö- och klimatmålen inom ramen för angivna strategier.

Frågan om hur en bättre social integration och tillvaratagande av befolkningens mångfald kan uppnås, bör utvecklas. Regionens mångkulturella karaktär ska ses som en tillgång och inte som ett problem. SLK ser tillträde till arbetsmarknaden som den enskilt viktigaste faktorn för att nå integration och detta bör lyftas fram tydligare. Medan samhällsproblemen yttrar sig i ett geografiskt område finns ofta lösningarna på helt andra ställen.

Enligt SLK kommer stadsdelsnämnderna knappast att ha möjlighet att avsätta mer resurser i framtiden till parkskötseln. Med tanke på befolkningsutvecklingen och de ekonomiska prognoserna är förhållandet snarast det motsatta. Det behövs därför en tydligare strategi för att hantera denna problematik.

Genomförandedelen i samrådsunderlaget bör utvecklas genom en tydligare värdering och prioritering mellan olika satsningar. Ett viktigt område som samrådsunderlaget nästan helt bortser från är hur finansieringen kan lösas. Kontoret efterlyser en diskussion kring finansieringen och då i synnerhet genomförandeaspekterna. För att få perspektiv på planarbetet vore det också värdefullt med ett avsnitt om hur uppställda mål i ÖP 99 svarat upp mot verkligheten.

Transporterna är den största källan till utsläpp av klimatgaser i regionen, varför andra miljöanpassningsåtgärder inom exempelvis energiförsörjning, nya drivmedel, konsumtion och logistik måste bli föremål för skarpa åtaganden om Stockholm stads målsättning om att bli en fossilbränslefri stad till år 2050 ska nås.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB anför att det är en förutsättning att översiktsplanens intentioner genomförs för att Stockholm ska förbättra sin konkurrenskraft gentemot övriga storstadsregioner i Europa och världen. Koncernledningen anser även att det är positivt att översiktsplanen så tydligt prioriterar arbetet för att möjliggöra planerade infrastruktursatsningar.

Antalet tyngdpunkter som presenteras i planen är relativt många. Det kommer att vara nödvändigt att göra en prioritering över tiden, utifrån genomförbarhet. Det är av stor vikt att stadsbyggnadsnämnden kommunicerar en tidsmässig prioritering, så att nämndens resurser synkroniseras med berörda byggherrars och näringslivsaktörers investeringshorisont.

Genomförandet av planerna innebär intressekonflikter inom flera områden när bl.a. tyngre industri och hamnverksamhet flyttas. Det är vidare viktigt att myndighetsprövningen för detaljplaner och bygglov görs konsekvent, så att inblandade investerare kan värdera osäkerhet och risk så effektivt som möjligt. Planeringen av den offentliga miljön måste alltid beakta driftskonsekvenserna vid val av plats och utformning.

Förstärkta strategiska samband i staden och regionen är vitala för stadens utveckling. Dessa åtgärder kräver dock mycket tunga investeringar, såsom överdäckningar av vägar och spårområden. Långa processer och otydlighet i planeringen medför ofta att staden kan få bära en omotiverat hög andel av underskotten i dessa exploateringar i förhållande till övriga intressenter.

Strategin med inriktning mot att parkering i första hand ska ske i garage blir ofta kostnadskrävande. Byggnad och drift av parkeringsgarage kräver en revidering av stadens parkeringspolicy.

Koncernledningen ser mycket positivt på den föreslagna utvecklingen Gullmarsplan-Globen, Ulvsunda, Älvsjö och Vällingby, då koncernen har stora fastighetsägarintressen i dessa områden.

Sammantaget ställer sig koncernledningen positiv till förslagen i översiktsplanen och bedömer att de långsiktigt kommer vara värdeskapande för staden, men kräver också stora initiala investeringar för stadens bolag och förvaltningar.

Stadsdelsnämnder

Bromma SDN

Bromma stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Förvaltningen är i huvudsak positiv till översiktsplanens innehåll och intentioner. Vissa avsnitt av stränderna är stängda för allmänheten, alternativt har dålig tillgänglighet, varför SDF är positiv till en strandinventering.

Fastighetsnära återvinning bör införas i större utsträckning för att minska nedskräpningen. I all stadens planering bör barnperspektivet vara i fokus och barnens kreativitet komma att beaktas och understödjas. Ur miljö- och säkerhetssynpunkt är överdäckningar alternativt bergtunnellösningar att rekommendera vilket förutom att ge en bättre boendemiljö också skapar ökade förutsättningar för ny bebyggelse. En ökad beredskap för klimatförändringar bör särskilt beakta de översvämningar som kolonisterna vid Lillsjön riskerar att drabbas av.

Det är angeläget att bullersanera störande miljöer och att säkerheten kring miljöfarliga transporter förbättras.

Det unika för Bromma är trädgårdsstaden och smalhusområdena. Vissa områden är av riksintresse för kulturminnesvård. Stadsbyggnadskontoret bör ställa samma hårda krav på nya bostadsprojekt som på tillbyggnader av befintliga hus. Nyskapande arkitektur, med avvikande formspråk, förläggs lämpligen till nya bostadsområden och inte i kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Att uppföra nya byggnader i medveten kontrast till omgivande bebyggelse bidrar inte till stadens försköning och riskerar på sikt att radera dess unika karaktärsdrag. En väl genomförd kompletteringsbebyggelse kan ge förutsättningar till förbättringar av den offentliga miljön.

Förtätningar har medfört ett högt besöksstryck i många av Brommas stadsdelar och slitage på offentliga platser. En hög kvalitet på drift och underhåll har således en strategisk betydelse. Eftersom parkering är fri i ytterstaden leder stadens expansion till framkomlighetsproblem och en allt ökande brist på parkeringsplatser.

För att uppnå en varaktig minskning av genomfartstrafiken och en trafiksäkrare miljö i Bromma är det viktigt att Förbifart Stockholm förverkligas. Bromma SDF anser att, om denna förbindelse kommer till stånd, är det inte nödvändigt att anlägga ett nytt spår eller huvudväg mellan Hägersten och Ulvsunda.

Spårbunden trafik till Ekerö bör övervägas, som förutom reducerad genomfartstrafik skulle leda till minskad infartsparkering utmed tunnelbanestationerna. Om en tät och mångsidig stad ska kunna utvecklas i Stockholms närförorter behöver en övergripande parkeringspolicy tas fram.

Enskede-Årsta-Vantör SDN

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd åberopar förvaltningens tjänsteutlåtande och anför därutöver bland annat följande:

Det är viktigt att variationen av bostäder blir så stor som möjligt. Höga smalare byggnader är att föredra och de ger utrymme för grönområden mellan byggnaderna. Parker och lokaler för lokala tjänster är viktigt. Den offentliga servicen måste finnas väl spridd över hela staden. Vidare behövs bra kommunikationer och möjligheter till en aktiv fritid, idrott och rekreation. Parkeringsfrågan måste lösas.

Samrådsunderlaget pekar ut cykeln som ett viktigt transportmedel. För att åstadkomma detta behöver fler och säkrare cykelvägar byggas.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Förvaltningen anser att samrådsunderlaget överlag behandlar de aspekter som en översiktsplan för en storstad som Stockholm behöver för att utvecklas i hållbar riktning. Däremot saknar förvaltningen en tydlig strategi för hur staden som helhet ska utvecklas. Detta för att byggherrar, exploaterare och såväl privata som stadens planerare ska ha tydliga och långsiktiga riktlinjer.

Förvaltningen saknar konkretisering av hur tyngdpunkterna och sambanden ska utvecklas, samt utpekande av samband som knyter samman ett framtida Årstafält med Östberga och Älvsjö samt Gullmarsplan med Södermalm. Förvaltningen önskar också att översiktsplanen tydliggör hur stadsdelsområdets verksamhetsområden ska utvecklas och att Årstabergrupp uppmärksammas som viktig kollektivtrafikknutpunkt. Gröna tyngdpunkter och gröna samband, som skyddas från exploatering i framtiden, behöver pekas ut tydligare. En sådan strategi kan då markera vilka områden som kan

förtätas och ges mer utpräglad stadskaraktär, samtidigt som vissa parker och grönområden säkras på lång sikt.

I det fortsatta arbetet med den nya översiktsplanen bör konkretiseras var bebyggelse för bostäder och arbetsplatser ska uppföras och lokaliseras.

SDF önskar att Högdalens roll i södra Stockholm ges en mer diversifierad beskrivning och roll, då området även består av industriområdet och dess arbetsplatser, tekniska försörjningssystem samt annan infrastruktur som SL:s depå. Högdalen utgör dessutom knutpunkt, framförallt för busstrafik, och har flest påstigande på tunnelbanans gröna linje söder om Gullmarsplan. I Högdalen bor över 8 000 människor, och nästan 37 000 personer bor i det större området Hagsätra–Rågsved–Högdalen–Bandhagen–Örby.

De två strategiska områdena Gullmarsplan med Globen och Slakthusområdet samt Årstafältet har helt olika förutsättningar. Gullmarsplansområdet är både bostadsområde och en av Stockholms mest frekventerade knutpunkter för kollektivtrafik. Området är föremål för pågående planering för stora idrotts- och evenemangsfunktioner. Årstafältet är istället obebyggt och utgör ett utvecklingsområde på lång sikt. I samrådsunderlaget ges områdena emellertid samma dignitet fastän arbetssätt och förutsättningar för att utveckla dem torde vara väsensskilt.

Det är positivt att nyttja centrala lägen strax utanför stadskärnan för fler bostäder och fler funktioner. Det är viktigt att staden tillmötesgår de nya behov som uppstår i och med ett intensifierat markutnyttjande utanför innerstaden. Det är också viktigt att mindre centrum som servar bostadsområden utanför tyngdpunkternas direkta närhet också ges förutsättningar att överleva, med tillgång till både kommersiell och offentlig service.

Samspelet mellan strategiska områden och samband kan med fördel förtydligas i det fortsatta planarbetet. Som kartan ser ut nu är sambanden något sporadiskt utpekade. Överlag är det svårt att tyda om sambanden är befintliga eller önskade, kommunikationsstråk eller andra kopplingar. Det är viktigt att utpekade samband, som även utgör framtida kollektivtrafikstråk, inte endast planeras som transportsträckor och stationer mellan olika tyngdpunkter, utan även som fungerande sociala och offentliga platser.

Farsta SDN

Farsta stadsdelsnämnd godkänner i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande och anför bland annat följande:

Möjligheten att nå områdena runt sjöarna Magelungen och Drevviken måste säkerställas. Vidare ska företag av olika typer beredas möjlighet att verka och utvecklas. Inom utbildning är det viktigare med mångfald och kvalitet än ett ensidigt huvudmannaskap. Viktiga konkurrensparametrar vid rekrytering är tillgång till närservice. Beträffande grönområdena behöver mindre ytor för både organiserad och spontanidrott utvecklas. Förutom att staden ska vara trygg och levande bör den sammanbindas med närliggande stadsdelsområden och närliggande kommuner.

För en varaktig minskning av genomfartstrafiken och en trafiksäkrare miljö är det viktigt att projekt som "Förfart Stockholm" och andra trafikåtgärder förverkligas. Trafikleder kan till vissa delar överdäckas för att knyta ihop Norra Sköndal, Södra Sköndal, Hökarängen och Gubbängen runt Örbyleden och Nynäsvägen.

Fagersjö har en utvecklingspotential som med bibehållna naturvärden runt Högdalstopparna och Magelungen bör växa ihop med Farsta, Rågsved och

Högdalen. Fagersjö kan dessutom utvecklas till trädgårdsstad. Farsta Centrum bör utvecklas med ökat kulturliv och olika upplevelser. Larsboda är i behov av upprustning och utveckling. Svedmyraskogen, Hökarängsskogen och Majroskogen bör i huvudsak bibehållas som rekreationsområden. Delar av utkanterna kan dock exploateras. Ett område är Majroskogen från Gubbängens IP mot Gubbängen.

Brist på parkeringsplatser behöver belysas mer. Vid utveckling av nya områden och förtätning av befintliga måste hänsyn tas till den befintliga miljön så kontraster inte upplevs negativt.

Slutligen anför nämnden att satsningen på ytterstaden och ambitionen att stärka de sociala sambanden mellan stadsdelarna är positiv. Staden bör tillämpa områdesplanering för att skapa ett större helhetsperspektiv.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Farsta SDF anser att ÖP presenterar en del mål som står i motsättning till varandra. Detta gäller särskilt inom trafikområdet, där det är oklart hur transportsystemet ska göras mer tillgängligt samtidigt som trafikens påverkan på klimatet ska minskas. Det är vidare viktigt att ÖP blir genomförandeinriktad och har en koppling till ekonomiska förutsättningar.

SDF anser att det bör satsas mer på de kollektiva kommunikationerna och då framför allt i ytterstaden där det råder stor brist på tvärförbindelser. Kommunikationer på vattnet är ett alternativ som låter lockande men kanske inte helt realistiskt.

En annorlunda planering behövs för att skapa mångsidiga mötesplatser i affärscentrum och knutpunkter. Det är tveksamt om man skapar en samhörighet genom att fysiskt bygga ihop stadsdelar. Däremot kan tryggheten öka och förenkla möjligheterna att ta sig mellan områden och stadsdelar till fots eller med cykel.

Planering av förskolor, skolor, äldreboenden och annan samhällsservice blir allt svårare. Att prognostisera är svårt, eftersom det finns ett fritt val för individen. Ett socialt perspektiv bör finnas i planeringen, så att nya områden består av olika boendeformer, olika bebyggelse typer samt arbetsplatser. Hur mindre resursstarka hushåll ska få råd att bo i nyproducerade bostäder ger samrådsunderlaget inget svar på. Enligt SDF bör det vara möjligt att bygga i en del grönområden, dock bör även gröna tyngdpunkter pekas ut i översiktsplanen för att tydliggöra värdefulla grönområden och gröna utvecklingsområden.

Ett nytt stort evenemangsområde skulle med fördel kunna lokaliseras till någon av ytterstadens tyngdpunkter. Utbyggnaden av Farsta centrum riktas till bilburna kunder. Parkeringsytorna kunde med fördel omvandlas till grönytor och park. Framtidsbilden av Farsta förefaller vara motsats till en hållbar utveckling av Farsta. Klimatförändringarna talar för att parkernas betydelse ökar allt mer i städerna. Farsta centrum behöver kvällsöppna restauranger och ett varierat kulturutbud med exempelvis en biograf. Frågan är hur små stadsdelscentrum som exempelvis Hökarängen och Gubbängen ska klara konkurrensen från Farsta, upprustning av den offentliga förslår inte långt om kundunderlaget är för litet.

SDN-området har ett stråk av strandpromenader som är viktiga att bevara och utveckla som mötesplatser för rekreation och attraktiv fritidssysselsättning. Vid marknadsföring av Farsta utgör naturen och rekreativsmöjligheterna en viktig del. För att locka personer till ytterstaden måste unika mötesplatser skapas. Ett exempel är den planerade skateparken på Högdalstopparna. Ett samband som behöver stärkas är det regionala sambandet med Högdalen-Fagersjö-Farsta. Att skapa ett mer urbant stråk kan även skateparken ha nytta av.

Larsboda bör bevaras som industriområde för hantverk och småindustri.

Om en stadsdel ska vara levande krävs att det finns olika funktioner som blandas i området. Sköndal och Fagersjö är stadsdelar som saknar samband med övriga områden och stråk behöver skapas. Regionala sambandet med Huddinge behöver stärkas. Slutligen lyfter SDF fram vikten av en planering på områdesnivå och att man får med engagerade boende, näringsidkare, föreningar och organisationer för att de attraktiva miljöerna ska kunna skapas.

Farsta *pensionärsråd* anslöt sig till SDF:s synpunkter med några tillägg - bland annat att föreningslokaler är en viktig förutsättning för levande knutpunkter, att Farstavägen inte ska hårdexploateras samt att tvärbanan ska ha en anknäytning till Älvsjö.

Hägersten-Liljeholmen SDN

Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd godkänner och överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Satsningen på strategiska tyngdpunkter är positivt ur flera aspekter. En flerkärnig stad med fler målpunkter kan skapa ett mer utspritt transportmönster. Nya kollektivtrafiklinjer skapar en ökad balans inom staden. Alla områden kommer inte utvecklas samtidigt och det är ändå viktigt att staden tydligt visar vilka områden som är prioriterade den dag förutsättningarna finns. Att utveckla Fruängen till strategisk målpunkt ligger helt i linje med det arbete som stadsdelen drivit under ett antal år i samarbete med näringslivet m fl. Fruängen har potential att utvecklas med inriktning på idrott, samt mot specialiserad detaljhandel och service.

Vid Telefonplan och Liljeholmen-Årstadal är det viktigt att företag och kulturverksamheter attraheras att etablera sig vid Telefonplan. Den tidigare föreslagna kopplingen med spårväg mellan Älvsjö och Telefonplan skulle öka tillgängligheten ytterligare och knyta ihop Telefonplan med Västberga. Det främsta hindret för en sammanhängande stadsstruktur i Liljeholmen- Årstadal utgörs av Södertäljevägen. Vägen bör grävas ner och däckas över. Områden som med fördel kan bilda sammanhängande stadsstrukturer är Midsommarkransen-Nybohov-Aspudden. Om staden vill satsa på söderort behöver det synas i översiktsplanen, blanda annat genom ökade och tidigare lagda spårsatsningar. Planen bör kompletteras med lokala, mindre spårssystem som till exempel spårtaxi, vilka kan ansluta till tunnelbana och pendeltåg.

Det är också viktigt att peka ut gröna tyngdpunkter och samband på ett tydligare sätt i översiktsplanen. Detta för att skapa en samlad värdering för hela staden av vilka gröna värden som ska prioriteras och vilka grönområden som kan avvaras.

När det gäller strategiska samband mellan stadsdelar/områden bör inriktningen generellt vara att skapa möjligheter för människor att korsa varandras vägar, till och från parken, affären, mellan stadsdelar, till/från jobbet etc. Speciellt är det viktigt i områden som upplevs som segregerade

men gränisar till varandra. Promenadsträckor utmed stränderna kan med fördel läggas in i översiktsplanen som strategiska grönsamband för rekreation.

Den offentliga servicen måste in i ett tidigt skede i planeringen för nya utvecklingsområden, vilket ska göras i samarbete med huvudmännen. Barnperspektivet och tillgänglighet för funktionshindrade bör vara tydligare i översiktsplanen. Den områdesplanering som nämns med ett helhetsperspektiv på ett område kan vara ett konkret sätt att tydliggöra översiktsplanens riktlinjer.

Hässelby-Vällingby SDN

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner i huvudsak tjänsteutlåtandet som svar på remissen och anför därutöver bland annat:

Hässelby-Vällingby är en av Mälarens strandstadsdelar. Nämnden lyfter fram badplatser och rekreativsmöjligheter längs med vattnet och ställer sig positiv till att Förbifarten läggs i tunnel. Stora ansträngningar behövs för att öka antalet arbetsplatser i Vinsta, där t ex industri och hantverk med fördel kan etableras. Planerna på den "Gröna Hantverksbyn" är ett sådant initiativ som staden på alla sätt bör stödja. När det gäller Lövsta bör de tekniska reservaten minska, men vi ska samtidigt säkerställa stadsdelens avfallshantering på bästa sätt.

Den sociala integrationen behöver goda exempel som den skateboardramp och den musikverksamhet som byggts upp i Smedshagen och som nu även lockar till sig ungdomarna från Hässelby Villastad. Med ett fotbollslag på elitnivå och en växande idrottsverksamhet är det av vikt att planer, hallar, bassänger etc. planeras in i takt med att befolkningen ökar.

Hässelby-Vällingby har en icke fungerande trafikinfrastruktur. Spårbunden trafik på tvären vore därför en mycket bra satsning. Det viktigaste är att man, förutom kollektivtrafiken, får trafikleder för bra förbindelser med såväl centrala staden som våra grannkommuner. Förbifarten är ett måste, men det räcker inte med den. Staden måste planera för långsiktigt hållbara trafiklösningar så att SDN-området både klarar sina nuvarande men även framtida behov av kommunikationer. Stadsdelen består av ett antal isolerade och ointegrerade delstadsdelar. Bostadsrätter, hyresradhus eller stadsvillor är i fullständig minoritet. Totalt i stadsdelen är t ex 87 % av lägenheterna hyreslägenheter. Ett utvecklingsområde som särskilt bör uppmärksammas är SL:s spårområde och området mellan Räcksta-Vällingby-Grimsta. Här kan såväl bostäder, arbetsplatser som handel utvecklas sida vid sida.

I översiktsplanen framgår att det är viktigt med grönområden, så att människorna får en bra boendemiljö. Bostadsbebyggelse bör inte planeras så att man inkräktar på mark som kan vara lämplig för företagsetableringar. Risk finns för problem med buller och andra olägenheter om man bygger för nära industriområden.

Tjänsteutlåtandets sammanfattning:

Stockholm växer och förvaltningen anser att det är viktigt att det sker på ett sådant sätt att stadsdelsområdets grönstukturer som utgörs av både natur- och parkmark samtidigt kan bevaras och utvecklas. Mälarens stränder är viktiga för friluftslivet. Särskilt bör strandpromenaden beaktas så att visionen om en kontinuerlig strandpromenad från Kyrkhavn till centrala staden på sikt kan realiseras. Beträffande Vinsta företagsområde så bör återstående obebyggda delar reserveras för olika verksamheter och företag och inte bebyggas med bostäder. Vid Vällingby centrum bör verksamhetsområdet kring Jämtlandsgatan bevaras och utvecklas.

Tvärförbindelser är viktiga när stadsdelsområdet växer, därför bör reservatet för spårvägen i Hässelby bevaras för framtida utbyggnad av spårväg. Åtgärder i bebyggelsestrukturen för att minska behovet av transporter och bilpendling kan på sikt få stora positiva effekter. Om trafiksystemen dessutom förändras till förmån för kollektiva transporter, cykel- och gångtrafikanter skulle personbilstrafiken i kommunen kunna minska.

Av de strategiska områdena framhålls särskilt Vällingby-Barkaby och de möjligheter detta samband ger för utveckling och etablering av företag och verksamheter. Kyrkhamn-Lövsta är ingår i Görvälnkilen och gränsar till Järfälla naturreservat. Begränsad bebyggelse med bostäder i området är tänkbart men kärnområdet och strandzonen, som bör återställas, bör lämnas fritt från bebyggelse. Nälstaån bör bevaras och inte kulverteras. Råcksta träsk och dess tillflöden bör återställas och bevaras så långt det är möjligt.

Vidare anføres att det krävs ett nytt tankesätt för att minska utsläppen av växthusgaser till de nivåer som de nationella miljömålen kräver. Om bostäder och lokaler lokaliserades och utformades med hänsyn till lokala förhållanden skulle energibehovet på sikt minska. Detta kan ske genom att man på ett systematiskt sätt utnyttjar naturliga ljusförhållanden, vindskydd och möjligheter till solenergi.

Kungsholmen Norrmalm och Östermalm SDN

Stadsdelsnämnderna för Kungsholmen, Norrmalm och Östermalm har överlämnat respektive förvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gemensamma synpunkter är bland annat:

Samrådsunderlaget ger i huvudsak en god bakgrund till de framtida utmaningar som beskrivs i Vision 2030 och som innebär att Stockholm ska bli en stad i världsklass. Stockholm ska enligt visionen också vara en tillgänglig stad utan fysiska och sociala barriärer. Ytterligare en utmaning som tas upp i underlaget är att staden ska utvecklas i hållbar riktning vilket bland annat innebär att utsläppen av växthusgaser måste minskas.

Att införa en tydlig områdesplanering som ett steg mellan översiktsplanen och detaljplanen blir viktigt för att tillgodose behovet av exempelvis grönytor, lekplatser och samhällsservice för förskolor och skolor och specialbostäder. Det innebär att små detaljplaner måste ha en överblick på ett större område. Den kommande översiktsplanen bör fungera som ett tydligt stöd vid framtagande områdesplaner, detaljplaner och vid bygglovgivning.

Förvaltningarna anser det vara mycket viktigt att Stockholm bevarar och utvecklar sin skönhet, sina historiska värden och karaktär vilket bland annat innefattar den rika tillgången till vatten och grönområden. Översiktsplanen anger inriktningen och det är viktigt att tid och resurser ges för att utveckla detta.

Stockholms stad har en given yta. Den blir inte större för att antalet invånare ökar. Innerstadens parker är välbesökta, tillgången är ojämnt fördelad, många är både skolgård och lekplats och vissa är mer slitna än andra. Att göra parken tåligare mot slitage innebär ofta att ytor måste beläggas med konstmateriel/gummimatta. För att behålla parkkvaliteten vid förtätning skulle istället fler nya parker behövas. I stadsutvecklingsområden behövs även en stadsdelspark. De gröna kilarna in i staden kan påverkas när stadsdelar knyts närmare varandra. Om så sker påverkas också den ekologiska infrastrukturen. Dessa värden måste identifieras och säkras. Ett sätt att öka parkytan är att platser som idag används för parkering eller torg kan göras om till små oaser i staden om en satsning genomförs på underjordiska garage.

För att nå en långsiktigt hållbar utveckling av Stockholm stödjer nämnderna samrådsunderlagets fyra förslag till stadsbyggnadsstrategier. Utvecklingsområdena bör fyllas med ett rikt innehåll av bostäder, arbetsplaster, kultur och nöjen som kan göra dem till kompletta stadsdelar. Förutsättningar skapas då också för att många förortscentrum kan fortleva och utvecklas vilket är positivt ur ett socialt perspektiv. Tät bebyggelsestruktur måste kombineras med god tillgång till väl planerade offentliga rum, gång- och cykelstråk och god tillgång till parker och natur.

Det är en konflikt mellan planerna på en utbyggnad av vägtrafikleder och målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt fram till år 2050, en konflikt som måste lösas. Det är angeläget att trafikleder såsom Förfärd Stockholm och Östlig förbindelse möjliggörs för kollektivtrafik. Det är positivt att översiktsplanen innehåller ambitionen att förbättra möjligheterna till att förflytta sig till fots och med cykel.

Staden måste snabbt och effektivt kunna erbjuda efterfrågad samhällsservice. Detta kan exempelvis möjliggöras genom att planera för markresurser som kan användas vid tillfälligt behov av förskolepaviljonger och upplag av olika slag med mera. Tidigare lades sådana ytor ut som allmän platsmark i planen. Det kan även vara nödvändigt att planera för flexibelt användande av lokaler då efterfrågan av olika tjänster varierar över tid, till exempel att förskolelokaler kan användas även för andra verksamheter.

Barnperspektivet ska alltid beaktas i planeringen. Därför måste det finnas tillgång till lekplatser, ytor för spontanidrott, parker och naturområden.

Även tillgänglighetsfrågorna är viktiga att beakta. Varje generell förbättring av tillgängligheten är en vinst för samhället i stort, inte minst ekonomiskt då det individuella stödet kan minskas.

Slutligen vill förvaltningarna nämna vikten av att enskilda människor kommer till tals vid utformning av den gemensamma miljön. Genom en konsekvent och tydlig medborgardialog finns förutsättningar för att tillvarata brukarnas kunskap om sin närmiljö för att skapa hållbara lösningar för samhällsbygget.

Kungsholmen SDN därutöver:

Tunga trafikleder som Essingeleden kan grävas ner och på det sättet både spara grönytor, ge plats för nya parker och bostäder och skapa bättre och mer attraktiva livsmiljöer. Enbart en nedgrävning av Essingeleden över Kungsholmen frigör minst 100 000 kvm som kan utnyttjas för annat.

Norrmalm SDN därutöver:

En spårvägsförbindelse mellan Norra Stationsområdet – Norra Djurgårdstaden och universitetet bör byggas ut parallellt med att stadsutvecklingsområdena byggs.

Östermalm SDN därutöver:

Några strategiska parker kanske behöver stängas vissa tider av dygnet. Om en satsning genomförs på underjordiska garage kan parkytan ökas genom att platser som idag används för parkering eller torg kan göras om till små oaser i staden. De gröna kilarna behöver inventeras och förberedas för ett delvis nytt nyttjande.

De ekologiska kopplingarna mellan norra och södra delarna av Nationalstadsparken bör utvecklas i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för området.

Rinkeby-Kista SDN

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och anför därutöver bland annat:

Stadsdelsnämnden ställer sig bakom ambitionen att göra stränder och kajer tillgängliga. Större hänsyn måste tas till Kistas strategiska betydelse för Stockholm i framtida infrastruktur och andra satsningar. Att öka den sociala sammanhållningen genom att skapa gemensamma mötesplatser är viktigt. För att bygga en stad som är energieffektiv vad gäller både transport och uppvärmning krävs en hög täthet. Den höga tätheten stämmer också med de sociala ambitioner som finns för stadsplaneringen. I samrådsunderlaget står att "förlorade ekologiska värden ska kompenseras". Detta är missvisande då en hög täthet i strategiska lägen, som naturligtvis har en lokal ekologisk påverkan samtidigt räddar långt mycket mer ekologi på andra ställen.

Cykeln som transportmedel är för styvmoderligt behandlad. Ett nät av "cyklostrador", både radiellt och på tvären, bör utvecklas. Ibland på sträckor som i en avlägsen framtid planeras för annan trafiktyp. Cykeln bör få ett eget avsnitt och egen planeringsinriktning. Bedömningen att staden har beredskap för att möta efterfrågan på bostäder är inte realistisk. Där behövs två olika planeringsinriktningar, en för att diversifiera de mest homogena "svenska" områdena (småhusområden som Bromma och Älvsjö) och en annan planeringsinriktning för diversifiering av de så kallat "utsatta" områdena bör man satsa på att göra Järvafältet till en central plats för tillfälliga evenemang, såsom den redan planerade Stockholmsutställningen 2010. Kultur är en strategisk utvecklingsfaktor som i första hand ska lokaliseras till områden där människor bor och rör sig, till exempel stadsdelarna kring Järvafältet.

Utvecklingen av "miljöprofilområden" bör kompletteras med ett pilotområde för "miljöomvandling", alltså ett nedslitet miljonprogramområde.

Valet av tyngdpunkter i översiktsplanen är bra, även om 18 punkter kan vara för många. De regionala kärnorna samt kopplingen till angränsande områden bör märkas ut tydligt i kartbilden.

Tvärbanan är viktig, men det är samtidigt önskvärt att den får en alternativ sträckning mellan Ursvik och Kista C som går via Rinkeby och den föreslagna kollektivtrafikleden över Järva friområde. SDN har önskemål om en förlängd sträckning av tunnelbanan från Hjulsta och/eller Akalla till Barkarby pendeltågsstation samt en tunnelbaneförbindelse mellan Rinkeby och Hallonbergen.

Därutöver har tjänsteutlåtandet bland annat följande synpunkter:

Översiktsplanen redovisar inte en tydlig avvägning mellan en mycket tätare stad där förorter och stadsdelar byggs samman och de sju gröna kilar som riktas in mot samt över regionens kärna. Att bygga idrottsanläggningar, nöjesparker och liknande över grönstråken kan bidra till att alltför stora ytor kommer upptas av hårdgjorda aktivitetsytor. Förvaltningen stöder vikten av att åstadkomma en flerkärning stadsstruktur med en bättre balans mellan innerstad och ytterstad. Ur det perspektivet blir förslaget kraftiga satsning på innerstaden motsägelsefull.

Förvaltningen anser att det inte är lämpligt med bostadsbebyggelse i Spångadalen eller en bebyggelsemässig sammankoppling över Järva friområde.

Skarpnäcks SDN

Skarpnäcks stadsdelsnämnd tillstyrker i huvudsak tjänsteutlåtandet som svar på remissen och anför därutöver bland annat:

Östra Söderort är alltför svagt beskrivet och de vill understryka behovet av strategiska initiativ och satsningar även i Skarpnäcks stadsdelsområde och dess omedelbara närhet. Exempel på områden som bör utvecklas är: Bagarmossen och Skarpnäcksfältet vidare mot Sköndal, Varsam utbyggnad och upprustade gröna parkstråk samt en ny vägförbindelse skulle bidra till en positiv utveckling i södra stadsdelsområdet. Kompletteringsbebyggelse från Skarpnäcksfältet mot Sköndal och Farsta bör studeras, för att skapa nya samband i hela Östra Söderort.

I Kärrtorp kan viss förtätning fortsätta med radhus och bostadsrätter och Kärrtorps IP bör kompletteras för att bli en attraktiv samlingsplats för såväl utom- som inomhusidrott för hela stadsdelsområdet. Sambandet mellan Hammarbyhöjden och Hammarby Sjöstad bör intensifieras med målet att skapa nya cykel- och gångvägar som binder samman de båda stadsdelarna. Området kring SL:s tågdepå vid Skärmarbrink bör utses till strategiskt område som länkas till det strategiska området vid Gullmarsplan och Globen.

Området kring Björkhagen bör lanseras som en grön tyngdpunkt tillsammans med området kring Flatenbadet. ÖP bör ta ett helhetsgrepp över hur promenadstråk, skyltning och övergången från stadsbebyggelse till natur bör planeras med särskilt fokus på Björkhagen. Hammabybacken bör utvecklas till att ha sportaktiviteter året runt.

Kommunikationerna i öst-västlig riktning bör förbättras i hela Östra Söderort. Den planerade kollektivtrafik förbindelse som föreslås från Skarpnäck mot Älvsjö och Kungens Kurva bör prioriteras upp. Bostäder bör kunna byggas även i närheten av tungt belastade trafikleder. Bullerplank och andra bullerdämpande åtgärder som redan idag används bör utvecklas och användas i större utsträckning. Behovet av p-platser underskattas ofta i planeringen.

SDN vill ha en god balans mellan bostäder, arbetsplatser och kommersiella ytor i hela stadsdelsområdet. Det finns behov av ökade satsningar på handelsplatser och arbetsplatser inom stadsdelsområdet för att öka områdets attraktivitet och minska behovet av bilburna resor.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Förvaltningen ser positivt på att öka ytterstadens attraktionskraft, minska de sociala barriärerna i staden och öka förutsättningarna för hållbara resor. Det är uppenbart att det råder en konflikt mellan planerna på en utbyggnad av nya trafikleder och målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt fram till år 2050. Av samrådsunderlaget framgår inte hur den konflikten ska lösas. Förvaltningen anser att det är av stor vikt att behålla och, om möjligt, öka tillgängligheten till park- och grönområden bl.a. med tanke på den stora befolkningsökning som samrådsunderlaget utgår ifrån. Förvaltningen saknar mer konkreta utvecklingsförslag av park- och rekreationsområden. Förvaltningen skulle gärna se Flatenbadet som en "grön tyngdpunkt". Förvaltningen konstaterar att den nya översiktsplanen inte medför några stora förändringar inom Skarpnäcks stadsdelsområde."

Kartbilagan borde kunna göras tydligare. Hela staden bör utvecklas och det kan bäst åstadkommas genom att satsa på ett antal tyngdpunkter i ytterstaden

som ett komplement till innerstaden. Det är också viktigt att värna de mindre stadsdelscentrumen. Dessa fyller en viktig funktion t.ex. för den äldre befolkningen och för de som saknar bil. Att segregationen minskar mellan olika stadsdelsområden är av stor betydelse om man på sikt ska kunna uppnå en hållbar utveckling. Ett sätt att öka den sociala sammanhållningen kan vara att möjliggöra för olika typer av mötesplatser på flera platser i staden.

Hur ska utbyggnad av kollektivtrafik respektive biltrafik prioriteras?

En långsiktig satsning på en utbyggnad av kollektivtrafiken är mycket viktigt, både välfungerande tvärförbindelser och en utbyggnad av pendeltåg- och tunnelbanesystem. Det är viktigt med ny spårväg mot Älvsjö och Kungens kurva/Skärholmen. För hela ytterstaden är det viktigt att tvärförbindelser utvecklas och att de äldre stadsdelarnas infrastruktur ses över. Tillkommande leder kan avlasta mer tätbebyggda områden från trafik, men samtidigt tillföra, mer trafik till andra områden. SDF anser att det är mycket angeläget att goda miljöförhållanden beaktas vid bostadsplaneringen och är mycket tveksam till att ny bebyggelse planeras intill tungt belastade trafikleder.

Inga strategiska områden finns inom Skarpnäcks SDN-område, men det är nära till tyngdpunkter som Farsta och Gullmarsplan/Globen. Skarpnäck har välplanerade och varierade bostadsområden, avsaknad av korsande trafikleder och framförallt tillgång till stora och lättillgängliga park- och naturområden. Områdesplanering för att se helheter är viktigt samt att mark avsätts för förskolor och annan samhällsservice, men även för arbetsplatser. Slutligen vill förvaltningen framhålla att en god dialog med dem som bor och är verksamma i staden är av största vikt för att nå målen i den nya översiktsplanen.

Skärholmens SDN

Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Skärholmen stadsdelsförvaltning anser att genomförandefrågan har stor betydelse för hur en strategiskt långsiktig planering för ett hållbart Stockholm ska utformas. Det vore önskvärt om genomförandefrågan utreds vidare i det fortsatta arbetet med den nya översiktsplanen för att förtydliga var bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras, samt att planen förmedlar vilka områden som inte är gynnsamma för framtida exploatering och där värden som natur och rekreation istället har en viktig funktion. Detta för att byggherrar, exploitörer och såväl privata som stadens planerare ska ha tydliga riktlinjer på sikt.

Vidare anser SDF att den nya översiktsplanen bör peka ut gröna tyngdpunkter och gröna samband som säkras i framtiden och skyddas från exploatering. Samrådsunderlaget har ambitionen att utveckla staden inom ett flertal områden, men det är svårt att utifrån redovisat underlag förstå hur de olika stadsbyggnadsstrategierna ska kunna leda till att målen uppfylls, då målen till viss del är motstridiga. Det saknas en tydlig strategi för hur staden som helhet ska utvecklas.

Strategin med tyngdpunkter är i grunden bra och att en jämnare fördelning av arbetsplatser och bostadsområden på sikt är nödvändig i en växande stad. Det är också viktigt att mindre centrum som servar bostadsområden utanför tyngdpunkternas direkta närhet ges förutsättningar att överleva. Det behövs en tydlig beskrivning av vilka bedömningar som ligger bakom utpekandet av tyngdpunkter och strategiska samband. Det finns en risk i att lokalisera stadens egna verksamheter och offentlig service endast till tyngdpunkterna, då

detta kan ha negativa effekter för andra verksamheter och mindre servicecentrums attraktivitet. I slutändan innebär det sämre service till medborgarna.

De saknar ett samband mellan Älvsjö, Fruängen och Skärholmen trots att en förlängning av Spårväg Syd planeras. Det är viktigt att utpekade samband som även utgör framtida kollektivtrafikstråk inte endast planeras som transportsträckor utan även som fungerande sociala platser som knyter samman staden. Det råder en konflikt mellan planerna på en utbyggnad av trafiklederna och målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt fram till år 2050. Det är därför angeläget att trafikleder såsom Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse även möjliggörs för kollektivtrafik. I övrigt ser de positivt på föreslagna satsningar på spårvägar i framförallt ytterstaden där tvärförbindelserna idag är undermåliga.

SDF stödjer samrådsunderlagets förslag att öka den sociala sammanhållningen i staden, men vill samtidigt framhålla att detta inte erhålls enbart genom att bygga ihop stadsdelar. Det är viktigt att möjliggöra för olika mötesplatser i staden och efterlyser därför fler platser som kan användas för tillfälliga evenemang.

Spånga-Tensta SDN

SDN bifaller i huvudsak förvaltningens förslag med uttalande att ”ytterligare understryka vikten av att Spångadalen och grönområdet mellan Tensta och Solhöjden bevaras för rekreation och idrott. Området fyller en viktig funktion för boende i såväl gamla Spånga, Tensta och Rinkeby och bör inte användas för bostadsbebyggelse.”

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Spånga-Tensta ställer sig i huvudsak positiv till samrådsunderlaget, men betonar vikten av att ännu tydligare väva in sociala och etnografiska aspekter i den fysiska planeringen. ÖP bör tydligare uttrycka de samband som redan finns och är värda att vidareutveckla, t ex mellan Spånga och Tensta samt mellan Spånga och Vällingby. Samband behöver inte alltid innebära nybyggnation i stor skala, utan istället utveckling av befintliga kvalitéer, kommunikationer och infrastruktur.

SDF påminner om Spångadalens betydelse för rekreation och idrott och anser att bostadsbebyggelse av dalgången inte är lämplig. Att utveckla det strategiska sambandet mellan Spånga och Kista genom att göra Spångadalen och delar av Järva friområde till ett sport- och fritidsområde med t.ex. en sporthall är däremot önskvärt.

Förvaltningen ställer sig helt bakom valet av Spånga som ett strategiskt område i ytterstaden. Spånga har ett bra kollektivtrafikläge och den lokala arbetsmarknaden behöver stärkas. För att ytterligare underlätta en utveckling av den lokala arbetsmarknaden och utveckla Lunda som ett av stadens två terminalområden vill förvaltningen poängtera vikten av en god anslutning till Förbifart Stockholm.

SDN-området gränsar till Järfälla. Det bör tydliggöras hur angränsande kommuners översiktsplaner, långsiktiga mål och visioner har tagits i beaktande i samrådsunderlaget. Det är önskvärt att skapa och utveckla strategiska samband även med områden i grannkommuner.

Det bör förtydligas hur planen ska bli genomförandeinriktad och hur den ska förhålla sig till stadens övriga styrdokument och kommunfullmäktiges budget.

Södermalms SDN

Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: SDF anser sammanfattningsvis att det är positivt att öka ytterstadens attraktionskraft, minska de sociala barriärerna i staden och öka förutsättningarna för hållbara resor. Förvaltningen vill bevara och utveckla stadens grönsystem. Vid den efterföljande planeringen är det viktigt att tillämpa områdesplanering för att trygga nödvändig samhällsservice och tillgången till friytor. Konflikten mellan en utbyggnad av trafikleder och målet att staden år 2050 ska vara fossilbränseffritt behöver klargöras.

Det är angeläget att innerstaden bibehåller sin nuvarande karaktär av estetiska och kulturhistoriska skäl. SDF stöder också målet att hela staden bör utvecklas genom att satsa på ett antal tyngdpunkter i ytterstaden. De bör bli reella alternativ till innerstaden. Vidare behövs en tydligare koppling mellan innerstaden och de intilliggande närförorterna.

Staden ska förtätas och blandas, vilket skapar förutsättningar för många förortscentrum att fortleva. Tätt bebyggelsestruktur måste kombineras med god tillgång till grönytor och andra friytor såsom bollplaner med mera.

SDF är angelägen om att segregationen minskar. En ökad sammanhållning erhålls inte enbart genom att bygga ihop stadsdelar. Det är viktigt med olika mötesplatser i staden och efterlyser fler platser i staden som kan användas för tillfälliga evenemang.

Det råder en konflikt mellan planerna på en utbyggnad av vägtrafikleder och målet att Stockholm ska vara fossilbränseffritt fram till år 2050, en konflikt som måste lösas. SDN är vidare angelägen om att nya trafikleder möjliggörs för kollektivtrafik. De stöder ambitionen att förbättra möjligheterna till att förflytta sig till fots och med cykel.

Vid en utveckling av strategiska samband riskerar de gröna kilarna, som är betydelsefulla som spridningskorridorer, att minska. I ÖP bör tillgången av grönområden också beaktas med tanke på den förväntade ökningen av nederbördsmängder i framtiden. I ÖP föreslås bebyggelse på grönmark vilket kan medföra att även om naturvärdet ur rekreationssynpunkt är god (enligt MKB:n) så är det inte säkert att ekologiska värden kan upprätthållas. Tillgängligheten till park- och grönområden bör öka, speciellt i innerstaden. Parkerna är populära mötesplatser för många vilket innebär betydande slitage. Att koncentrera befintliga platser för båtuppläggning till färre områden, frigör ytor till park.

Det bör bli tydligare i översiktsplanen hur försörjningen med hållbara energikällor såsom kraftvärmeproduktion baserat på biobränslen, solenergi, geotermi med mera ska kunna tillgodoses.

En tydlig områdesplanering skulle kunna möjliggöra att nödvändiga behov av exempelvis grönytor, lekplatser och samhällsservice som förskolor tillgodoses bättre. ÖP bör vara ett tydligt stöd vid efterföljande planering.

Staden ska kunna erbjuda samhällsservice som t ex markresurser vid tillfälligt behov av förskolepaviljonger, upplag av olika slag samt planera för ett t användande av lokaler

Andra viktiga frågor i den fysiska planeringen är barnperspektivet och frågor rörande tillgänglighet samt en tydlig medborgardialog. På så sätt skapas hållbara lösningar för samhällsbyggandet.

Lokala handikapprådet på Södermalm anser att behoven för människor med funktionshinder måste ges en tydligare, tyngre och mer framskjuten planering i samhället. Förverkligandet av Vision 2030 förutsätter att behoven för människor med funktionshinder beaktas i alla lägen under hela processen.

Älvsjö SDN

Älvsjö stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Stadsdelsförvaltningen anser att samrådsunderlaget i huvudsak redovisar de aspekter som en översiktsplan för en storstad som Stockholm behöver för att utvecklas i hållbar riktning. Strategin är dock inte lika tydlig som i nu gällande översiktsplan. Det är viktigt att stadsbyggnadsnämnden i översiktsplanen tar ställning i målkonflikter så att den kan utgöra ett tydligt stöd vid framtagande av områdesplaner och detaljplaner. Det gäller framför allt i vilka grönstråk som exploatering kan tillåtas och vilka som ska bevaras. Förvaltningen stödjer förslaget att konkretisera översiktsplanen genom områdesplanering. Genom en konsekvent och tydlig dialog med boende och verksamma kring hur ett område ska utvecklas finns förutsättningar för hållbara lösningar för samhällsbygget.

Hela staden bör utvecklas och det kan bäst åstadkommas genom att satsa på ett antal tyngdpunkter i ytterstaden som ett komplement till innerstaden. För att motverka obalansen mellan norra och södra Stockholm är det viktigt att satsningar görs på att få framför allt fler arbetsplatser till söderort. Det behövs mark och lokaler för småföretag och det är viktigt att utveckla industri- och terminalområdena samt förse dem med kollektivtrafik.

Att skapa fler mötesplatser i staden är viktigare för den sociala sammanhållningen än förslaget att bygga ihop stadsdelar. Vidare bör Älvsjövägen i tunneln tas med i stadens nya ÖP. Det är viktigt att dragningen av Spårväg Syd sker så att den orsakar så små ingrepp som möjligt på naturmark och fastighetsmark, samt att en dialog med medborgarna förs i den fortsatta planeringen. Det finns en risk för konflikt mellan utveckling av strategiska samband och bevarandet av grönstrukturen. Därför behöver man analysera vilka grönytor som är viktigast att bevara för den ekologiska infrastrukturen och som inte är aktuella för exploatering. Investeringar måste följas upp med en förstärkt driftsbudget så att inte värdet av parkinvesteringarna snabbt minskar.

Ett fossilfritt Stockholm till år 2050 och fördubbling av vägtrafiken fram till 2030 innebär en konflikt som ska hanteras. ÖP ska tydligare ange hur försörjningen med hållbara energikällor såsom kraftvärmeproduktion baserat på biobränslen, solenergi, geotermi med mera ska kunna tillgodoseas. Förvaltningen lyfter fram behovet av fastighetsnära källsortering och föreslår att programmet för miljöanpassat byggande används för att hantera sådana frågor.

Staden behöver anpassa sin planering utifrån effekterna av klimatförändringarna och denna fråga belyses alltför kortfattat i samrådsunderlaget. Ett stadsmässigt byggande i ytterstaden ska inte behöva innebära samma små eller obefintliga gårdar som innerstadens förskolor har. Staden bör planera för ett flexibelt användande av lokaler. Andra viktiga frågor i den fysiska planeringen är barnperspektivet och tillgänglighetsfrågorna samt en tydlig medborgardialog. Det är särskilt viktigt i det lokala utvecklingsarbetet.

Östermalm SDN

Se Kungsholmen m fl

Övriga kommunala förvaltningar

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden besvarar remissen med kontorets utlåtande.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Exploateringskontoret anser att stadsbyggnadsstrategierna har förutsättningar att bli bra utgångspunkter för den efterföljande planeringen och kunna tjäna som underlag för prioriteringar mellan olika satsningar på tyngdpunkter och stadsutvecklingsområden m.m. Där målkonflikter bedöms vara mer påtagliga bör ÖP följas upp med områdesplaner och/eller fördjupade översiktsplaner innan detaljplaneringen.

Genomförandet måste underordnas finansiella och andra förutsättningar som ges av stadens budgetar. Inte minst viktigt är att strategierna görs så flexibla att de kan anpassas till den nu inledda sammanvägda prioriteringen mellan stadens planerade investeringsprojekt. Det är naturligtvis en fördel om den nya översiktsplanen kan kopplas till den löpande verksamhetsplaneringen hos stadens nämnder. Exploateringskontoret efterlyser vidare ett förtydligande av de försiktighetshänsyn som bör råda vid exploatering i vattennära lägen vid både Mälaren och Saltsjön med hänsyn till översvämningsriskerna.

En god tillgång på parker och grönområden är viktig, men ekonomin i exploateringsprojekten får en allt större betydelse för projektens genomförbarhet. Genom att tillåta bebyggelse även på mark som inte är förenad med höga grundkostnader kan lönsamheten i projekten förbättras. Exploateringsnämnden är positiv till den nya förslaget att exploatering också kan ske i grönområdena.

Många av de stadsutvecklingsområden som planeras och byggs på före detta industrimark ligger i sjönnära lägen, vilket på sikt kan förbättra möjligheten till kollektivtrafik på vatten. Planera också för ökat resande med cykel och båt. Det är viktigt att värna och utveckla sjötransporter för tunga godstransporter av exempelvis bergmaterial. Exploateringsnämnden ser gärna en närmare beskrivning av hur detta ska ske och på vilket sätt sjötransporter kan säkerställas, särskilt med tanke på det fåtal befintliga hamnlägen för denna typ av verksamhet som finns.

Sambanden till grannkommunerna blir allt viktigare. De samband som kan komma att bli aktuella under perioden fram till 2030 bör markeras på kartan. Några angelägna stråk är Skrubba/Tyresö/Nacka, Högdalen /Rågsved/Huddinge, Kista/Akalla/Sollentuna/Järfälla, Tensta/Lunda/Hasselby/Järfälla och Ulvsunda/Mariehäll/Sundbyberg/Solna.

Vad gäller Kista bör sambanden kompletteras med beskrivning av spårväg Kista Norr och dess alternativa dragningar. Stadsutvecklingsområdena i Ulvsunda och Mariehäll, bör ges samma markering i ÖP som övriga centrala tyngdpunkter såsom Telefonplan och Årstafältet. Tyngdpunkten vid Farsta bör förskjutas åt sydost för att även täcka in Farsta Strand, Farsta C och Drevviken. Södra Rågsved, Rågsveds friområde och Snösättras företagsområde bör anges som ett utvecklingsstråk för bebyggelse som sträcker sig från Rågsved, Rågsveds friområde via Fagersjö till Farsta. Kopplingar norrut till bl.a. Högdalen bör också tydliggöras. På så sätt skulle

Magelungsstranden göras tillgänglig och man skulle hitta nya samband mellan Rågsved, Fagersjö och Farsta.

Kontoret föreslår också utvärderingar av hur det delvis nya planupplägget med fokusområden och planeringsinriktningar samt stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt, utfaller i praktiken.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Förvaltningen ser det som mycket positivt att idrott och idrottsanläggningar för första gången på allvar omnämns i den nya översiktsplanen. Det är viktigt att, när staden förtätas och befolkningen ökar, säkerställa ett rikt utbud av idrottsytor och idrottsanläggningar i alla delar av staden.

Idrottsrörelsens skolansoch allmänhetens behov ska vara utgångspunkten för planeringen av olika idrottsanläggningar. För att öka den sociala integrationen i staden är idrotten en viktig faktor där människor med olika kulturella bakgrunder träffas på en idrottsanläggning för att där umgås och gemensamt utöva sin idrott. Det är också viktigt att möjligheter till att genomföra större evenemang underlättas, att spontanidrott uppmärksammas och att vissa större öppna fält bibehålls i framtiden för bland annat bolltytor. Arbetet med vattenreningsfrågorna bör fortsätta och förstärkas. Fritidsbåtarnas behov av hamnområden och uppläggningsplatser bör även uppmärksammas.

Kulturnämnden

Kulturnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Stockholm är en autentisk och vacker stad med stora natur- och stadsbyggnadskvaliteter som utvecklats under lång tid. Det är viktigt att beslut om förändringar i stadsbilden tar hänsyn till dessa värden. Förvaltningen anser att såväl inner- och ytterstadsinventeringarna som den kulturhistoriska klassificeringen ska behandlas som viktiga planeringsunderlag i samband med stadens framtida utveckling. Förvaltningen ställer frågor om hur riksintressen, byggnadsordningen och övriga planeringsunderlag ska behandlas i översiktsplanen.

Planen representerar ett helhetstänkande, men det finns behov av förslag som förtydligar strategierna. Begreppen fokusområden, planeringsinriktning och strategier tenderar att gå in i varandra. Det saknas en diskussion om prioriteringar och målkonflikter. Begreppet tyngdpunkt bör definieras. En satsning på tyngdpunkter är positiv ur både kulturhistorisk och kulturell infrastrukturell synvinkel och bör resultera i ett minskat behov av förtätning i andra områden. Enligt förvaltningen är kulturen en förutsättning för att tyngdpunkterna ska bli lockande alternativ till innerstaden och närförorterna. Kulturförvaltningen påpekar att det är svårt att prioritera satsningar i alla stadsdelsområden och i en valsituation är det mer angeläget att investera i kulturlokaler och arenor i ytterstaden än i det halvcentrala bandet. De anser att närförorterna med sin karakteristiska struktur är känsligare att förtäta, medan en del av närförorterna och vissa utpekade strategiska områden kan lämpa sig väl för detta, såsom t.ex. delar av Liljeholmen och Alviks centrum som redan idag har en splittrad struktur som kan förbättras genom nya tillägg.

Den fortsatta cityförnyelsen ska ske med respekt för den befintliga bebyggelsen och stadsbildens siluett. Stadens vattenspeglar ska hållas tydliga

och vattenrummen värnas. En förnyelse av city måste innebära förbättrade möjligheter att använda det offentliga rummet för kulturfestivaler och andra stora kulturevenemang som pågår sena kvällar. Samrådsunderlaget saknar ett barn- och ungdomsperspektiv.

Stockholm är en hamnstad och det är viktigt att denna karaktär bevaras och att de kulturhistoriskt värdefulla dragen och befintliga byggnaderna integreras inom hamnområdena. Stockholms kulturliv kan betecknas som innovationscentra eller kunskapsföretag och är i dag spridda utan organisk samhörighet. Flera av de närmast förestående stadsutvecklingsprojekten skulle lämpa sig väl för klusteretableringar. Äldre industrimiljöer kan med fördel återanvändas som kulturlokaler.

Det är viktigt att värna om de offentliga rum som är i stadens ägo och utveckla och anpassa mötesplatserna till de behov som finns i olika stadsdelar men också för möten mellan stadsdelarna. Värna också om mindre stadsdelcentrum. Gröna kilar bevaras och fornlämningar ska vårdas och tydliggöras i sitt sammanhang. De intressanta och värdefulla miljöer som finns i ytterstaden bör också vara föremål för "turiststråk" vid sidan av de välkända turistmålen i innerstaden.

Kyrkogårdsförvaltningen

Underlaget är inte komplett eftersom mark för vissa av stadens befintliga begravningsplatser inte redovisas i kartbilagan. ÖP bör också redovisa att mark ska reserveras på Järvafältet för en planerad begravningsplats vid Hjulstakorset.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Miljö- och hälsoskydds nämnden godkänner i huvudsak tjänsteutlåtande och anför därutöver bland annat följande:

Nämnden understryker vikten av att planera kommunen utifrån god kollektivtrafikförsörjning och att grönskan spelar en viktig roll för stadsmiljön. De anför vidare att skiftet mot miljöbilar samt en ren och ännu bättre kollektivtrafik kommer att ske under kommande tidsperiod och bidra till en hållbar region. De påpekar att det är landtinget och inte staden som ska organisera kollektivtrafik på vatten. De välkomnar vidare det uppdrag SL:s styrelse gett bolaget om att göra en översyn av nuvarande regler för medtagande av cykel i kollektivtrafiken. Slutligen påtalar de att något beslut om att utse ytterligare ett miljöprofilområde utöver Värtan ännu inte är taget.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Miljöförvaltningen delar den övergripande idén om att en sammanhållen och tät stad är den mest hållbara. Planeringsinriktningarna är i stort sett samstämmiga med stadens styrdokument för park-, miljö- och vattenprogrammet. Miljöprogrammets mål om att minska trafikens miljöpåverkan kan bli svåra att uppnå med utgångspunkt från samrådsunderlaget. Det är även tveksamt om målen om hållbar användning av mark och vatten samt sund inomhusmiljö kan uppnås. Information om bullersituationen är en viktig förutsättning för hur man kan bygga i olika delar av staden och var bebyggelsen behöver särskild utformning för att klara bullernivåerna i kritiska lägen.

Miljökonsekvensbeskrivningen skulle bli tydligare om klarare ställning togs till markanvändning och bebyggelseutveckling i planen. Den saknar också bedömningar om hur miljöfarliga verksamheter inverkar på planen. På en översiktlig nivå skulle vissa miljö- och riskfaktorer kunna redovisas med kartor och kompletterade textinformation. Det bör framgå att Stockholm klarar alla miljö kvalitetsnormer för luft utom vad avser partiklar i luften och

kvävedioxid. Normerna för PM10 och NO2 kommer inte att uppnås med den ökning av trafiken som den planerade utbyggnaden av infrastrukturen innebär, om inte stockholmarnas val av vinterdäck ändras och fordonsflottan genomgår en snabb förnyelse. De åtgärdsprogram som är beslutade av regeringen är inte tillräckliga.

Det saknas en av vilka åtgärder som behövs för att klara klimatmålen. Det blir en motsägelse när översiktsplanen anger att vägtrafiken ska öka, till och med fördubblas samtidigt som klimatpåverkan ska minimeras. Trafiken kan inte tillåtas öka så kraftigt som anges i samrådsunderlaget. Lösningarna ligger i ökad kollektivtrafik, mer gång och cykel, förbättrad samlastning av gods samt en planering som minskar transportbehoven. Förvaltningen tror att målen om fossilbränslefritt går att förena med översiktsplanen men att det förmodligen krävs stora insatser. Utvecklingen av strategiska samband och strategiska områden kan vara en början till detta.

En analys av vilka infrastrukturprojekt som ger störst effekt för att minska koldioxidutsläppen behöver göras. Den fortsatta processen bör inriktas på att med hjälp av en sådan analys upprätta en prioriteringsordning för kollektivtrafiken i regionen. Cykelvägnätet behöver förstärkas. Varutransporter behöver samlastningspunkter och terminaler mellan vägar, spår och eventuella vattenvägar för att klara en effektiv logistik. Nämnden stöder inriktningen där en tät stad ger goda möjligheter till energieffektivitet för uppvärmning och el. Översiktsplanen kan ange en viljeinriktning som stödjer energieffektiva lösningar.

Vattenvägarna är en potential som behöver utvecklas mer om vi menar allvar med "Staden på vatten". Saltsjö-Mälarsnittet är en flaskhals som behöver avlastas. En klar fördel är att utbyggnaden av vattenvägarna kan göras relativt snabbt och behöver innebära en negativ påverkan på vattenkvaliteten. En infrastruktur för vattenvägar behöver skissas fram till utställningsskedet och arbetas in i översiktsplanen. Lämpliga knutpunkter som kan samordnas med andra knutpunkter och transportsätt behöver tas fram, t.ex. Alvik och Nordvästra Kungsholmen.

I samrådsförslaget finns en bra ambition i att dagvattenfrågorna behöver lyftas fram tydligare. Istället för att hänvisa till Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) bör hänvisningar göras till stadens gällande dagvattenstrategi.

EG:s ramdirektiv är en viktig förutsättning som saknas i samrådsunderlaget. För de vatten som har sämre status än "god" måste åtgärder vidtas för alla utom Mälaren. Ett aktuellt exempel är Snösätra upplagsområde i Rågsved, som ligger mellan två diken som avvattnas till Magelungen. Länsstyrelsen har fattat beslut om Mälarens vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter och allmänna bestämmelser. Det påverkar planering och etablering av verksamhet längs Mälarens stränder

Stadens fortsatta utbyggnad kommer att innebära att grönytor bebyggs. Det är i huvudsak mest positivt ur miljösynpunkt att bygga staden tät och inåt för att se grönstrukturen som en potential som förstärker sambanden. Parker och närnatur kan med fördel utvecklas till viktiga mötespunkter som ökar tillgängligheten till grönområden. Ekologiskt viktiga samband kan pekas ut och beaktas.

Konflikter finns på flera platser mellan grönstrukturens värden och bebyggelse. Dessa målkonflikter behöver tydliggöras. Den planering som håller på att utvecklas på områdesnivå kanske kan vara det instrument där

många av målkonflikterna och de övergripande frågorna bäst kan hanteras med vägledning av översiktsplanen.

En övergripande grönstruktur med de viktigaste gröna sambanden behöver pekas ut och läggas fast. Planeringsinriktning för god tillgänglighet till park och natur är bra. En kompletterande planeringsinriktning för närnatur och vardagsmiljöer som är lättillgängliga behövs. Med de väntade klimatförändringarna kommer grönskan att få en viktigare roll i stadsmiljön, t ex genom att jämna ut kraftiga vattenflöden eller mildra lokalklimatet.

Riktlinjer behövs för hur företagsområden kan utvecklas utan att komma i konflikt med det politiska målet om en fortsatt hög nivå på bostadsbyggandet. Kring Lunda och Västberga behövs en störningszon utan bostäder. Eventuellt kan det behövas flera mindre terminaler i närförorterna för att klara varuförsörjningen. IT behöver ses som en infrastrukturfråga bland andra och med en lika stor betydelse för samhället som andra infrastrukturella frågor. Planen bör peka ut områden för masshantering vid vägbyggen, upplag och snö. Lövsta är ett lämpligt område för upplag. Översiktsplanen skulle kunna innehålla planeringsriktlinjer för planering av förskolor/skolor.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet anser att ÖP är ett viktigt instrument. Samrådsförslaget är dock för generellt för att fungera som ett styrande planinstrumentet eller för att skapa en djupare dialog runt stadens utveckling. Skönhetsrådet efterlyser bland annat en målkonfliktanalys för att utgöra ett trovärdigt och välfungerande planeringsunderlag.

Exempel på frågor som inte klargjorts är varför sammanhängande stadsmiljöer är att föredra framför att bibehålla stadsdelarnas identitet, varför "getingmidjan" i nationalstadsparken redovisas som tät stadsbebyggelse eller på vilket sätt begreppet globalisering påverkar staden. Det är svårt att förstå vad det innebär att bygga staden tätt om det inte ges någon vägledning för hur detta kan påverka lokala grönområden eller de befintliga bostadsområdena. Att länka stadsdelar får inte uppfattas som liktydigt med att bygga ihop dem, det kan lika gärna handla om andra åtgärder för att stärka sambanden.

Skönhetsrådet invänder mot att man i samrådsförslaget har strukit det allra mesta av det som gäller Stockholms kulturhistoriska värden i ÖP 99 och att riksintressena och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas i bilagor och inte i själva planen. Rådet instämmer inte i formuleringen i MKB:n att "Samrådsunderlaget lyfter dock fram kulturvärdena och stadsbilden tydligt i sina prioriteringar." Byggnadsordningens ställning i planprocessen är enligt rådet otydlig.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd

(tillika exploateringsnämndens)

Handikapprådet ser med glädje att kontoret i översiktsplanen har refererat till stadens handikappolitiska program.

Rådet anser att ett tionde fokusområde ska tillföras det fortsatta arbetet. Det kan formuleras Stockholm - en stad för alla. En översiktsplan är det lämpliga styrinstrumentet för att ge frågor om tillgänglighet och användbarhet för människor med funktionsnedsättning den tyngd som behövs för att de ska få genomslag inom alla samhällssektorer. Det handikappolitiska programmet borde placeras redan i det inledande avsnittet där visionen och fokusområdena presenteras. Rådet påpekar att begreppet tillgänglighet används i dokumentet i en annan betydelse än den som begreppet har när det används inom funktionshinderområdet.

Staden är en stor upphandlare och har stor påverkansmöjlighet när det gäller att se till att varor och tjänster utformas så att de blir tillgängliga och användbara för människor med olika funktionsnedsättningar. Det bör påpekas i dokumentet. Den trådlösa tekniken har lett till att allt fler människor har blivit elöverkänsliga och i flera fall varit tvungna att fly från staden. Den leder också till att allt fler, ofta enklare, arbetsuppgifter automatiseras. Den utvecklingen är på gott och ont.

Varje del av staden måste innehålla bostäder för alla. För de som behöver ska det finnas särskilda boendeformer enligt socialtjänstlagen och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (SoL och LSS) samt närhet till såväl kommersiell som samhällsservice, rekreativsmöjligheter, skolor och möjligheter till fritids- och kulturaktiviteter. Bostäder som tillhandahålls enligt SoL och LSS är en del, om än liten, av det totala bostadsbeståndet och planeringen av den måste ingå som en naturlig del i bostadsförsörjningen.

Valfriheten för dem som behöver särskilda boendeformer förutsätter att bostäder finns att tillgå i alla delar av staden och att stadens ledning bör lägga fast ett konkret mål för detta. Vidare anføres att ju fler utrymmen som förläggs under jord, t.ex. garage, trafiktunnlar, biograflokaler, och ju fler mycket höga hus som kommer till, desto viktigare blir det att uppmärksamma evakueringsmöjligheterna. Många intressanta platser och lokaler är inte möjliga att besöka för den som har en funktionsnedsättning. Staden bör lägga fast en ambition för hur Stockholm ska bli en attraktiv besöksstad också för dem.

I frågan om avfallshantering råder en konflikt mellan arbetsmiljöintressen och tillgängligheten och användbarheten för funktionsnedsatta, båda lika viktiga att ta hänsyn till.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden godkänns i huvudsak tjänsteutlåtandet och och anför därutöver i smmandrag:

Nämnden understryker vikten av att planera kommunen utifrån god kollektivtrafikförsörjning, att tydliggöra målkonflikterna mellan grönstruktur å ena sidan och behovet av bebyggelse eller kommunikationer i strategiska samband å den andra sidan. En stad behöver både näringsliv och bostäder därför är det oerhört viktigt att finna lösningar där företagens verksamhet inte äventyras av nybyggnationer. De ställer sig helt bakom påpekandet att grönskan spelar en viktig roll för stadsmiljön. Nämnden anser att det är viktigt att skiftet mot miljöbilar vilket kommer bidra till en hållbar region.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: Kontoret ställer sig bakom den nya översiktsplanen och anser att den är strategiskt och övergripande. Der är positivt att förslaget tydligt pekar på den stora utvecklingspotential som finns i goda kollektivtrafiklägen i ytterstaden. Kontoret påpekar att fortsatt förtätning och omvandling i innerstaden och i nära anslutning till redan bebyggda områden i ytterstaden medför goda möjligheter att utveckla ett hållbart transportsystem där fler resor kan genomföras med gång, cykel och/eller kollektivtrafik. Bussens roll och behov av utrymme i ett hållbart kollektivtrafiksystem bör lyftas fram tydligare.

Förtätningen sker till stor del i äldre industriområden och i form av överdäckning av trafikytor. Detta innebär enligt kontoret både höga investeringskostnader och kommande driftkostnader. Överdäckningar medför

en ny sårbarhet i trafiksystemet till följd av skarpare regler för säkerhet och luftkvalitet i tunnelmiljöer samt en ökad svårighet att hantera eventuella olyckor. Kontoret är positivt till den sk "Stockholmsmodellen" som gör det möjligt att utnyttja goda infrastrukturlägen och bygga tätt. Det är också av yttersta vikt att luftkvalitetsfrågorna beaktas i kommande planering. Det är ofta svårt eller omöjligt att i efterhand åtgärda problemen utan stora inskränkningar i gatornas funktion.

Många parker är populära mötesplatser, vilket ställer krav vid såväl utformning som drift- och underhåll av parker och grönområden. Det är också viktigt att i senare planeringsskeden beakta nya krav och även reservera nödvändiga ytor för drift och underhåll. Nya skolor bör ha skolgårdar med plats för både lek, umgänge och idrott och förskolor bör ha förskolegårdar eller väl tillgång till friytor i omedelbar närhet. Det är viktigt att trafikmiljön runt skolor inspirerar barn och föräldrar till att gå eller cykla till och från skolan.

Parker, natur och idrottsanläggningar avhandlas i ett stycke i samrådsunderlaget. Dessa tre begrepp har rekreation som gemensam nämnare, men har i övrigt helt olika egenskaper. Översiktsplanen bör klargöra och dela upp dessa begrepp. Stadens offentliga platser, parker och torg ska prioriteras för kollektivtrafik, temporära ändamål, utevistelse, rekreation m.m. Verksamheter av permanent karaktär bör i första hand lokaliseras till bottenvåningarna i bebyggelsen kring gatorna.

Redan i översiktsplanen är det viktigt att föra resonemang om lokalisering av de ytor för teknisk försörjning och andra aktiviteter som krävs för att en befolkningstät storstad ska fungera. Exempel på sådana ytor är platser för upplag, avfallshantering och lagringsplatser för snö. Vid byggande av nya bostäder bör det finnas goda möjligheter att ha nedgrävda, kvarternära återvinningsstationer, förutsatt att de integreras i ett tidigt skede av planprocessen. Lövsta som idag används för bl a återvinningscentral och annan återvinningsverksamhet, bör även fortsättningsvis vara reserat för stadens tekniska försörjning.

Reglering och planering av parkering både på gatan och på tomtmark är ett av de viktigaste styrinstrument som en storstad har för att hantera trafiksystemet. Detta bör utvecklas i översiktsplanen.

Framkomlighet bör prioriteras genom t.ex. tillämpning av *Bus Rapid Transit* -lösningar. På så sätt kan stombusslinjerna inom en nära framtid och till en inte allt för stor investeringskostnad skapa den stabilitet och tydlighet som påtalas för spårtrafik. Det är bra att planen beskriver gång- och cykeltrafikens potential som konkurrenskraftiga transportslag. Möjligheten att ta med cykeln vid resor med kollektivtrafik både på land och vatten bör förbättras.

Av de objekt som föreslås i samrådsunderlaget efter år 2030 anser trafikkontoret att kapacitetsförstärkning över Saltsjö-Mälarsnittet, framförallt för kollektivtrafiken, är särskilt angelägna. För att få en fungerande storstad är det även betydelsefullt att stadens kringfartsleder kompletteras

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och anför därutöver bland annat:

Stockholm växer och nya bostadsområden innebär ett fortsatt behov av nya grundskolor. I befintliga skolor sker ibland förändringar av ålderssammansättningen på grund av demografiska förändringar i elevunderlagets struktur. Detta påverkar planeringen för framtida skolor. På senare år har en växande andel av Stockholms stads grundskolor fått en

åldersstrukturen som riskerar t att harmoniera mindre väl med kommande förändringar i lärarutbildning, behörighetskrav och betygsättning.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande:

Nya stadsutvecklingsområden förutsätter att nya skolor etableras för de yngsta. För att det ska vara möjligt förutsätts att behovet av skollokaler beaktas tidigt i planeringsprocessen och att lättbebyggd och därmed attraktiv mark reserveras. Behovet av mark för offentlig service kan på så sätt stå i konflikt med markanvisningar för bostadsbyggnation. Bullernivåer och utomhusluftens kvalitet är faktorer som är viktiga att beakta i den fysiska planeringen.

Äldrenämnden

Äldrenämnden antar i huvudsak tjänsteutlåtandet samt anför därutöver:

För att klara utbyggnad av stora projekt är det viktigt att behovet av offentlig service, däribland vård- och omsorgsboenden, trygghets- och seniorboenden beaktas i ett tidigt skede i planprocessen. Äldrenämnden har föreslagit att kommunstyrelsen ska ta initiativ till att berörda nämnder, bolag och övriga intressenter bevakar att markanvisning sker för nyproduktion av boenden för äldre i nya stadsbyggnadsområden.

Tjänsteutlåtandet kan sammanfattas enligt följande: De förbättringar som föreslås för stadens invånare är positiva för alla, oavsett ålder. Men äldreförvaltningen framhåller att när antalet äldre i befolkningen ökar, behöver också antalet lägenheter i olika former av boende för äldre öka. Dessa bör tillkomma i innerstaden och i närförorterna. Av de strategier som föreslås är utvecklingen av en levande stadsmiljö i hela Stockholm av stor betydelse för de äldsta stockholmarna. Planeringen bör också beakta det ökande behovet av personal till äldreomsorgen.

Staden bör fortsätta att värna mindre stadsdelscentrum i ytterstaden exempelvis genom upprustningar av den offentliga miljön eller genom att öka kundunderlaget med kompletteringsbebyggelse. Det kommer därutöver att vara av stor vikt att öka tillgängligheten till ett mer allsidigt utbud av service i centrala staden och i ytterstadens tyngdpunkter.

De kommunala bolagen

Familjebostäder

Familjebostäder vill understryka bostadsförsörjningens avgörande roll för att nå stadens uppställda mål. En fortsatt utveckling av t ex tidigare hamn- och industriområden för att frigöra större sammanhängande markområden är nödvändig för att stadens mål för bostadsförsörjningen ska kunna uppfyllas.

Andra väsentliga faktorer är ett väl utvecklat transportsystem för såväl kollektivtrafik som framkomlighet för biltrafik samt behov av idrotts-, rekreations- och grönområden. Krav på tätare bebyggelsestruktur leder till konflikt med andra intressen, som t ex bevarande av grönområden, vilket ytterligare kan belysas. Familjebostäder ställer sig bakom påståendet att staden har en beredskap för att möta efterfrågan på bostäder på lång sikt. Det finns tillräckliga markreserver för att tillgodose behoven, men det saknas emellertid ett resonemang om vilka resurser som måste tillförsäkras på stadsbyggnads- och exploateringskontor för att planarbetet ska kunna hålla jämna steg med bostadsbyggandets behov. Möjligheterna att kombinera utveckling och bevarande kommer påtagligt att förbättras genom den pågående översynen av byggnadsordningen. Den bör ingå som en del i översiktsplanen, på samma sätt som i ÖP 99.

Familjebostäder delar synsättet staden bör ha en hög ambition när det gäller utformningen av gator, torg, m m I praktiken frångår staden alltför ofta denna princip, när man i detaljplaner privatiserar allmänna utrymmen. För att säkerställa ett långsiktigt levande och hållbar stadsmiljö skulle Familjebostäder välkomna om översiktsplanen bryter den beskrivna förskjutningen av ansvaret för det offentliga rummet.

Bolaget saknar ett resonemang om urvalet av strategiska områden, eftersom de inte alltid stämmer med de boendes preferenser. För att nå målet med utvecklingen av strategiska samband bör även samband med omgivande kommuner analyseras och läggas till grund för den fortsatta planeringen.

Översiktsplanen har en bred och välgrundad genomgång av enskilda planeringsförutsättningar. Behandlingen av planeringsförutsättningar, fokusområden och strategier ger på ett utmärkt sätt ger en allsidig belysning av planarbetets förutsättningar. Det saknas dock i flera fall en nödvändig belysning av målkonflikter. Behov av social utveckling av enskilda stadsdelar, krav på sammanhållen anpassad stadsbild och höga miljöambitioner krockar tyvärr alltför ofta med ekonomiska realiteter och olika intressenters vilja och förmåga att bära de kostnader som i normalfallet följer av höga ambitioner.

Fortum Distribution Nätplanering

Fortum anser att myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält bör vara vägledande vid exploatering av nya och gamla områden. Detta underlättas genom samråd med nätägaren i ett tidigt stadium av arbetet med exploateringsplanerna.

Fortum AB Värme

Fortum Värme är i grunden positivt till förslaget till översiktsplan för Stockholm. De vill medverka till en samordning av olika intressen så att Stockholm kan fortsätta växa och utvecklas utan att göra avkall på de basfunktioner som Fortum Värme kan tillhandahålla. För att minimera och helst undvika konflikter med närboende och andra intressenter som har synpunkter på verksamheten är det angeläget att potentiella problem hanteras redan i planeringsfasen.

Om staden ska bli en fossilbränslefri stad till år 2050 måste man utnyttja och satsa på storstadens fördelar. Bolaget är mycket positivt till att översiktsplanen ser just fjärrvärmens som ett av de viktigaste verktygen för ett fortsatt arbete.

Det behövs områden för teknisk försörjning, både för produktions- och distributionsanläggningar. Ett effektivt samnyttjande av befintliga produktionsanläggningar, inom staden såväl som i angränsande kommuner, kräver ett väl utvecklat distributionssystem. Förutom att värna skyddsavstånd och markytor för Fortum Värmes produktionsanläggningar, krävs att översiktsplanen tar hänsyn även till fortsatt goda möjligheter att transportera bränsle och gods till anläggningarna. Materialet bör kompletteras med värmeverket i Årsta vid Svärdlångsvägen.

Värmebehovet kommer inte att öka i samma takt som hittills, trots stor nybyggnation. Anledningen är dels en stor andel energieffektivisering av befintlig bebyggelse, dels klimateffekter som tillsammans innebär en minskning. Effektiva framtida lösningar kan innebära samtidig produktion av biodrivmedel, el och värme baserat på oförädlade biobränslen. Det är anläggningar som kräver stora markytor och skyddsavstånd till närmaste bebyggelse, men även goda kommunikationslösningar. Fortum Värme anser att Lövsta är en plats som uppfyller dessa kriterier och som därför måste

bevaras som ett reservat för stadens tekniska försörjning. Lövsta är en plats som även skulle kunna inrymma en storskalig anläggning för till exempel förgasning av avfall/biobränsle.

Ett förändrat klimat innebär sannolikt att behovet av fjärrkyla kommer att öka. Staden bör vidare utarbeta en strategi/policy för hur man ställer sig till geotermi (berg- och jordvärme) och var denna gör störst nytta. Beträffande Högdalen kommer denna anläggning att behöva utvecklas vidare för utökad kapacitet och effektivitet.

Lokalisering av produktions- och distributionsanläggningar för el, värme, kyla och gas kommer att få en mycket stor betydelse för möjligheten att utveckla energisystemet mot de mål som staden anger och som översiktsplanen ska stödja. Staden har full rådighet och en avgörande roll att tillräckliga ytor och områden planläggs för dessa ändamål. Fortum ser fram emot en fortsatt dialog i arbetet.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB påtalar att det är viktigt att huvudmännen för den offentliga servicen blir involverade i varje nytt utvecklingsområde för att förbättra planeringen och undvika olämpliga tomter för skollokaler. Det bör finnas tydligare skrivningar om god inomhus- och utomhusmiljö samt energieffektiva lösningar för skolor och förskolor. SISAB betonar betydelsen av barnens tillgänglighet till park, natur och lekområden. Barns behov av lek och stadskvalitet är förenligt. Trafik ska minimeras i skolans och förskolors närområden och planen bör redovisa lösning på barnens färdväg till och från skolan i samband med föräldrars hämtning och lämning. Hållbarhetsbedömningen bör kompletteras med ett planeringsunderlag om barns miljöer.

S:t Erik Markutveckling AB

S:t Erik Markutveckling ser positivt på förslaget. Bolaget äger Prippstomten i Ulvsunda och stöder Vision Bällstaviken och rekommenderar en successiv stadsutveckling.

Stockholm Business Region AB

Översiktsplanen måste bidra till att stärka Stockholms varumärke och att vi kan förstärka rollen som Skandinaviens huvudstad. SBR ser positivt på att översiktsplanen identifierar stadens strategiska tyngdpunkter och samband.

Förslaget om strategiska tyngdpunkter bör dock utvecklas. Antalet tyngdpunkter bör kunna minska till omkring hälften. SBR menar att satsningen på regionala kärnor är riktig. Frågan kvarstår dock vad staden kan göra med de stadsdelscentrum som haft en svagare utveckling.

Det är viktigt att översiktsplanen även uppmärksammar att det finns plats för företag inom andra sektorer än de kunskapsintensiva. Staden bör värna terminalområdena i Lunda och Västberga för att säkerställa försörjningen av varor. Däremot är det sannolikt så att användningen kommer att förändras då nya terminalområden tillskapas i regionen, exempelvis i Södertälje och Rosersberg. SBR menar att det är av stor vikt att staden värnar de företagsområden som finns. Den befintliga bebyggelsen i företagsområdena är viktig för att värna om de billigare lokalerna.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn tycker det är bra att planen fastslår att hamnverksamheten är av strategiskt intresse för staden. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Stockholms Hamn beaktas i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen. Planen bör tydligare redogöra för de problem som finns i flera hamnområden där bebyggelse planeras och där uppenbara

konflikter mellan bostäder och intilliggande hamnverksamhet kan uppstå bland annat på grund av bullerstörningar.

Hamnen ser positivt på planeringsinriktningen att värna terminaler för omlastning och gods försörjning av Stockholms befolkning och att en beredskap måste finnas att också kunna erbjuda fler mindre omlastningscentraler nära innerstaden. Markområden måste reserveras för dessa ändamål.

Stockholm Stads Parkering AB

Enligt bolagets uppfattning utgör tomtmarksparkering en viktig del av en väl fungerande infrastruktur som bör beaktas redan i ett tidigt skede. Det är därför angeläget att i översiktsplaneringen väga in behovet av tillräckligt många nya parkeringsanläggningar på tomtmark för boende, besökande, affärscentra, kontor etc samt inte minst infartsparkeringar i attraktiva lägen i nära anslutning till kollektivtrafiken. Bolaget medverkar i arbetet med att utveckla en ny parkeringspolicy och ser det som en prioriterad uppgift.

Stockholms stadsteater AB

Stadsteatern är genom verksamheten i Skärholmen etablerad i ytterstaden. Stadsteatern ser gärna en möjlighet att medverka till vidare utveckling av teaterverksamhet i andra ytterstadsområden i Stockholm.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten tycker det är bra att ÖP samordnas med andra styrdokument. De är tveksamma till om den slutliga planen kommer ge god vägledning för program, detaljplan och bygglov. Utifrån vattenperspektivet blir det svårt att förutse och planera VA-verksamhet ett långsiktigt hållbart sätt med hjälp av ÖP i nuvarande version. Helheten är mycket viktig, inte minst ur perspektiven vattentäkt Mälaren och andra recipienter, öppna vattendrag och översvämningssområden, tunnel- och huvudledningar och påverkan på vatten- och avloppsverk. En avgörande förutsättning är att VA-frågan kan vägas in i ett tidigt skede, till exempel i fördjupade översiktsplaner. De förslag till åtgärder för att motverka vattenresursproblem som anges i miljökonsekvensbeskrivningen bör föras in i ÖP.

Stockholm Vatten anser att de generella miljöfrågorna har tappats bort till förmån för klimatfrågan. Klimatfrågan är viktig, men även andra faktorer behöver vägas in. Tidigare ÖP tog upp vikten av god vattenkvalitet på ett tydligare sätt. Det bör betonas i förslaget att reservkapacitet för dricksvatten och lokalt omhändertagande av dagvatten är viktiga frågor. Vikten av hänsyn till alternativa vattentäkter bör tas upp. När det gäller dagvattenhantering vore det bra om "lokalt ta hand om och rena dagvatten" kompletterades med de förebyggande stegen, minimera volym samt föroreningshalt i dagvatten redan vid källan. Hänsyn till en förväntad vattennivåhöjning vid strandnära byggande måste tas upp.

Trafiken bidrar till lokala utsläpp av bland annat metaller och partiklar. Vid transporter på vattnet som ett alternativt färdmedel, måste frågan om lokala reningsmetoder behandlas. Under kapitlet om Nya energilösningar saknas ett stycke som behandlar vatten och avlopp liksom de för energi och avfall. Även nya lösningar som avfallskvarnar, omhändertagande av biogas och biogödsel från slamrötning känns relevant att ta upp.

Översvämningriskerna tas upp men det saknas en kommentar om hur hänsyn ska tas till denna risk vid nyetableringar. I den strategiska hållbarhetsbedömningen redovisas inte på vilka grunder respektive område har klassificerats. De olika strategierna kan innebära stora förändrade krav på

planering och resurser ur ett VA-perspektiv. ÖP bör också redovisa gränserna för det nya vattenskyddsområdet inom Östra Mälaren.

AB Stokab

Stokab anför att mot bakgrund av den betydelse IT-infrastrukturen har för tillväxten måste översiktsplanen även omfatta stadens inriktning för den elektroniska kommunikationen och hur den fysiska IT-infrastrukturen ska byggas ut i Stockholms stad. Översiktsplanen borde kompletteras med en beskrivning av hur Stockholms stads medborgare och företagare ska ges bästa förutsättningar att leva och verka i informationssamhället.

Stockholms stad har utvecklat nya e-tjänster som en service till stockholmarna. Stokab efterlyser en tydlig vägledning i översiktsplanen för att säkerställa att nödvändiga förutsättningar skapas för informationssamhällets utveckling i hela staden. Stokab anser att kapacitetsnivån 100 Mbit bör vara vägledande i planen för utbyggnaden av den elektroniska kommunikationen och att detta bör ingå i översiktsplanen.

Storstockholms brandförsvaret

Brandförsvaret välkomnar Stockholms stads planer på tillväxt och utveckling. Brandförsvaret vill betona vikten av att i ett tidigt skede analysera riskerna och insatsmöjligheterna i planerade undermarksanläggningar, bebyggda överdäckningar samt höga byggnader. Sammantaget kommer risknivån att öka. Ett tidigt och aktivt riskhanteringsarbete i samråd med brandförsvaret är viktigt i planprocessen. Riskfrågorna behöver utvecklas i översiktsplanen.

Stockholmshem

Stockholmshem anser att förslaget, utifrån bolagets intressen, till största delen är väl genomarbetat och strategierna väl avvägda. Bolaget påpekar att förslagen ska bära över olika delar av en konjunkturcykel inte bara när ekonomin går på högvarv. Staden bör ha en mer långsiktig syn på investeringar i nya fastigheter och inte kräva att Stockholmshems projekt ska gå ihop redan år ett. Förslaget förutsätter mycket stora investeringar i många tunga infrastrukturprojekt. Mycket noggranna överväganden måste göras för att bedöma om det finns ekonomi i dessa projekt. Bolaget tillstyrker satsningen på sammanhängande stadsmiljöer utmed befintliga och nya stråk mellan olika stadsdelar.

Parkeringsytor ska enligt förslaget i första hand förläggas i garage, vilket är kostnadsdrivande för bostadsbyggandet. En möjlighet att ekonomiskt möjliggöra fler garageplatser är att införa avgift för gatuparkering dygnet runt, även utanför tullarna. Betalningsviljan skulle då öka för garageparkering.

Svenska Bostäder

Den regionala tillväxten är beroende av ett omfattande bostadsbyggande. Nya former för mellankommunal samverkan för planering och bostadsbyggande för långsiktigt säkrande av bebyggelseutveckling och bostadsproduktion bör tas upp för övervägande i det fortsatta planeringsarbetet.

Svenska Bostäder utgår från att strategiska områden och samband (exempelvis Vällingby, Älvsjö, Högdalen och Farsta) vidareutvecklas dels i den fortsatta översiktsplaneringen, dels genom områdesplanering med helhetsgrepp avseende bostäder, arbetsplatser, service, kommunikationer, grönstruktur etc. Det bör behandlas på motsvarande sätt som stadsutvecklingsområdena i innerstaden och innerstadens krans gjordes i tidigare ÖP.

Det finns stora möjligheter för stadsutveckling i Vällingby, vilket kräver att kommunikationerna förstärks och att tvärförbindelser knyter ihop de radiella

spåren. På sikt får Förbifart Stockholm positiv betydelse för västerort. Svenska Bostäder föreslår att Vällingby med närliggande stadsdelar blir ett av de strategiska stadsutvecklingsområden som prioriteras för samlad översiktsplanering och att Svenska Bostäder medverkar i ett sådant arbete.

Svenska Bostäder ser vidare Järvavisionen som ett samlat program för stadsutveckling, som bör fördjupas med handlingsprogram och områdesplanering på områdesnivå för södra respektive norra Järva. Förnyelse och utveckling av Husby och Akalla centrum med butiker för stadsdelarnas befolkning och offentliga service och kulturverksamheter har stor betydelse för stadsdelarnas framtida attraktivitet.

4. Andra kommuner och regionala remissinstanser

Andra kommuner

Botkyrka kommun

Botkyrka har synpunkter som sammanfattningsvis rör sambanden mellan områdena utanför och innanför Stockholms stads geografiska gränser, strukturen med regionala stadskärnor och behovet av utvecklad infrastruktur och kollektivtrafik. Botkyrka vill utveckla samarbetet med Stockholm, gärna inom ramen för arbetet med ett samlat utvecklingsprogram för söderort., särskilt när det gäller den norra delen av Botkyrka med sina starka funktionella samband med Stockholms stadsdelar. Stockholms utveckling är både beroende av och ger konsekvenser för utvecklingen i de delar av huvudstaden som ligger utanför de egna geografiska gränserna. Det är svårt att av samrådsmaterialet förstå och överblicka vilka antaganden som gjorts kring detta ömsesidiga beroende.

De regionala stadskärnorna Flemingsberg (Huddinge) och Kungens Kurva-Skärholmen (Stockholm-Huddinge) är viktiga för Botkyrkas utveckling. Stockholms översiktsplan borde tydligare lyfta fram dessa områden av regional betydelse i jämförelse med övriga strategiska områden i ytterstaden. Botkyrka har ökat takten i sin utvecklingsplanering. Men för att utvecklingsmöjligheterna ska kunna tas till vara behövs en bättre samplanering.

Botkyrka delar samrådsförslagets uppfattning att stadsutveckling och kommunikationsplanering ska stödja varandra. Utsläppen av koldioxid sett per invånare ligger redan på låga nivåer. I nästa steg måste både personresor och godstransporter ske på ett hållbarare sätt.

Kultursektorns strategiska funktion och potential behöver markeras tydligare genom att lyfta fram kulturella och kreativa näringar i planeringsinriktningarna. Botkyrka vill markera att de två storskaliga regiondelarna (i princip miljonprogramstadsdelar i norra respektive sydvästra regionen) är regionala utvecklingsområden som är viktiga för att hitflyttade snabbt ska kunna tillföra arbete och kompetens. De är också viktiga för att stockholmsregionen ska fungera bättre och faktiskt utvecklas till ett Stockholm i världsklass.

Danderyds kommun

Danderyd hänvisar till gemensamt yttrande från Stockholm Nordost.

Ekerö kommun

För att nå en bättre samverkan i regionen måste de tätortsnära kommunernas specifika villkor beskrivas noggrannare i Stockholms översiktsplanering.

Ekerö har i likhet med alla andra kommuner i länet ställt sig bakom anläggandet av en förbifart, villkorat av ett antal förbehåll. Det viktigaste kravet gäller ett kontinuerligt fjärde körfält mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Översiktsplanen måste bidra till att Vägverkets resurser i högre grad inriktas mot insatser nära den centrala regionkärnan och i kapacitetsstarka knutpunkter som Brommaplan. Det är viktigt att lösa trafikförhållandena kring Ekerövägen/nr 261 i samband med Förbifart Stockholm.

Ekerö har belyst möjligheterna att använda vattenvägarna för arbetspendling med hög livskvalitet och förkortade restider samt nya målpunkter vid reserverade bryggelägen i Stockholms centrala delar. Samrådsunderlaget bör lyfta fram vattenvägar, angoring med pendelbåt samt ett mer optimalt utnyttjande av färjelägen för att avlasta vägnätet och öka framkomligheten i och omkring regioncentrum. Fler infartsparkeringar i bytespunkter ökar också alternativen.

Ekerö betonar vikten av att utveckla de regionala cykelstråken och värna de gröna värdekärnorna i regionen eftersom de, likväl som andra unika natur- och kulturmiljöer samt besöksnäringar, kan utgöra väsentliga inslag i det lokala näringslivet.

Haninge kommun

Haninge understryker vikten av etableringen av Norviks hamn i Nynäshamn. Haninge kommun, som inte gränsar till Stockholms stad, är ”angelägen om att slå vakt om den strategiska utvecklingen av stråket mellan Globen och Nynäshamn, såväl längs Nynäsbanan som längs väg 73. I detta perspektiv är det långsiktiga utvecklingsscenario som presenteras rörande Farsta lika välkommet som intressant.”

De vill också se den planerade Spårväg Syd, som i en första etapp från Älvsjö via Skärholmen/Kungens kurva till Flemingsberg, i en andra etapp förlängd längs Södertörnsleden via Jordbro och Handen till Brandbergen och i en tredje etapp förlängd mot Tyresö och Skarpnäck.

Haninge välkomnar resonemanget om förtätning och skapande av en slags innerstadskänsla i de strategiska sambanden. På 15 års sikt planeras Vegastaden ha 10 000 invånare. Detta om något borde utgöra en god förutsättning för ett strategiskt samband upp mot Farsta.

Huddinge kommun

Huddinge anför att ett attraktivt och expansivt Stockholm är en förutsättning för att ska Huddinge vara framgångsrikt. Huddinge skulle gärna se att det fanns en mer utvecklad strategi för hur den regionala obalansen ska hanteras och anser att det är viktigt att fler arbetsplatser lokaliseras i söderort. Det är positivt att satsningen på de regionala kärnorna lyfts fram i samrådsunderlaget och av största vikt att det finns stöd för utvecklingen av de fyra regionala kärnorna på Södertörn. Vid en prioritering mellan tyngdpunkterna är det rimligt att prioritera de regionala kärnornas utveckling.

En annan viktig fråga är att utveckla effektiva och attraktiva tvärgående kollektivtrafikförbindelser i de yttre delarna av staden och med omgivande kommuner. Det strategiska sambandet Skärholmen-Sätra-Bredäng längs tunnelbanan linje 13 och Skärholmsvägen bör kopplas tydligare med Kungens

Kurva-Skärholmen.. Det saknas ett samband mellan Farsta, Trångsund och Skogås. Det bör utredas om kollektivtrafikstråket söderort kan utgöras av en förlängning av Spårväg Syd. En ny koppling över Saltsjö-Mälarsnittet, väster om innerstaden bör bli en spårkoppling.

Vidare lyfter Huddinge fram att godstransportsystemet har regional betydelse och frågan måste hanteras regionalt. Konflikten mellan ett fossilbränslefritt Stockholm och fördubblad vägtrafik måste hanteras.

Järfälla kommun

Samrådsunderlaget är föredömligt kort och välformulerat. Planen har en tydlig koppling till stadens vision och lyckas väl med att hålla en övergripande nivå. Järfälla pekar i sitt yttrande på ett antal frågor där Stockholms planering är av stor vikt kommunen. En viktig planeringsinriktning är att infrastruktursatsningarna i Stockholmsförhandlingen ska genomföras. Planen bör dock behandla kopplingen mellan Stockholms stad och angränsande kommuner på ett tydligare sätt. För Järfälla handlar det framför allt om sambandet Barkarby-Kista och utvecklingen av de båda angränsande regionala kärnorna. Även i frågor som utbildning, grönstruktur och vatten bör den översiktliga planeringen samordnas mellan Stockholm och Järfälla.

Översiktsplanen borde nämna alternativet med en spårvägslinje som förbindelse mellan Barkarbystaden och Kista som ingår i Järfällas översiktliga planering för Barkarbystaden och som är det alternativ Järfälla kommun föredrar. Vidare anføres att man i Stockholm underskattar hur långt man når i pendlingsavstånd från city. Pendeltåget tar ca 19 min till Jakobsberg och på 30 minuter kommer man gott och väl till Kungsängen med Bålstalinjen samt till Upplands Väsby med Märstalinjen.

Det nya avtalet för Bromma flygplats innebär att flyget finns kvar t.o.m. 2038. Många som bor i Skälby och Viksjö i Järfälla är störda av flyget till och från Bromma. Det behövs åtgärder för att minska miljöstörningarna från Brommaflyget. Lunda gränsar till Järfälla där många boende är störda av verksamheten. Platsen är därför inte en bra lokalisering för en godsterminal. Avfallsplanering i den kommunala fysiska planeringen är en viktig angelägenhet för hela länet och Stockholm bör ha ett regionalt perspektiv i sin översiktsplanering för dessa frågor. När det gäller att nå en god status hos vattendragen samverkar Stockholm med Järfälla och andra berörda kommuner i samma avrinningsområden för att tillsammans nå de mål som satts upp genom ramdirektivet för vatten bland annat inom Bällstaågruppen och Edsvikens vattensamverkan. Detta borde kunna synas i översiktsplanen.

Beträffande strategiska områden och samband är önskvärt med en rubrik och text som behandlade Lövstatippen och markområdena upp mot Järfälla samt de markområden inom södra delen av Järfällakommun som ägs av Stockholm stad. För Järfällas del är det intressant att veta om Stockholm önskar bygga vidare på Hässelby strandpromenad. Kartorna är otydliga och inom Görvälnkilen är all oexploaterad mark grönmålad även impediment. Lövstatippen med den stora återvinningscentralen samt Hässelby villastad och Järfällas nya strandnära bebyggelse Bolinder strand i Kallhäll är övermålad med grönt och redovisas ligga inom Görvälnkilen. Förutom kontakt vid Mälarstranden behövs förbättrad kontakt utmed Bällstaån mellan Barkarby och Hjulsta. Kista som utbildningsplats finns inte med i planeringsinriktningen för utveckling av innovativa miljöer, vilket vore önskvärt.

Järfälla efterlyser slutligen vilka besöksmål utanför Stockholm stad som används som rekreationsområden för stockholmarna. Ett förtydligande av Stockholms stads grönstruktur och samband behövs.

Lidingö stad

Lidingö saknar i förslaget skrivningar om Stockholms miljöpåverkan på omgivande kommuner, däribland Lidingö. Lidingö anser att ÖP ska peka ut ett s.k. strategiskt samband mellan Lidingö och området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Det är av stor vikt att Stockholm arbetar aktivt för att åstadkomma ett sammanhängande gång/cykelstråk längs vattnet, både norrut och söderut från Ropsten. Det är positivt att Värtan-Frihamnen blir en renodlad färje- och kryssningshamn och att containertrafiken och oljehanteringen flyttas från området. Om miljöstörande verksamheter, som tex hamnen, ska kunna vara kvar inom Värtan-Frihamnen är det viktigt att deras miljö- och hälsopåverkan inte är större än att det går att bygga nya bostäder både på Lidingö och på Stockholmsidan. Om grönområden minskar i Stockholm ökar trycket och slitaget på bland annat Lidingös grön-, rekreations- och friluftsområden.

Snabbspårvägen mellan Universitetet och Ropsten är väsentlig. Lidingö är också positiv till utveckling av kollektivtrafik på vatten. Vidare är sjötransporter till och från Stockholm och Nacka av största intresse. Infartsparkeringen i Ropsten är också fortsatt mycket viktig, liksom Lidingöbron. Den innehåller vattenledningar och på sikt även elförsörjning. Lidingö förutsätter därför att nuvarande samarbete kring Lidingöbron kan fortgå som hittills.

Malmö stad

Stockholms samrådsunderlag har hanterlig storlek och stark koncentration till strategiska och principiella aspekter på Stockholms utveckling.

En möjlig nackdel med den starka inriktningen på strategier och principer är att alla svåra konkreta ställningstaganden hänskjuts till efterföljande planeringsskeden och att de där kan komma att hanteras med mindre helhetssyn. Det slutliga planförslaget kan dock bli mer komplett i detta avseende.

Nacka kommun

Nacka anser att kranskommunernas betydelse för Stockholm stad ska tydliggöras. Komplettera beskrivningen av stadens transportsystem med sambanden med omlandet. Regionen har en gemensam arbetsmarknad, det är därför viktigt att möjligheterna till arbetspendling är goda. Spårutbyggnader visas till Sollentuna, men inte till Nacka.

Nacka anser att omfattningen av Danvikslösen med ingående delprojekt borde specificeras. Dessutom borde dessa objekt vara genomförda betydligt tidigare. Nacka vill påpeka att Saltsjöbanan även fortsättningsvis ska gå in till Slussen. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka beskrivs vara aktuellt efter 2020. Det är viktigt att planering för denna fortskrider för eventuell tidigareläggning.

Saltsjön bör utnyttjas mer för regionens ändamål med kollektivtrafik på vatten. Detta skulle öka närheten till kollektivtrafik och förbättra tillgängligheten. I Nacka finns flera platser där en utbyggd kollektivtrafik på vatten till Stockholm och andra kommuner skulle vara möjlig. Precis som vägar och spår visas på kartan, bör även farleder, replipunkter, viktiga bryggor och färjeförbindelser tas med.

Beskriv regionens grönstruktur och vad den betyder för Stockholm. Precis som strategiska samband och kommunikationsstråk visas på kartan för stadsbyggnadsstrategi bör det även visas samband för grönstrukturen, och grönstråk som bör förstärkas. Nacka förutsätter att Stockholm stad redovisar planerade regionala gång- och cykelvägar i nästa skede.

Solna stad

Solna ställer sig bakom utgångspunkterna i planförslaget. Solna instämmer också i att utvecklingen mot en tätare stad innebär en mer hållbar stadsstruktur, men att en tät stad förutsätter att de gröna kvalitéerna stärks och utvecklas. De gröna sambanden bör förtydligas i planen och det är viktigt att ett sammanhängande gångstråk skapas kring Bällstaviken.

En utbyggnad av Huvudstaleden i en lång tunnel är en förutsättning för att möjliggöra föreslagna förtätningar i Stockholms västra och nordvästra delar. En överenskommelse mellan Stockholm stad och Solna stad måste träffas om vilka infrastrukturåtgärder som måste genomföras, innan en fortsatt exploatering kan ske.

Solnas och Stockholms gemensamma ambition att i Karolinska-Norra Station skapa en av världens mest attraktiva miljöer för forskning och utbildning inom Life Science behöver förtydligas och förstärkas i översiktsplanen.

Karolinska – Norra Station är ett gemensamt projekt mellan Solna och Stockholm. Målet att skapa bättre fysiska samband mellan området och övriga delar av den sk Vetenskapsstaden som Stockholms universitet och KTH, bör förtydligas. Plankartan bör kompletteras med ett strategiskt samband mellan dessa områden. Utöver vad som anges i förslaget anser Solna att tunnelbanan till Karolinska måste få en fortsatt förlängning till Solna station. Möjligheten till fortsatt förlängning vidare mot nordostsektorn är även viktig.

Sollentuna kommun

Sollentuna anser att översiktsplanen bör redovisa tankar om tvärbanans fortsättning efter Kista, där Sollentuna förordar en draging vidare genom Kista via Turebergsleden till Sollentuna centrum och vidare till Häggvik.

Vidare anförs att Sollentuna saknar sambandet mot Häggvik och därmed ger översiktsplanen inte samma bild av regiondelens utveckling som RUF5, som redovisar att den regionala kärnan omfattar området mellan Kista och Häggvik. De ser tvärbanans fortsättning som ett viktigt led i utvecklingen av kärnan.

Stockholm Nordost – gemensamt yttrande från Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Stockholm Nordost ser att planförslaget naturligt nog i första hand behandlar infrastruktur och strategiska samband inom Stockholm. I viss mån diskuteras närliggande sambandspunkter som den regionala kärnan Barkarby samt den planerade trafikleden Förbifart Stockholm. Här efterlyser dock Stockholm Nordost ett vidare resonemang kring främst den spårburna kollektivtrafiken i regionen och då speciellt med inriktning mot den nordöstra regiondelen.

En ny järnvägslinje ”Roslagspilen” från nordost via Solna-Stockholm och Södertörn ger möjlighet att minska trafikbelastningen på Stockholms stad, samtidigt som tillgängligheten till de yttre delarna av nordostsektorn förbättras. För Stockholm Nordost är det väsentligt att gemensamma insatser görs för att öka kapacitet, tillgänglighet och bekvämlighet för det kollektiva resandet. En god utveckling av de regionala kärnorna gynnas också av att ett ”dubbelriktat” resande underlättas.

Stockholm Nordost anser att samrådsförslaget till ny ÖP för Stockholm behöver utvecklas vad gäller omvärldsanalysen i ett regionalt perspektiv. Särskilt gäller detta infrastrukturen och trafikfrågorna utifrån förslaget till

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen och det samrådsyttrande som Stockholm Nordost där lämnat.

Sundbybergs kommun

Sundbyberg anser att biltrafik är inte nödvändigtvis oförenligt med ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Vidare är kommunstyrelsen kritisk till en omfattande exploatering i grönområdet Norra Kymlinge (som finns med i ett utkast till ÖP för Sundbyberg).

Flera strategiska punkter är med i Stockholms samrådsförslag som Centrala Sundbyberg-Annedal/Mariehäll/Ulvsunda, Kymlinge-Kista/Sollentuna, Stora Ursvik-Rinkeby och hela Ulvsundastråket. Kopplingarna över Bällstaviken är av särskilt intresse. Därutöver vill Sundbyberg framhålla förbindelsen Rissne-Bromsten som har stor utvecklingspotential.

Utvecklingen av Ulvsundaleden, Huvudstaleden samt E 18 är angelägna och betydelsefulla trafiksatsningar för regionen. Närheten till Bromma flygplats innebär att den långsiktiga utvecklingen av flygplatsen är av stort intresse för Sundbybergs stad men också för regionen som helhet.

Målet för Sundbyberg är att gång- och cykelnätets standard ska höjas genom kopplingar mot angränsande kommuner. Exempel på kopplingar är gång- och cykelbroar över Bällstaviken och Ulvsundavägen. Sundbyberg ser positivt på att Ulvsundavägen utvecklas för nya funktioner och anpassas till omkringliggande miljöer. Det ger nya förutsättningar att förbättra förbindelsen med bland annat Bromsten samt att förbättra miljön och förtäta i Rissne.

Nya trafikleder där köer minskar och trafikmängder leds bort från tät bebyggelse leder i många avseenden till bättre boendemiljöer. Sundbyberg välkomnar därför den särskilda analys av trafiksystemet i nordvästra Storstockholm som nu ska påbörjas, och som kan ligga till grund för förbättrande infrastrukturåtgärder.

En allmän synpunkt är att det skulle underlätta med någon form av schematisk illustration av hur visionen, de tre inriktningarna, de nio fokusområdena, alla planeringsinriktningarna, stadsbyggnadsstrategierna, tyngdpunkter, strategiska områden och samband relaterar till varandra. ÖP-förslaget försöker både skydda befintliga värden samtidigt som det ska vara inriktad på tillväxt. ÖP-förslaget sänder på det sättet budskapet att allt är möjligt. Det är lovvärt och behöver därför utvecklas för att översiktsplanen ska bli det styrdokument för framtida beslut som Stockholms stad önskar. Beskrivningarna om strategiska områden och samband är så viktiga att de borde placeras mer centralt i dokumentet i stället för som bilaga.

Södertörnskommunerna – gemensamt yttrande från Södertälje, Nykvarn, Salem, Botkyrka, Huddinge, Haninge, Nynäshamn och Tyresö.

Stockholms stad anger att en förutsättning för en positiv utveckling i ytterstaden kräver ett långsiktigt och omfattande samarbete mellan stadens förvaltningar och bolag och med många andra aktörer. För en positiv utveckling i de södra stadsdelarna behövs ett organiserat samarbete mellan Södertörnskommunerna och Stockholms stad. I ett sådant samarbete kan även näringslivet och högskolorna på Södertörn medverka. Samverkan med Stockholms stad kan lämpligen ske i det fortsatta arbetet med Vision för Söderort. Flera av de strategiska områden i ytterstaden och strategiska samband som redovisas i bilagan berör Södertörnskommunerna och bör vara en utgångspunkt för det fortsatta samarbetet.

Tyresö kommun

Tyresö ställer sig bakom södertörnkommunernas yttrande.

Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro anser att rapporten är föredömligt kort och lättläst och stöder stadens långsiktiga vision om en stad i världsklass. Det är positivt att staden vill satsa på Kista och betonar vikten av att den kollektiva tvärkommunikationen mellan Barkarby och Kista förbättras, vilket också redovisas med en förlängd tunnelbana från Akalla. Restiden med pendeltåg från Centralen till Kungsängen tar 29 minuter, d.v.s under de 30 minuter som kartan i samrådsunderlaget ska illustrera.

Upplands-Väsby kommun

Att Stockholm kan utvecklas på ett hållbart sätt är viktigt också för kringliggande kommuners tillväxtmöjligheter. Tankarna på stärkta samband mellan "tyngdpunkter" kan komma i konflikt med att värna de gröna kilarna vilka har ett värde också för ej angränsande kommuner. Upplands-Väsby förutsätter att hänsyn till kilarna ska beaktas i fortsatt planering.

Vallentuna kommun

Vallentuna hänvisar till yttrandet från Stockholm Nordost.

Värmdö kommun

Värmdö saknar en diskussion om ett hållbart båtliv. Stockholms stad bör aktivt verka för renare båtmotorer och miljövänliga bottenfärger.

Värmdö efterfrågar en samlad bedömning av hur Stockholms stad ska vara med och lösa den framtida infrastrukturen och trafikflödet från Ostsektorn. Slussen och Danvikstullsbron ska byggas om och Värmdö anser att dessa två stora projekt bör lyftas fram i översiktsplanen.

Ett önskemål från Värmdö är att Cityterminalen tas upp till diskussion som ny målpunkt för bussar så som den var under trängselskatteförsöket. Värmdö anser vidare det regionala cykelnätet bör byggas ut och göras säkrare. Med tanke på att allt fler ser cykelns pendlingsmöjligheter, bör det rimligen bli lättare att cykelpendla även från Värmdö till Stockholm.

Värmdö anför att det i kartbilagan och texten saknas ett strategiskt samband från Slussen, Danvikstull vidare till Nacka-Värmdö. Det är viktigt att öka kollektivtrafikandelen i Värmdö och att stärka kollektivtrafiksambanden mellan Värmdö, Nacka och Stockholm. För att klara detta krävs det med största sannolikhet ett nytt stråk över Saltsjö-Mälarsnittet. Detta gör det viktigt att tidigarelägga tunnelbanedragningen till Nacka för att frigöra kapacitet i Slussen för bussresenärer från Värmdö.

Regionala remissinstanser

Kommunförbundet Stockholms län (KSL)

KSL avstår från att lämna synpunkter på samrådsförslaget.

Locum

Locum tycker att planen med stadsbyggnadsstrategierna är positiv. De saknar vårdens perspektiv och påpekar att vårdens anläggningar är viktiga målpunkter.

Miljöpartiet de Gröna i Stockholms Läns Landsting

Miljöpartiet de Gröna i SLL anser att det i förslaget till ny ÖP saknas idéer för hur vattenvägarna ska kunna återupprättas och sjöfarten kunna komplettera befintlig kollektiv- och vägtrafik. Miljöpartiet i Stockholms läns landsting vill att sjöfarten i staden inkluderas och integreras på samma villkor som övriga trafikslag. Sjöfarten har stor potential för att i framtiden bidra till klimatsmarta och attraktiva person- och godstransporter.

Det behöver synliggöras i stadens översiktsplan att en ökande befolkning ställer krav på goda kommunikationer. Ett samarbete med landstingets aktörer är nödvändigt i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

En befolkning som ökar och därmed behov av förtätad bebyggelse i alltmer sjönära områden ökar både förutsättningarna för och behovet av lokal sjöfart i Stockholm. Viktigt är att replipunkter förläggs och utformas så att smarta byten mellan olika kollektivtrafikslag underlättas.

Sjöfartens samtliga centrala bryggor, knutpunkter/ replipunkter, färjelägen och hamnar bör ritas in på kartan och även viktiga rutter, dvs vattenvägar, liksom järnvägsspår och vägar. Lokala sjötransporter bör också användas för distribution av varor och gods samt för att transportera bort förpackningar och avfall för återvinning. Det kan minska mängden lastbilstransporter. Utvecklingen av nya smidiga och klimatsmarta fartyg pågår och erbjuder ett klimatsmart alternativ samt bekvämt resande och tidsbesparande resor över vattnet. Stockholms län är attraktivt och antalet turister och besökare ökar. Många vill gärna besöka omgivande platser med båt.

Polismyndigheten i Stockholms län

Polisen har utifrån sitt verksamhetsområde inget att erinra mot förslaget och har inga synpunkter att lämna i övrigt.

Regionplane- och trafiknämnden (SLL)

Regionplane- och trafiknämnden överlämnar yttrande enligt regionplane- och trafikkontorets (RTK) förslag.

Yttranden kan sammanfattas enligt följande:

RTK anser att förslagen i samrådsunderlaget ÖP ligger i linje med övergripande inriktningar och de nuläges- och framtidsanalyser som återfinns i samrådsförslaget för Stockholmsregionen, RUF 2010.

RTK är positiv till att bredda synsättet vad gäller stadens vattenresurser och öka tillgängligheten till stränder, så att Stockholms attraktionskraft utvecklas. Behov av tidiga avvägningar för att säkerställa markområden för lokalt omhändertagande och renande av dagvatten lär öka framöver, mot bakgrund av klimatförändringarna och strävan att förtäta stadsbebyggelsen. Detta bör avspeglas i den berörda planeringsinriktningen.

Hamnarna är av strategiskt intresse och det är tveksamt om stadens omvandlingsplaner ligger i linje med inriktningen att säkra stadens hamnfunktioner. Avvägningen av hur olika hamnområden bör användas måste ske utifrån en helhetsbedömning, inte för varje område för sig.

En socialt sammanhållen stad talar för många tyngdpunkter, som kan attrahera många människor. Denna ambition bör också få tydligare genomslag i avsnittet om transportsystemet och i den kommande bearbetningen av plankartan. Beträffande grönområden m m är det positivt att planen pekar på behovet av nyinvesteringar, skötsel och underhåll, särskilt när besöksstrycket ökar och antalet grönytor minskar. RTK efterlyser dock en redovisning på plankartan och i områdesbeskrivningar av vilka gröna samband staden avser

att prioritera och hur dessa värden ska beaktas och utvecklas. Kontoret understryker vikten av att samband i de gröna kilarna stärks. Ur ett regionalt perspektiv måste områden som har en stark koppling till de gröna kilarna och gränisar till andra kommuner preciseras. Den biologiska mångfalden borde lyftas fram tydligare i samrådsunderlaget.

Infrastrukturen för cykelresor ska beaktas i planeringen för spår och vägar, vilket också ställer krav på samordning mellan trafikslagen. Cykel är ett komplement till kollektivtrafiken och inriktningen som rör cykelresor bör därför förtydligas. Samma inriktning bör kompletteras så att den även innefattar ökade transporter av gods med båt, inte enbart resande. Möjliga färjelägen bör också pekas ut. Listan över spårsatsningar och vägar kan på längre sikt kompletteras med förstärkningar i t ex järnvägssystemet. Satsningarna kan troligen inte genomföras under planperioden och det är därför värdefullt med en tydligare prioritering av de mest angelägna förbättringsåtgärderna i det kommande planförslaget.

Staden har beredskap och utrymme för ett högt bostadsbyggande. Det finns enligt RTK en betydande potential för en ökad bebyggelsestäthet inom staden men att det snarare är takten i förtätningen som är osäker. Det är önskvärt att översiktsplanen redovisar en samlad potential för ett långsiktigt bostadsbyggande enligt de redovisade nivåerna också fram till 2030. En annan fråga är underhållet och ombyggnadstakten i det befintliga bostadsbeståndet. Frågan övervägs inom Järvalyftet, men betydligt fler stadsdelar i Stockholm är berörda.

RTK efterlyser en ökad konkretisering vad gäller utsläppsmål för 2020 och 2030 samt nödvändiga strategier för att nå dit mot bakgrund av att reduceringskraven kan komma att skärpas. Staden behöver fortsätta att värna områden för den tekniska försörjningen, som t ex Lövsta som även framöver behöver reserveras som område för energi- och kommunaltekniska ändamål. ÖP bör i det fortsatta arbetet identifiera konkreta områden som kan vara intressanta för omlastning, kross m.m.

Den mycket sårbara reservvattenförsörjningen och behovet att samordna respektive sammankoppla regionens dricksvattensystem borde uppmärksammas i översiktsplanen. Hela avfallskedjans fysiska utrymmesbehov måste också beaktas, och det bör framgå att förutsättningarna och kraven varierar för olika typer av avfall.

RTK saknar hänvisningar till policyrapporten om minskade växthusgaser i Stockholms med konkreta förslag till utsläppsminskningar inom staden samt stadens "Energiplan" från 2007 med förslag till strategiska insatser för energieffektivisering med mera. Det skulle stärka ÖP att även hänvisa till dessa policydokument. Dessutom är det viktigt att lyfta fram Stockholms betydelse som förebild för andra kommuner i länet. För att kunna utforma en väl fungerande regional klimatstrategi och ett realistiskt regionalt energi- och klimathandlingsprogram behövs Stockholms stads aktiva bidrag, vilket också bör synas i översiktsplanen.

Stadens roll som gateway till andra delar av länet är viktig och saknas i beskrivningen av turistnäringen. Stadens roll kan inte enbart begränsas till innerstaden med kringområden utan måste betraktas som en del av ett storregionalt turismerbjudande med stor utvecklingspotential. RTK saknar dock en inriktning som belyser natur- och kulturmiljövårdens betydelse för stadens attraktivitet. Kultur är en strategisk utvecklingsfaktor som kan höja attraktiviteten i kärnor och knutpunkter i enlighet med ambitionerna om en socialt mer sammanhållen stad.

Beträffande strategierna stödjer RTK tillämpningen av den så kallade Stockholmsmodellen, där minst hälften av boningsrummen och uteplatser orienteras mot en tyst sida, vilket innebär att byggande ändå kan ske på ett godtagbart sätt ur bullersynpunkt. Ambitionen för bebyggelsestrukturen att skapa en tätare stad för att möjliggöra ökad resurseffektivitet och tillgänglighet till olika samhällsfunktioner bör uttryckas direkt i någon av de 30 planeringsinriktningar och inte som en delstrategi. Det bör också övervägas om stadens bebyggelsestruktur tydligare borde ingå i något av de nio fokusområdena. Den regionala inriktningen är att den attraktiva och hållbara staden är både tät och grön. ÖP bör förtydligas på denna punkt.

Kontoret efterlyser vidare en ökad tydlighet också när det gäller vilka gröna samband staden avser att prioritera och på vilket sätt, samt vilken potential som finns för att med möta investeringar i transportsystemet genom förtätning i framför allt kollektivtrafiknära områden. Satsningen på några strategiska områden riskerar att delvis komma i konflikt med planeringsinriktningarna om att säkra stadens hamnfunktioner samt att värna områden för tekniska försörjningssystem. Den slutliga avvägningen mellan dessa intressen behöver klargöras.

Beträffande tyngdpunkterna anser RTK att Slussen ska utgöra en tyngdpunkt. Strategiska områden som ingår i den centrala regionkärnan samt stadens ambitioner att utveckla dessa områden är tydligt redovisade. Det samma borde gälla för de yttre regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen och Kista-Sollentuna-Häggvik. Kista och Skärholmen är visserligen redovisade som tyngdpunkter, men det framgår inte om staden har andra ambitioner för utvecklingen av dessa i jämförelse med andra redovisade tyngdpunkter. Därutöver bör behovet att stärka sambanden mellan Skärholmen och Huddingedelen av kärnan behandlas. Detsamma gäller för Kista och Sollentuna.

Miljökonsekvensbeskrivningen är mycket fokuserad, kortfattad och därmed lättläst. Det är dock svårt att läsa MKB:n parallellt med planhandlingen, eftersom deras olika inriktningar medför olika typer av rubriker. Läsbarheten skulle kunna förbättras ytterligare. Flera miljöaspekter har en regional dimension vilket bör lyftas fram tydligare och beaktas i det fortsatta arbetet. Miljöaspekterna "Naturvärden" och "Vatten" bör integreras tydligare i ÖP.

Samrådsunderlaget jämförs i MKB:n med ett nollalternativ, som utgår från en fortsatt utbyggnad enligt nuvarande översiktsplan, ÖP 99. I jämförelsen mellan alternativen lyfts framförallt ytterstaden fram, men jämförelsen är fåordig. Särskilt de regionala aspekterna som har med kollektivtrafik, gröna kilar och logistiskt tillgängliga områden att göra kan med fördel belysas ytterligare.

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL)

SL ser mycket positivt på det strukturella tankesätt som präglar samrådsunderlaget med satsningar på strategiska områden och samband däremellan. Detta synsätt ger mycket goda förutsättningar för en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Ett kollektivtrafikstråk i enlighet med Järvalyftets idéer för att stärka sambandet Kista-Spånga är ett exempel på intressant utveckling av kollektivtrafiken. Frågan är om inte Spånga-Vällingby även kan pekas ut som ett strategiskt samband. SL anser att förtätning genom överbyggnader i så centrala lägen är mycket bra för tillgängligheten till kollektivtrafiken. Däremot kan det vara tveksamt ur ett praktiskt genomförandeperspektiv. För att bygga ut viktiga kollektivtrafikstråk, innan befolkningsunderlaget är tillräckligt stort för att motivera det

kapacitetsstarkare trafikslaget spårväg kan effektiva busstrafikstråk vara första steg.

SL delar kommunens planeringsinriktning om vikten av ett effektivt genomförande av Stockholmsförhandlingen. Förbifart Stockholm bör utformas så att goda bytesmöjligheter möjliggörs mellan kollektivtrafik på tvärleden och de mycket tunga radiella kollektivtrafikstråk som passeras. SL vill bara påminna om att ett slutgiltigt ställningstagande ännu inte gjorts huruvida spårlösningen mellan Akalla och Barkarby ska utföras i form av en tunnelbana eller spårväg. De spårsatsningar som föreslås göras efter år 2030 är intressanta, men är ännu inte tillräckligt utredda för att SL ska kunna ta ställning till dem.

I samrådsunderlaget är nya energilösningar och tekniska försörjningssystem också ett av de nio fokusområdena. SL skulle gärna se att också kollektivtrafikens behov uppmärksammas här. Det gäller till exempel behovet av strategiskt lokaliserade fordonsdepåer, bussterminaler etc.

Veolia Transport

Veolia ser positivt på att förslaget lyfter fram en omfattande utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken samt de starka stråkens betydelse. Bolaget efterfrågar en utvecklad skrivning om integration mellan olika trafikslag för att underlätta byten.

5. Intresseföreningar m.fl.

Byggherrar och liknande

Fastighetsägarna Stockholm

Fastighetsägarna Stockholm anser att underlaget till översiktsplan är i allt väsentligt välformulerat och lättillgängligt. Det ger goda förutsättningar för en fördjupad dialog mellan staden och medborgarna. Fastighetsägarna Stockholm är angelägna om att beredas möjlighet att medverka i den fortsatta processen.

Stockholmsregionen blir alltmer integrerad. Gränserna för översiktsplanen blir mot denna bakgrund konstlade ur ett medborgarskapsperspektiv. Den regionala planeringen borde vara mer integrerad med översiktplaneringen i kommunerna. Bristen på integrering leder till att områden kan ge ett fattigt och utsatt intryck. Det finns exempel på bostadsenkla i kommunen som är avskärmade från andra områden i dess närhet, vilket får negativa konsekvenser. I underlaget redovisas en belysande karta för svårigheten att nå Stockholms central inom 30 minuter. All integrering behöver inte vara inriktad mot Stockholms central, det är rätt att förorda en flerkärnig stadsstruktur. Hur många kan nå Kista eller Kungens Kurva på 30 minuter och hur många fler skulle kunna göra det med en planerad utveckling av kommunikationerna?

Minskade grönytor i centrala delar kan kompenseras på ett naturligt sätt. Stadsbyggnadskontorets samlade kartläggning av hur de gröna kvaliteterna är fördelade bör kompletteras med gröna ytor i grannkommunerna.

Fastighetsägarna Stockholm anser att kommunen bör skapa förutsättningar för bättre villkor för privat fastighetsägande för att kunna behålla och utveckla hyresrätten som boendeform i Stockholm. En fråga som är helt avgörande för möjligheten att uppfylla målet om en tillräcklig bostadsproduktion, är att åtgärda bristerna i hyresmarknadens funktionssätt.

Spårbunden trafik bör prioriteras, men bilen kommer under överskådlig tid att ha en avgörande betydelse för stadens kommunikationer.

Jernhusen AB

Jernhusen vill fullfölja stadens strategi om att förnya City och att i samband med det prioritera lägena kring Centralstationen. Området kring Nya City/Västra City Barnhusviken är lämpligt för symbolprojekt och mer spektakulära arkitektoniska uttryck. Staden och fastighetsägarna arbetar gemensamt för att möjliggöra en ökad kollektivtrafik och därför behövs det en god tillgång till cykelparkering i viktiga knutpunkter. Västberga-Årsta ska behållas. Beträffande riskfrågorna anser de att tillämpningen av nivåer för elektromagnetiska fält bör ändras från dagens 0,2 till 0,4 mikrotesla, efter ett utslag från miljödomstol. Högsta domstolen har ej beviljat prövningstillstånd.

Stockholms byggmästareförening

Byggmästareföreningen ser mycket positivt på det arbete som redovisas i samrådsunderlaget. Det är viktigt att bygga upp en god beredskap för markanvändning och bebyggelseplanering vilket kommer att behövas på både lång och kort sikt.

Det är också viktigt med ett fortsatt miljöfokus i linje med arbetet med hållbara städer. De ser positivt på att man i planförslaget tydligt pekar på den strategiska betydelsen hos de områden som gränsar mot grannkommunerna och sätter in dessa i ett regionalt perspektiv. Stadens strävan att lyfta fram miljöer och landmärken kan bidra till att göra Stockholm till en stad i världsklass. De vill vidare bland annat att parker och rekreationsområden tydliggörs samt att områden som "blir över" inte markeras som grönområden. Tunnelbanan bör byggas ut och stabila styrmedel för transportsystemen eftersträvas samt en studie av stadens vattenvägar genomföras. Anslå resurser till en omsorgsfull gestaltning av Stadsgården och dess anslutning till Slussen och markera Slussen som ett strategiskt område. Byggmästareföreningens förhoppning är att översiktsplanen når en politisk enighet med en stabil och tydlig markanvändningspolicy.

Vasakronan AB

Vasakronan vill lyfta fram följande investeringar som särskilt viktiga;

- utbyggnad av tvärspårvägen från Alvik till Kista
- utbyggnad av spårväg i city med en sträckning ända till Ropsten
- utbyggnad av tunnelbana till Nacka
- utveckling av kommunikationer på stadens vatten
- utbyggnad av Österleden så att ringleden runt centrala kärnan fullföljs

Vasakronan anser att planen bör fokusera tydligare på ett genomförandeperspektiv. Enligt bolaget är det bara Kista med omland som har möjligheter att förändras påtagligt i linje med det som anges under attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter, i alla övriga utpekade tyngdpunktsområden så handlar det mera om att skapa förutsättningar för en positiv utveckling som sker med successiva kompletteringar under lång tid.

JM AB

JM lyfter fram följande som särskilt positivt;

- De strategiska sambanden i staden stärks, t ex Södermalm-Liljeholmen, Södermalm-Hammarby Sjöstad-Gullmarsplan och Kungsholmen-Alvik.
- Fortsatt satsning på strategiska områden i ytterstaden såsom Årsta, Kista, Ulvsunda och Brommaplan.

- Satsningen fullföljs på stadsutvecklingsområden på tidigare ianspråktagen hamn- och industrimark.
- Planeringsinriktningen för kommunikationer och infrastruktur ges högsta prioritet liksom fullföljandet av Stockholmsförhandlingen.

Det vore bra om planerna på fler trafikleder runt Stockholm kunde förverkligas så att trafikmängden minskade. Minskad genomfartstrafik skulle även möjliggöra fler bostäder i centrala lägen. Föreslagna utvecklingsområdena bör kunna exploateras med en högre exploateringsgrad än vad som varit vanligt tidigare.

”Staden på vattnet” skulle kunna lyftas fram tydligare med betoning på bostäder i sjönära lägen och utveckling av båttrafik som kollektivt färdmedel. Detta vore en naturlig utveckling i takt med att sjönära lägen bebyggs samtidigt som kajer och stränder upprustas med gång- och cykelstråk och görs mer tillgängliga. Vid planering av framtida hamnverksamhet bör kryssningsfartygen behålla sina kajplatser för angöring i stadens centrala delar. Det skulle främja turismen. Reguljära linjer samt godshantering kan med fördel flyttas till mer perifera lägen.

Det vore informativt om översiktplanen översiktligt redovisade angränsande kommuners planer.

NCC Region Boende Stockholm

NCC är positiv till att ÖP-förslaget har en ny och mer strategisk grundfilosofi och att man prioriterar ett utökat antal kärnor. Här kan en tätare/ högre bebyggelse skapas vilket ger en grund för effektivare kollektivtrafik. En satsning på småhus bör göras i söderort, där andelen ligger på halva nivån jämfört med västerort. Det finns stora utvecklingsmöjligheter om det stora kraftledningsnätet i söderort läggs i tunnel där stadsbyggandet kan bidra till att öka den sociala integrationen, exempelvis i Snösätra i Rågsved.

Vattennära bostäder kan i en del lägen utformas för att ge möjligheter till strandpromenader, som idag känns otrygga.

NCC ifrågasätter om Hanvedenkilen ska ha sådan dignitet, då den är ”avbruten” av småhustomter samt sjöarna Trehörningen och Magelungen. Strategiska området Älvsjö-Högdalen/Rågsved-Huddinges samband med Huddinge kommun bör redovisas.

Veidekke Bostad AB

Veidekke vill understryka vikten av en gemensam regional planering, och särskilt en fungerande samverkan mellan kommuner som växer samman.

Staden bör resursmässigt prioritera förtätningsprojekt för att lyckas hålla en jämn bostadsbyggnadstakt. Det bör ske utifrån ambitionen att respektive stadsdels unika karaktär kan bibehållas. Stockholm bör fortsätta utmana och uppmana branschen att utveckla nya arbetssätt och energieffektivare boende, bland annat genom den samverkan och de samråd som redan idag genomförs. Veidekke Bostad vill särskilt lyfta fram Lövsta, Ulvsunda, och Brommaplan som strategiska områden i ytterstaden.

Villaägarna i Stockholms stad (VISS)

VISS påpekar att de flesta villa- och trädgårdsstäder har gamla detaljplaner, vilket inneburit en förtätning i vissa områden till förfång för grönområden. Det bästa sättet att bygga höga hus är utmed kollektivtrafikstråken. Infrastrukturen måste fungera tillfredställande vid en kraftig tillväxt av staden.

Funktionella intresseföreningar

Alternativ stad

Alternativ stad instämmer i målen i förslaget och ställer helhjärtat upp på önskemålen om en tät integrerad stad med korta resor som klarar klimatmålen. De är kritiska till de medel som redovisas, vilka domineras av en massa nya biltrafikleder. Tillgången på billig energi kommer att minska i framtiden och de ungdomar som ska leva med planen är inte intresserade av bilar på samma sätt som den äldre generationen. De anser det märkligt att Stockholms översiktsplan på detta sätt håller fast vid föråldrade lösningar som går tvärsamt mot de mål man säger sig ha. Behovet av biltrafik kommer att minska, dels genom minskade avstånd i form av ökad integration och tätare stad, dels genom andra sätt att ta sig fram, främst en mycket bättre kollektivtrafik än den vi har idag. De finner det märkligt att översiktsplanen inte har några idéer alls för att bygga ut kollektivtrafiken.

Avslutningsvis vill de upprepa målet att en tät och integrerad stad är vällovligt och de ser gärna förslag till starkare styrmedel för att nå detta mål. Det borde göras billigare för exploatörer att bygga centralt än att bygga perifert. Det borde vara illegalt med trafikdrivande byggen typ externa köpcentra. Det behövs en politisk styrning för att såväl en tätare stad som klimatmålen.

Barnens rätt till lek

Barnens rätt till lek anser att staden ska bli mer barnvänlig, genom att bland annat utveckla parkleken och skolgårdarna, göra skolvägarna säkra och lekvänliga samt skapa möjligheter för barns egenstyrda kreativa aktiviteter. Vidare påpekar de behovet av barnperspektivet i planeringen så att barnen inte blir hänvisade till platser som blir över och där de utsätts för trafikavgaser och buller.

Cykelfrämjandet (CF)

Cykelfrämjandet ser positivt på samrådsunderlaget och vill understryka vikten av att tillräckliga resurser ställs till förfogande för att uppfylla planens intentioner. Cykling är en form av infrastruktur och har stor betydelse för rekreation och motion. Vid planering av nya bostadsområden är det viktigt att förutsättningar för fungerande cykelvägar beaktas.

Företagsgrupperna i Stockholm (instämmande av Värtan och Vinsta FGS)

FGS sammanfattar sina synpunkter enligt följande:

- Befintliga företagsområden måste bevaras, förädlas och utvecklas
- I de fall bostäder planeras i eller i anslutning till befintliga företagsområden måste en näringslivskonsekvensanalys med hänsyn tagen till befintligt företagande göras (jfr miljökonsekvensanalys)
- Riktlinjer för Stockholms företagsområden måste följas
- Tillverkningsindustrin måste få finnas kvar
- Lokaler behövs i markplanet
- Flexibilitet är viktigt
- Hårdare styrning måste råda ibland
- Företagsområdena behöver inte med nödvändighet profileras, låt marknaden bestämma om detta själv
- Förbifart Stockholm är nödvändig
- IT-kommunikationen ska vara snabb och säker
- Utnyttja tunnelbanan för transporter på natten
- Utnyttja Stockholms vattenvägar till person-och godstrafik
- Stockholm behöver sina företagsområden

- Viktigt att tillgodose behovet av parkeringsplatser för besökande och anställda i företagsområdena

Därutöver anføres att staden bör ha minst ett 50-årsperspektiv på företagsområdena samt att områden för störande verksamheter måste få finnas inte allt för långt ifrån staden, som t.ex. asfaltsverk, och bilskrot.

HPV Sweden (föreningen för muskeldrivna fordon)

Föreningen anser att det inte går att glida förbi klimatproblematiken med en kort passus om ”stora förhoppningar om en teknikutveckling”. Översiktsplaneringen bör därför baseras på andra alternativ. Det är åtgärder som handlar om att tillgodose transportbehoven med ett långsiktigt hållbart transportsystem och att aktivt minska bilanvändningen i regionen. Potentialen för ökad cykeltrafik i Stockholm är stor. De åtgärder som behövs är en satsning på ett huvudnät med hög och jämn standard. Stommen i detta bör vara de regionala cykelstråken som emellertid måste rustas upp. De anser det mycket viktigt att redan i översiktsplanen ange var huvudnätet ska ligga och var utbyggnaden ska ske. I översiktsplanen bör också kombinationsmöjligheterna mellan kollektivtrafik och cykel tas upp.

Hyresgästföreningen region Stockholm

Stockholm är som kommun segregerat. ÖP-underlaget saknar socioekonomiskt resonemang för hur det sociala perspektivet ska kunna anses vara tillgodosett. De efterlyser sociala konsekvensanalyser på samma sätt som det görs miljökonsekvensanalyser. Gemensamma mötesplatser kan ha en positiv inverkan på den sociala sammanhållningen, men det är marginellt i förhållande till betydelsen av att bygga en socialt sammanhållen stad med mångfald i befolkningsstrukturen. Det är viktigt med en fungerande närservice i stadens bostadsområden, såväl kommersiell som offentlig. Bullerproblematiken för befintliga hus måste lösas. Trygghet i det egna bostadsområdet måste vara högt prioriterat.

Föreningen vill vidare värna hyresrätten och studera områden som tack vare hyresrätter har kunnat bestå av människor med olika social och ekonomisk bakgrund. De anser att stadens utförsäljning av allmännyttans lägenheter måste upphöra omedelbart, allt annat är ekonomiskt oförsvarbart. De efterfrågar en strategi för hur kommunen ska stimulera bostadsbyggandet, i synnerhet under lågkonjunktur. De instämmer inte i att staden har en beredskap för att möta det massiva bostadsbehovet under det kommande decenniet.

Det finns anledning att en gång för alla slå fast att effekterna av så kallade flyttkedjor kommer ur ett teoretiskt resonemang. De har marginell effekt i Stockholm där det finns bostadsbrist och hög inflyttning. Slutligen betonar de vikten av en god dialog med dem som bor och verkar i staden.

Klimataktion

- Klimatkrisen måste åtgärdas på alla nivåer. Staden och regionen bör sätta upp årliga utsläppsmål, med en minskning av minst 4 procentenheter per år.
- Det finns en mycket stor målkonflikt mellan stadens utsläppsmål om fossilbränslefristad år 2050 och Stockholmsöverenskommelsen, vilken kommer att medföra kraftiga utsläppsökningar i länet. ÖP:s förslag till lösningar är mest fromma förhoppningar. Ta fasta på er egen miljökonsekvensbeskrivnings farhågor för denna målkonflikt.
- Trafiksystemet måste läggas om för att minska biltrafiken. Detta gör det otänkbart att lägga ner mycket stora resurser på Förbifart Stockholm, som kommer att medverka till ökad biltrafik och bidra till en kollektivtrafikfientlig struktur. Utred ett alternativ som bygger

- på spårbundna och utsläppsfria alternativ och som minskar bilresandet.
- Staden bör säga upp avtalet om Bromma flygplats. Flyget bidrar för mycket till utsläppsökningar. Framtiden för området Bromma flygplats måste införlivas i ÖP.
- Den massiva satsningen på vattennära ny bebyggelse bör omprövas och omarbetas på grund av prognostiserade konsekvenser av redan inträffade klimatförändringar.

Kollektivtrafikant Stockholm

Kollektivtrafikant Stockholm anför att utgångspunkten för framtagande av översiktsplanen verkar ha varit vilka infrastrukturprojekt som det finns politiska och ekonomiska önskemål om att bygga, snarare än vilka transportbehov som finns i regionen och hur man kan lösa dessa på ett miljömässigt hållbart sätt. De diametrala motsättningar som uttrycks i samrådsunderlaget tyder på att de föreslagna infrastrukturåtgärderna redan på förhand är låsta och ej kan påverkas av vare sig fakta eller kritik.

Att förslaget om transportsystemet enbart lyfter 2050-perspektivet på klimatfrågan är skrämmande. Transporterna är den absolut största orsaken till utsläpp av växthusgaser i Stockholm. Forskningen på klimatområdet är till stor majoritet överens om att det är vilka beslut vi tar inom de närmaste 5-10 åren som är helt avgörande för utvecklingen av växthuseffekten. ÖP bör lägga konkreta förslag om vilka ekonomiska styrmedel som krävs för att öka framkomligheten och minska trafikens miljöpåverkan.

Det är obegripligt varför översiktsplanen delar in transportbehov i en spårdel och en vägdela. Utgångspunkten måste vara transportbehovet, inte transportslagen. De föreslår att de förslag till nya vägar och spår som presenteras arbetas om med utgångspunkt i nationella och lokala miljömål.

Sammantaget är intrycket av samrådsförslagets trafikdel att den är en riktigt "ängslig" produkt. Man har inte lyckats tillgodogöra sig fakta om miljöhot och hur ett utbyggt vägnät påverkar trängseln och möjligheterna för kollektivtrafikresenärer att transporteras sig annat än med tomma ord.

Koloniträdgårdarna och Fritidsbyar (FSSK, SFKF, föreningar för)

Föreningarna saknar skrivningar om koloniträdgårdsverksamhet och betonar dess allmänintresse för Stockholms invånare. De anser att en god bostadsmiljö ska ha möjlighet till trädgårdsodling. Koloniområden är också viktiga mötesplatser. De betonar trädgårdarnas särart som bevarandemiljöer för en biologisk mångfald. De vill också peka på behovet av att utveckla och anlägga nya koloniområden. De protesterar mot beskrivningen och förslagen om Årstafältet, där stadens nyaste koloniområde finns. Många står idag i kö för en koloniträdgård.

Konstnärernas Riksorganisation och Sveriges Konsthantverkare och industriformgivare

Föreningarna vill att hänsyn ska tas till behovet av platser för konstnärliga upplevelser och verksamheter. De instämmer i nyttan och målsättningen att förlägga kulturella mötesplatser till ytterområden och att öka mångfalden av offentliga miljöer och lokaler för kultur och upplevelser. Behovet av bra och billiga lokaler är stort. Tidigare kombinerade ateljé- och bostadslägenheter har försvunnit. De betonar vikten av lättillgängliga kollektiva transporter till ytterområden där kulturella verksamheter förläggs.

Konstnärernas kollektivverkstad (KKV)

KKV bifogar sin ansökan till Nutek ”klusterinitiativ i tidig fas” för att därigenom kunna vara en naturlig remissinstans när det gäller utvecklingen av kreativa kluster.

Naturskyddsföreningen, Stockholms län

Naturskyddsföreningen vill bevara det gröna. De är kritiska till nya vägar, vill ha mer cykelåtgärder samt att staden river upp avtalet om Bromma flygplats. I punktform:

- Värna goda livsmiljöer för människor, djur och växter.
- Använd de gröna och de blå värdena som centrala värden i ett attraktivt stadsbyggande.
- Bygg vidare på befintlig struktur, undvik nya stora exploateringar på jungfrulig mark.
- Skapa närhet, inte avstånd och transportbehov. Bevara vild natur och sammanhängande grönområden och skapa nya gröna områden.
- Miljötänkande ska genomsyra alla led vid nybebyggelse och omfatta alla aktörer som deltar.
- Gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Blanda arbete, bostad, utbildning, handel och service, men lokalisera verksamheter med många besökare i centrala lägen.
- Tillfredsställ barns behov med plats för lek och rörelse, trafikmiljön ska göra det möjligt för barn att själva förflytta sig utan att bli skjutsade med bil.

Naturskyddsföreningen, Stockholms och Södertörns lokala kretsar samt deras cykelgrupp

Föreningarna ställer sig positiva till att bygga en tätare stad och anser att planens mål är goda och planeringsinriktningarna ambitiösa. I den tätare staden kräver dock det gröna ett starkare skydd med reservatsbildningar.

En tydligare satsning på kollektivtrafik på bilens bekostnad efterfrågas liksom ekonomiska styrmedel för att stävja biltrafikens baksidor. En förbättrad kollektivtrafik anses vara en nödvändig och prioriterad åtgärd för att nå uppsatta klimatmål. Cykeln lyfts fram och en infrastrukturplanering som leder till ökad cykelpendling bör ges mycket högre prioritet. Cykelnätet bör med fördel ansluta till kollektivtrafik på vatten.

Ge stadens grönområden ett eget avsnitt. Förtydliga grönområdets roll som icke-förnyelsebar resurs och identifiera skyddsvärd natur. En mer detaljerad redogörelse efterfrågas för bl.a. ekologisk känsliga områden, de regionala grönkilarna och avrinningsområden. Föreningarna trycker även på vikten av att lyfta fram de samhällsvinster som Stockholm får till följd av sina grönområden.

Föreningarna nämner områden som borde ha behandlats i samrådsunderlaget såsom Nationalstadsparken, andra spridningszoner, Årstaskogen/ Årsta holmar, Årstafältet, Älvsjöskogen och Östra Brommaskogarna.

Cykelgruppen ser det som mycket positivt att cykeltrafiken omnämns i förslaget till den nya översiktsplanen. De anser att mål kring lokal och regional cykeltrafik (inklusive parkeringsmöjligheter för cykel) bör formuleras på ett konkret sätt i översiktsplanen. Cykeltrafiken är fossilfri bör därför byggas ut. Cykelstråk ska vara sammanhängande och trygga. Bilåkandet på gator med skolor bör begränsas och bilister och oskyddade trafikanter ska inte blandas. Cykelfält är en bra lösning för att uppnå en acceptabel trafiksäkerhetsnivå på befintliga innerstadsgator om utrymmen för cykelbanor saknas. Möjlighet bör finnas för att frakta cykel i kollektivtrafiken. Cykelturism bör nämnas i planen.

Nätverket för hyresgästernas boendetrygghet

Översiktsplanen bör visa vägen för hur byggandet kan leda till lägre boendekostnader genom val av objekt, genom lämpliga förhandlingar, genom krav på statliga förändringar och genom planutformning.

Staden bör verka för måttliga boendekostnader såväl i nyproduktionen som i det befintliga beståndet. Det kan bland annat göras genom att kräva motsvarande stöd till hyresrätt som till övriga upplåtelseformer och verka för nya upplåtelseformer som ny typ av kooperativ hyresrätt.

Vidare bör staden verka för en god planutformning men utan fördyrande krav och för att den egna prissättningen av mark, anslutningsavgifter och andra byggavgifter leder till måttliga boendekostnader.

Det är viktigt att minska på planeringen för arbetsplatser och detaljhandel i de centrala och halvcentrala delarna i regionen.

Översiktsplanen måste omarbetas och visa att inriktningen bör vara att skapa bra boendemiljöer överallt för alla hushållstyper. Översiktsplanen bör ge riktlinjer och anvisningar för hur barnvänliga miljöer bör formas och hur de kan uppnås. De är kritiska till den korta remisstiden.

Samfundet S:t Erik

Samfundet är kritiskt till att alla texter om stadens kulturhistoriska värden som funnits med i tidigare översiktsplaner har utgått och att byggnadsordningen inte längre avses vara en del av översiktsplanen. De ifrågasätter att nya målpunkter med aktiviteter av olika slag som t ex idrottsanläggningar, äventyrsbad och liknande skulle vara ett bra sätt att skapa eftersträvarade sammanhang och kontakter mellan omgivande stadsdelar. Småskalig bostadsbebyggelse liknande trädgårdsstadens på vanliga smågator vore bättre också för att vidmakthålla viktiga ekologiska sammanhang för olika djur och växter. Flerkärnighet är rimligtvis den bästa modellen för en stad med Stockholms topografi och värdefulla stadskärna. Det är en förutsättning för att kunna skapa liv och sammanhang också i ytterstaden. Samfundet påpekar att betydligt mer behöver göras för att utveckla de yttre stadskärnor som har förutsättningar att bli konkurrenskraftiga.

De är vidare tveksamma till om ambitionen att skapa en funktionsblandning genom att ge plats för verksamheter i bottenvåningar på nya hus, fungerar i praktiken. Serviceverksamhet, hantverkare, konstnärligverksamhet och olika typer av hobbyverksamhet har inte normalt råd att hyra där.

Samfundets bestämda mening är att det är totalt fel att bebygga hamnområdena i Värtan – Frihamnen och andra kvarvarande industrihamnar och därmed göra sig av med de sista möjligheterna till konsumentnära hamn- och terminalanläggningar för sjöfart. Persontrafik sjövägen innebär en god möjlighet att avlasta vägar och spår. För att minska barriärverkan ska även s.k genomfartsleder i ytterstad såväl som i innerstad, som inte förläggs i tunnel, utformas som vanliga stadsgator som t ex Sveavägen. Slutligen anför de att större uppmärksamhet bör ägnas åt hur de kommuner som tillsammans formar storstaden Stockholm ska samverka.

SKTF Region Sth, Senior- och pensionärsverksamheten

Eftersom översiktsplanen samtidigt är stadens bostadsförsörjningsprogram så översänder de en rad synpunkter på hur äldres boende i staden bör utformas.

Stockholms Handelskammare

Handelskammaren anser att det är bra att planen strävar efter att förstärka sambanden mellan stadsdelarna i ytterstaden med förbättrade tvärförbindelser och mer sammanhållen bebyggelse. Det är ett utmärkt förslag att arbeta mer med att öka grönområdenas kvaliteter.

En brist är dock att staden inte tycks inse sin roll som centrum i en stor och kraftigt växande region. Staden ska inte bara planera för de egna invånarnas behov. Näringslivets perspektiv saknas i stor utsträckning i förslaget. Översiktsplanen pekar visserligen ut områden för nya kontor med hänvisning till att tjänstesektorn är stor och växande, men all annan näringslivsverksamhet tycks vara helt bortglömd. Det finns en stor mångfald av företag i företagsområdena och de har stor betydelse för att Stockholm ska kunna ha ett rikt, diversifierat och kunskapsintensivt näringsliv.

Ulvsunda bör bibehållas som företagsområde, i synnerhet som det är ett av de få kvarvarande områden som kan försörjas sjövägen och dessutom har tillgång till industrispår. Slakthusområdet bör utvecklas som ett företagsområde med anknötning till mat. Västberga och Vinsta måste bibehållas som de få områden som fortfarande kan fungera för industriproduktion. Terminalverksamheten måste få utvecklas i Lunda och inte begränsas av att bostadsbebyggelsen kryper alltför nära. ÖP-förslaget borde ha haft en strategi för hur godsförsörjning, terminalfunktioner, energiproduktion och tekniska försörjningssystem ska lokaliseras på lång sikt. Handelskammaren anser vidare att hamnverksamheten måste tryggas i Värtan, Frihamnen och på Loudden. Det måste också finnas utrymme för expansion av hamnen.

De omfattande småhusområdena i Västerort och Söderort består i stor utsträckning av hus som är allt för små för dagens barnfamiljer. Program bör upprättas för tillbyggnader och kompletteringar. Bostadsbristen kan inte enbart botas med nyproduktion. Det krävs också en bättre fungerande bostadsmarknad. Så länge Stockholm har hyresregleringen kommer vi ha bostadsbrist. Den medför också ett mer begränsat intresse för byggföretagen att bygga hyresrätter och en snabb omvandling till bostadsrätter i det äldre beståndet. Det kan vidare vara svårt att levandegöra gatumiljön med hjälp av butiker och därför bör planering för handelsytor som inte fungerar undvikas.

Översiktsplanen lägger stor vikt vid gång och cykel, men det utgör en mycket liten del av det totala resandet. De stora och tunga trafiksystemen, måste få utökad kapacitet. Handelskammaren är tveksam till om spårvägar är någon lösning när det gäller de stora och allvarliga trafikproblemen. Handelskammaren anser att den föreslagna spårvägen från Frihamnen till Hornsberg inte ska genomföras. Den fyller ingen meningsfull trafikuppgift och medför stora problem för övrig trafik.

Det krävs mycket stora satsningar både på vägar och kapacitetsstarka spårssystem i form av tunnelbana och pendeltåg. Handelskammaren föreslår en tunnelbanering som binder ihop tunnelbanenätet i det halvcentrala bandet. Det är också helt nödvändigt att planera för en snar utbyggnad av tunnelbana till Nacka. Det påverkar planeringen av Slussens framtida utformning om en stor del av busstrafiken kan kopplas ihop med tunnelbanenätet längre ut. Handelskammaren anser att de förslag som presenterats om tunnelbanelösningar för nordostsektorn och för sträckan Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan-Universitetet är mycket intressanta. Handelskammaren anser vidare att det finns anledning att utreda möjligheten till tunnelförläggning och utglesning av stationer på gröna linjen. Det skulle frigöra mycket attraktiv mark i Söderort och Västerort och ge snabbare och mer attraktiva tunnelbaneförbindelser. De är för Förbifarten och Österleden, som

de anser bör byggas snarast. Slutligen anser de att staden ska påverka staten att ändra lagstiftningen och genomföra förenklingar av planprocessen.

Stockholms Idrottsförbund

Idrottsförbundet vill påpeka att idrotts- och fritidsfrågor ska tas upp i planeringsprocessen. Mer samarbete efterlyses. De påpekar också att kommunikationerna har allt större betydelse för idrottens utveckling i framtiden. Krympande offentligt rum kräver nya mötesplatser. Slutligen påpekar de att mellankommunala frågor får en allt större betydelse.

Stockholms scoutdistrikt

Scouterna instämmer i skrivningarna om vikten av tillgång till parker och naturområden samt till vatten. De vill att barns och ungdomars miljö ska uppmärksammas. Det organiserade friluftslivet vid sidan av idrotten är också viktigt, liksom tillgång till större samlingsplatser inom stadens grönområden. Vid planering av nya bostadsområden bör föreningslivets behov av lokaler beaktas. Föreningarna har mycket att bidra med för att skapa levande områden.

Stockholms Sjögård

Stockholms Sjögård vill gärna se en starkare koppling till den övergripande regionplaneringen i RUF. Jämfört med tidigare översiktsplaner är detta ändå ett stort steg framåt. De anser att översiktsplanen inte i en acceptabel omfattning tar upp det "maritima planeringsbehovet" eller innehåller lösningar som skapar attraktionskraft och tillväxtförutsättningar genom att använda de möjligheter som de maritima verksamheterna och det maritima kulturarvet erbjuder. Inom flera av de övriga fokusområdena finns maritima aspekter som bör framhållas för att staden ska kunna utvecklas på ett framgångsrikt och hållbart sätt.

Sjögården anser att man måste vara försiktig vid planer på att centralisera uppläggningsplatserna. I modern tid har det blivit av stort värde att bostaden ligger sjönära och det finns därför anledning till att inte kapa alla band till den tidigare användningen.

Det är viktigt att hamnområden inte med automatik ses som exploateringsområden utan att den konsekvens en exploatering medför utreds. Inom områden som ska skyddas enligt miljöbalkens "hushållningsbestämmelser" ska byggnader och lokaler inom 50-meters närhet till vattnet i första hand erbjudas till maritim verksamhet. Det ska också åvila mark- och fastighetsägare att aktivt söka efter lämpliga maritima verksamheter. Vidare ska kajer och vatten kring kajer ska upplåtas till "levande fartyg" för att utveckla och bevara den starka maritima anknytningen.

Stockholms Sjögård anser att samordningen mellan trafikslagen och ett tydligare fokus på möjligheten till både lokal gods- och persontrafik på vatten måste betonas ytterligare. Lokal sjötrafik av "carriers" och motorpråmar, med omlastning vid Norvik, för transport till exempelvis någon av hamnområden i Stockholms stad skulle innebära en radikal minskning av både behoven av investeringar i infrastruktur och miljöbelastningen till följd av transportererna.

Svensk Handel

Svensk Handel ställer sig positiv till ÖP-förslaget. De vill uppmärksamma behovet av att främja en mångfald av verksamheter, inte minst inom kunskapsintensiva verksamheter inom tjänste- och servicesektorerna som kopplas till en väsentlig ökning av antalet arbetsplatser. En sådan utveckling förutsätter en kraftigt förbättrad infrastruktur i form av utbyggd kollektivtrafik. Vidare anføres att en ökad befolkningstillväxt förutsätter också

en genomtänkt planering beträffande var köpcentrumanläggningar, gallerior och butiksstråk bör byggas ut och/eller nyetableras. Konsumenternas behov på utbud måste tillgodoses ur ett tillgänglighetsperspektiv.

För den centrala staden gäller att en fungerande handel bidrar till en trevligare och säkrare miljö för de som bor i närområdet och för de människor som besöker city. De påpekar vidare att betydelsen av handelsetableringar saknas i beskrivningen av strategiska områden i ytterstaden. I samband med att nya bostäder planeras och ytterligare arbetsplatser tillkommer, är det av stor vikt att de som bor och/ eller arbetar i dessa strategiska områden, även har tillgång till ett anpassat utbud av butiker.

Turistföreningen Svenska, Stockholmskretsen

Turistföreningen är kritisk till byggande på grönmark, höghus i centrala staden samt Förbifarten och Österleden. De anser att Stockholms större grönstruktur måste behållas intakt. De påpekar att alla naturområden som utpekats i ÖP 99 ännu inte är skyddade genom reservat. Av de två alternativen för nord-sydlig vägförbindelse föredrar de den s k Diagonal Ulvsunda. De vill ha en fortsatt satsning på ett sammanhängande cykelvägnät och att Bromma flygfält bör utnyttjas för bebyggelse. Slutligen anser de att de stora vandringsledernas anslutningar in mot Stockholm ska nämnas i översiktsplanen.

YIMBY – Yes in my backyard

YIMBY ser med oro på den höga parkeringsnorm som idag råder i Stockholm. De anser att en högt satt parkeringsnorm är ett stort hinder som omöjliggör en tät blandstad med rimliga byggnadskostnader och ger försämrade underlag för effektiv och miljövänlig kollektivtrafik. De är positiva till fler vattennära stadsdelar. Det finns idag många exempel på vattennära stadsdelar som enbart utgör bostads- eller kontorsområden. För att skapa en levande miljö utmed stranden bör det finnas lokaler placerade ut mot vattnet. De vattennära områdena bör utgöras av antingen tät blandstad eller rena natur- och rekreationsområden. Småbåtstrafiken är en självklar del av Stockholm. Vinterförvaringen bör dock lösas på ett sätt som inte tar centralt utrymme i anspråk.

Ambitionen med att förse bostadskoncentrerade förorter med arbetsplatser i form av kontor är positivt. YIMBY föreslår att man placerar den industriverksamhet som staden behöver, och som inte kan samsas med bostäder eller kontor, vid områden som kan få goda nära kollektiva förbindelser, men där man av olika skäl inte kan bygga högt och där miljöpåfrestningar är mer acceptabla.

Regionala kärnor med goda handelsmöjligheter och många arbetsplatser bör ha utmärkta kollektiva förbindelser oavsett åt vilket håll man vill resa. Storstädernas trafikproblem kan inte lösas enbart med fler vägar, tvärtom måste andelen som reser kollektivt öka i takt med att regionens befolkning och täthet ökar. Det är viktigt med tunnelbanans nya gren från Odenplan till Norra Stationsområdet och Karolinska sjukhuset samt den planerade förlängningen av den Blåa linjen från Kungsträdgården till Nacka. Citybanan behöver kompletteras med två nya spår mellan Kallhäll och Tomtebodan. De vill också att Lidingöbanan kopplas samman med Spårväg City i Ropsten. Spårvägen bör fortsatt byggas ut. I innerstaden handlar det om att konvertera den mycket hårt belastade stombusslinje fyra till spårväg, Spårväg syd är viktig och tunnelbanan bör byggas ut med en andra gren söderut på den blå linjen i riktning mot Älvsjö.

Det är viktigt att ny vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet inte bidrar till en kontraproduktiv stadsutglesning som på sikt kan öka transportbehovet än mer och därmed ytterligare förvärra trängselproblematiken. De effekter på sikt

som Förbifart Stockholm kan få i fråga om stadsutglesning och problem med trängsel, måste därför noga utredas så att leden inte visar sig bli kontraproduktiv. Österleden med plats för kollektivtrafikfält är en bättre prioritering. De vill se en satsning på laddstolparna för elbilar och att de sprids utanför innerstaden, ut till de bilberoende förorterna.

Byggandet av både bostads- och hyresrätter bör fokuseras till en expansion av Stockholms innerstad samt till de i RUFSS 2010 föreslagna regionkärnorna. Fokus bör ligga på att knyta samman dagens innerstad med närförorter och regionkärnor, med den täta rutnätsstaden som förebild. YIMBY anser att rörligheten på bostadsmarknaden för personer med utländsk bakgrund måste förbättras. En riktad insats bör göras för att förbättra kommunikationerna mellan personer med utländsk bakgrund och det svenska samhället. Genom att fortsätta se områden som enklaver kommer problemen att kvarstå. Kulturellt utbyte, förståelse och tolerans kan bara uppstå om människor möts.

Lokala intresseföreningar

Arbetsgruppen Rätta Grimstaskogen

Arbetsgruppen Rätta Grimstaskogen anser:

- o att översiktsplanen inte uppfyller kraven på en miljömässigt sund och attraktiv storstadsregion.
- o att en modern översiktsplan ska värna en klimateffektiv stadsplanering, inte ett bilberoende samhälle.
- o att Förbifart Stockholm ska utgå ur översiktsplanen.
- o att det är olyckligt att översiktsplanen förutsätter en motorvägsförbindelse mellan södra och norra delen av länet. Alternativa kollektivtrafiklösningar berörs inte. Detta ser de som en stor brist och föreslår därför en fördjupad studie av kollektivtrafiklösningar.
- o att planera bebyggelse, infrastruktur och lokal grönstruktur i ett samlat sammanhang genom att ta tillvara de tillgångar som de gröna kilarna erbjuder ger förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö.
- o att översiktsplanen måste säkerställa att områden som Grimstaskogen/Grimsta naturreservat och dess värden inte påverkas negativt genom någon form av utbyggnad i eller i nära anslutning till området.

Arbetsgruppen har samlat in 12 200 handskrivna namnunderskrifter med parollen "Rätta naturreservatet Grimstaskogen- Stoppa motorvägsbron" och drygt 30 föreningar/organisationer och 28 forskare/sakkunniga har ställt sig bakom en uppoppstext med titeln "Stoppa Förbifart Stockholm".

Befria stadsgårdshamnen från kryssningsfartyg

Gruppen anser att samrådstiden varit för kort. De är positiva till att Värtan-Frihamnen blir en renodlade färje- och kryssningshamn och en ny port till Stockholm. De anser det otillfredsställande med den oklara situationen som råder beträffande Viking Lines och Birka Lines stationering i innerhamnarna. De vill påvisa vilka möjligheter som öppnas för Stockholm framöver om båttrafiken runt Slussen, Stadsgårdshamnen och Masthamnen endast omfattar småskalig trafik, t.ex. sjöbussar mellan Storstadens alla nya hamnar från Slussen, Skeppsbron, Nybroviken, Stadsgårdshamnen, Hammarby Sjöstad etc.

Bredängs utvecklingsråd

Bredängs utvecklingsråd tycker det är bra med satsningen på utbyggd kollektivtrafik och skulle vilja att Spårväg Syd tidigareläggs. De efterfrågar en ökad kollektiv båttrafik och fler arbetsplatser i Skärholmen. Det borde finnas normer för samlingslokaler vid byggande och de efterlyser en beskrivning av hur den befintliga bebyggelsen kan upprustas ur energisynpunkt. ÖP-förslaget och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller mål som krockar med varandra. Det bör kompletteras och förtydligas vad gäller målen om utsläpp av växthusgaser, vilka grönområden som är mest värdefulla samt idrottsplatser som inte ska "krympas". Rådet anser att 1960-talets stadsplanering var bra och tror inte på att skapa kontrast genom att blanda olika typer av bebyggelse. Vidare framförs detaljerade synpunkter på planeringen i Skärholmen.

Bromma hembygdsförening (BHF)

I Brommas trädgårdsstadsområden är stränderna och grönområdena viktiga kulturhistoriska beståndsdelar. Det är därför av stor betydelse att den framtida översiktsplanen säkerställer Brommas stränder och grönområden. BHF har länge känt en oro för de många byggprojekt som under lång tid naggat grönområden i Bromma. Dessa byggprojekt fördärvar trädgårdsstädernas

planidéer, kulturhistoriska värden i ytterstaden. De är vidare kritiska till den trafikökning som blir följd av planeringen av Ulvsunda industriområde och Annedal samt till planeringen för Lillsjön och Ulvsunda slott. De är positiva till Tvärbana Norr.

Brännkyrka Hembygdsförening

Brännkyrka Hembygdsförening saknar besked om hur Solberga- och Älvsjöskogen kommer att hanteras i framtiden. De bör pekas ut som naturskyddade rekreationsområden för all framtid. De är kritiska till den nya bebyggelsen i centrala Älvsjö som de anser ha för området väsensfrämmande byggnader. De anser inte att villaområdena bör förtätas annat än genom avstyckning av större tomter för enfamiljshus. Beträffande Spårväg Syd förutsätter de att den är tänkt att gå på sydöstra sidan om järnvägen fram till dess att den ska föras västerut. Om spårvägen berör Älvsjöskogen ställer de sig skeptiska till en sådan dragnings.

Djurgårdens hembygdsförening (DHF)

DHF har förståelse för att Stockholmsregionen måste få kunna växa. Utvecklingen måste utgå från och värna om naturliga förutsättningar i bebyggelsetradition och andra kulturella och sociala värden. Krav på tydlighet och förankring måste föras vidare till de områdesstudier som enligt förslaget ska föregå genomförandet. ÖP-förslagets starka koppling till de ekonomiska förutsättningarna indikerar ett behov av studier av konsekvenserna för planen vid en vikande världskonjunktur. De är vidare kritiska till Österleden samt till att Stockholms byggnadsordning har "försvunnit" i ÖP-förslaget. MKB:n redovisar en mängd intressekonflikter och ska enligt lag följas upp med redovisning av hur de avses åtgärdas. Översiktsplanen måste också kompletteras med den redovisning som enligt lagen åligger översiktsplanen av hur riksintressen och miljö kvalitetsnormer avser tillgodoseas. De anser slutligen att planförslaget ska återremitteras.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DVL)

DVL anser att samrådsunderlagets kartbilaga anger gränsen för riksintresseområdet Nationalstadsparken felaktigt. De anser vidare att riksintressena ska redovisas på karta. Vidare anser de att översiktsplaneförslaget ska bygga på en i det närmaste oförändrad befolkning.

De är kritiska till Norra Länken och anser att Österleden ska utgå. I planeringen för Norra Stationsområdet och Husarviken vill de att bebyggelsen vid Husarviken flyttas till en överdäckning av Lidingövägen mot Lilla Värtan. Vidare anser de att en grön kil bör skapas ned mot Karlberg i Solna. De efterlyser hårdare krav mot bullerkällorna än vad "Stockholmsmodellen" innebär och mot utsläppen av kvävedioxid och partiklar. Ökat regionalt samarbete bör ske för hamnverksamhet. Kraftvärmeverk bör byggas ut i Nynäshamn i stället för i Hjorthagen. Lidingöbanans järnväg bör knytas till Värtabanen och ej med ny spårvägslinje i Nationalstadsparken.

I övrigt hänvisas till Cecilia Obermüllers förslag till beslut i stadsbyggnadsnämnden den 23 oktober 2008, vid nämndens behandling av samrådsförslaget.

Farsta Strands Naturvård

Farsta Strands Naturvård redovisar de unika värden som finns inom Farstaområdet, till exempel ädelövkogen vid Högerudsbacken som är tillgänglig till sin karaktär och används flitigt av dagisgrupper. Den ökade befolkningen innebär ett växande behov av den attraktiva gröna lungan vid Drevviken.

Friluftsförbundet Norra Järva

Friluftsförbundet Norra Järva anser att samrådsförslaget är välstrukturerat, innehållsrikt och tydligt. De vill understryka betydelsen av strandskydd för att säkerställa en fungerande allemansrätt och ett aktivt friluftsliv vid stadens kajer och stränder. I samband med planeringen av parker och grönområden ska det finnas utrymme för tätortsnära (gångavstånd) friluftsområden där barn kan bedriva friluftsvksamhet.

Det är tveksamma till om ökad trygghet uppnås enbart genom att öka sambanden mellan olika stadsdelar, istället för att förbättra tryggheten inom respektive stadsdel. Här finns mycket att göra t ex att skapa en hembygdskänsla som ökar tryggheten. Att planera för ett ökat resande med cykel är viktigt. Utveckla Stockholms viktiga turiststråk. Järvafältet utgör ett jungfruligt område för turism. Med ett bra guideunderlag, tillrättalagda vandringsleder och skyltning av intressanta platser, kan man locka besökare och på det sättet gynna besöksnäringen även i mångkulturella förortsområden.

Slutligen anförs att Stockholms del av Järvakilen har några kritiska ställen när det gäller spridningszoner. Det är därför viktigt att i den framtida planeringen ta hänsyn till att spridningszonerna bibehålls.

Förbundet för Ekoparken (FFE)

FFE anser att avsnittet om Stockholms grönstruktur och kulturhistoriskt värdefulla miljöer från ÖP 1999 inklusive Stockholms Byggnadsordning bör uppdateras och införas i ÖP-förslaget. De saknar barnperspektivet, äldres behov och hälsosam miljö, frågor som måste prioriteras vid all planering. Vidare anförs att mark med befintlig grönska i innerstaden inte ska exploateras. Skydda och förstärk spridningszonerna mellan Norra och Södra Djurgården. De vill upprätta fler naturreservat för ett långsiktigt skydd av viktiga naturområden och gröna kilar samt prioritera klimatmålen och kollektivtrafiken framför vägutbyggnader. Bygg ut färjetrafiken t.ex Nacka-Ropsten. De anser att bullerfrågorna måste prioriteras särskilt när det gäller buller i park- och grönområden. Den östliga förbindelsen ska utgå ur denna ÖP. Bygg färre arbetsplatser i innerstaden och fler i underförsörjda områden. Alla planprojekt, oberoende av storlek, bör först presenteras och diskuteras tillsammans med de omkringboende, före eventuell markanvisning.

Föreningen Rädda Lovön

Föreningen Rädda Lovön vill varna för de negativa konsekvenser som byggande och trafikering av Förbifart Stockholm skulle få beträffande riksintressen och intrång i Natura 2000 område. De bedömer att ett genomförande av Förbifart Stockholm står i strid med miljöbalkens portalparagraf och flera andra paragrafer.

Särskilt upprörande är det att man har formulerat visionen att Stockholm-Mälarenregionen ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen och skriver att "Åtgärder för att minska trafikens klimatpåverkan måste prioriteras kraftigt om stadens mål om ett fossilbränslefrött Stockholm 2050 ska kunna nås" och ändå planerar för att öka biltrafiken och utsläppen och därmed försämra klimatet.

Föreningen Rädda Järvafältet

Planeringens stora utmaning är att skapa goda livsmöjligheter för en växande befolkning på ett sätt som innebär att grönområdena bevaras och utvecklas samtidigt som energi- och resursanvändningen dämpas. Några förutsättningar för att lyckas med detta är dels att etablera och effektivt utnyttja goda kollektivtrafiklägen dels ge ett stabilt lagstadgat skydd för grönområdena. Två åtgärder är centrala, smarta trängselskatter och skydd i form av natur-/kultur-

reservat respektive nationalstadspark. De säger nej till Förbifart Stockholm och vill ha bättre kollektivtrafik kring Järvafältet. I sitt remissvar över Järvalyftet har de kritiserat ett anläggningsstråk över Igelbäckens dalgång. De anser att E18 bör byggas i tunnel. I skrivningarna bör framgå hur området vid den nuvarande motorcrossbanan vid Hägerstalund ska återställas.

Föreningen Östermalm

De är kritiska till att remisstiden bara är tre månader varav en jul- och nyårsmånad. De ifrågasätter den tillväxt som anges i förslaget. De i ÖP 99 utpekade stadsutvecklingsområdena i det halvcentrala bandet bör fullföljas. De bör inte bli alltför hårt exploaterade. Förnyelsen av City bör vidareutvecklas så att även bostäder byggs. De vill att hela järnvägsområdet väster om Cityterminalen bebyggs med bostäder för att kompensera för den hårda trafikmiljön. Efter city och stadsutvecklingsområdena bör staden växa i närförorterna. Tvärförbindelserna behöver förstärkas och de gröna kilarna bör förbli obebyggda. De vill se ett sammanhängande och enhetligt utformat cykelvägsnät. I översiktsplanen ska framgå att byggnadsordningen och regler som ger skydd åt den kulturhistoriska stenstaden ska gälla för planeringen även i framtiden.

Gillsätra samfällighetsförening, Sätra

Gillsätra samfällighetsförening är kritiska till Förbifart Stockholm och dess ramper samt till områdesprogrammet för Bredäng, Sätra, Skärholmen och Vårberg. Programmets förslag till bebyggelse försämrar tillgängligheten till Sätmaskogens naturreservat. Förtätningen strider mot principen som varit gällande tidigare, om en tät exploatering kring tunnelbanestationerna.

Gullivans bostadsförening, Gröndal

Gullivans bostadsförening ifrågasätter att "grönstrukturen i stort bevarats" i staden mot bakgrund av vad som skett i Gröndal. De ser positivt på en fortsatt omvandling av kontors- och industribebyggelsen på f d Beckers och Cementa-fastigheterna till bostäder men är negativa till fortsatt exploatering av grönområden och parkmark i närområdet. De är kritiska till skrivningar om att "utveckla" vinteruppläggningarna genom att "eventuellt" minska antalet uppläggningsplatser för båtclubbarna. Slutligen anförs att en konsekvens av den redan förtätade bebyggelsen i Gröndal är att antalet parkeringsplatser är mycket begränsat, vilket skapat stora parkeringsproblem.

Haga-Brunnsvikens Vänner (HBV)

HBV anser inte att Vision 2030 som översiktsplanen bygger på har diskuterats i en större krets. ÖP-förslaget har endast behandlat riksintressena på ett översiktligt sätt. De anser vidare att de gröna kilarna och stadens mindre grönytor inte bör minskas eller bebyggas. De anser att staden bör samarbeta med Solna om anknypningen och utformningen av en grön kil från Norra Stationsområdet till Solnas mark vid Karlberg.

Norra Stationsrådets föreslagna trafikutformning och Roslagstulls pågående trafiklösningar i samband med byggandet av Norra länken gör att ett naturligt samband mellan Norra stations- och universitetsområdena samt Norra Djurgården förblir svagt. De föreslår att nivån för godkänt buller ska sänkas. Värtabanans framtid bör tas upp i förslaget. E18 bör överdäckas. Breddningen av E4 får inte innebära att Hagaparken naggas i kanten. Österleden bör inte byggas.

HSB Brf Bränneriet och Musteriet, Reimersholme

HSB Bränneriet respektive Musteriet anser att planen ska tillse att nya hus eller husområden som planeras in är väl anpassade till kringliggande områdeskaraktär. Vid utnyttjande av obebyggd mark måste hänsyn tas till att befintliga grön- och rekreationsområden inte utnyttjas för byggande.

Byggande bör endast ske i de områden där staden kan förnyas genom förändring av markområden från industriområden till bostadsområden. Stockholms stad är både unik och vacker och vi bör bevara detta för kommande generationer.

HSB Brf Maltesholm, Hässelby Strand

HSB Maltesholm anser att barnkonventionen ska beaktas vid all exploatering, att stadens ekologiska infrastruktur ska värnas och utvecklas samt att parkstråk i ytterstaden kan gå över kommungränser. Det är viktigt att de allmänna stråken får tillräcklig bredd och inte privatiseras. De gröna kilarna bör lämnas orörda. De påpekar att Görvälnkilen bitvis har en svag struktur.

HSB Brf Mälaren, Reimersholme

HSB Brf Mälaren vill understryka vikten av att ta hand om Stockholms unika kvaliteter för boende, företag och besökare. De understyrker att nya hus eller husområden som planeras ska kunna anpassas väl till respektive områdes karaktär och betydelse för kulturarvet i Stockholm; att befintliga park- och naturområden skyddas mot bebyggelse med beaktande av deras betydelse för klimatet, luftkvalitet och för människors hälsa och rekreation. Vidare anför att nybebyggelse bör förläggas till nedlagda hamn- och industriområden och annan mark där bebyggelse inte inkräktar på växtlighet och natur.

HSB Brf Reimer

HSB Brf Reimer anser att stadens natur- och kulturvärden är en huvudsak i stadsutvecklingen. De månar om Reimersholmes varsamma utveckling och är kritiska till ett markanvisningsärende. De är intresserade av att följa processen fram till ny översiktsplan.

HSB Farsta-Skarpnäck

HSB Farsta-Skarpnäck anser att förslaget enbart tar sikte på kommunens mark med redan bebyggda områden och hur de områdena ska kunna utnyttjas till det "yttersta", utan större hänsyn till den ursprungliga planeringen av dem. De är kritiska till framtidsbilden över Farsta C. Centrumet kan behöva göras större i enlighet med den ursprungliga ABC-planeringen. Den kulturklassning som gjordes under 60-talet borde gälla med större styrka i dag.

De saknar ordet brottsförebyggande i ÖP-förslaget. Slutligen ställs frågan varför inte Stockholms stad och de regionalt pendeltågsansvariga kan samverka bättre när det gäller att få bästa möjliga utnyttjande av pendeltågets spårförbindelser.

Hyresgästföreningen Kungsholmen

Stora delar av bostadsförsörjningen kommer att behöva lösas inom Stockholms stad men en majoritet av bostadsbehovet måste lösas i samarbete med grannkommunerna. Hyresgästföreningen vill ha bostadsmiljöer som inte har miljonprogrammets brister. Andra viktiga frågor är fri konkurrens i byggprocessen för att få ner byggkostnaderna men också för att motverka monotoni i boendemiljön samt att inte ge markanvisning till enbart en byggherre i större områden. Smygkontoriseringen utgör en betydande bostadsreserv. Hansta och Kymlinge kan byggas eftersom det finns kommunikationer där och den akuta bostadsbristen kräver projekt som ger många bostäder.

Bromma flygplats är en markresurs och verksamheten bör flyttas till Arlanda. Det är inte lämpligt att bygga i Johannesfred och Ulvsunda industriområde p g a bullret från Bromma flyg. Hamnens flytt till Nynäshamn friställer mark. Essingeleden bör grävas ner och bangården kring City är också en markresurs. Riddarfjärden bör göras till en nationalstadspark. Möjligheten till fritidsbostäder är en viktig livskvalitetsfråga för stockholmarna.

Hyresgästföreningen Södermalm

Flyttkedjor ger inte fler bostäder till rimlig kostnad. Ska bostadsförsörjningen klaras måste således stadens inriktning vara att verka för att det byggs bostäder med boendekostnader som hushåll med genomsnittsinkomst och lägre kan klara. Översiktsplanen bör slå fast att detaljutformningen av bostadsområden ska vara goda, men också ge låga kostnader. Fördyringar som undermarksparkering, överdäckningar och krångliga hus ska undvikas.

Översiktsplanen bör därför arbetas om utifrån en tydlig uppfattning att verka för en jämnare region, ett minskat tryck på de centrala delarna och en minskad segregering. Det är inte nödvändigt att det byggs så mycket som möjligt i Stockholm. Översiktsplanens tongångar tyder på en bristande insikt i vad barnvänlig planering bör innehålla. Skärp inriktningen i översiktsplanen på tysta boendemiljöer och på luftkvalité. Den bör också skärpa formuleringarna kring de små och näraliggande platserna för grönt, lek och att sitta i solen. Inga små grönplättar på Södermalm ska exploateras. Vidare bör ÖP sätta upp riktlinjer för hantering av stränder som ger ordentliga avstånd till bebyggelse.

Kollektivtrafikobjekt som ger en hög regional tillgänglighet bör prioriteras. Det innebär att tunnelbanan Kungsträdgården-Slussen-ÖstraSödermalm-Nacka-Gustavsberg prioriteras först efter Citybanan. Slutligen önskas en längre remisstid i det fortsatta arbetet.

Hyresgästföreningen Östermalm

Den lokala hyresgästföreningen anser att möjligheterna att bygga i stadsdelen Östermalm/Gärdet är ytterst begränsade, bland annat med tanke på närheten till Nationalstadsparken och de värden av riksintresse som denna miljö utgör. Fler hyresrätter behövs och de föreslår att befintliga hus och byggnader som inte utnyttjas tas till vara för att utveckla fler bostäder i form av hyresrätter. Exempel på byggnader är de som inrymmer högsolor och statliga verk då dessa ibland flyttar till andra lokaler i andra stadsdelar eller till andra delar av landet.

För att motverka segregation är tillgängligheten till ett bra boende även för dem som inte har stora ekonomiska resurser en viktig faktor. Vidare behövs goda möjligheter till bra utbildning, en arbetsmarknad som står öppen för alla i arbetsför ålder och naturliga mötesplatser med ett levande kulturliv. Om ambitionen att bryta sociala barriärer ska kunna förverkligas i hela Stockholmsområdet, krävs en utveckling av hyresrätten, med siktet inställt på god standard till rimlig kostnad för den boende.

Hökarängens stadsdelsråd

Rådet tycker att det är viktigt att vidareutveckla livskraften i mindre förortscentrum. De tycker också att de strategiska sambanden är en intressant idé, som dock bör förtydligas.

Knutpunkt Slussen

Knutpunkt Slussen anser att knutpunkter för omstigning är olämpliga att exploatera. Förtätning är bra men att överdäcka är bättre. Lämpliga platser för det är Haga Norra, Årstaberget, Essingeleden m m.

Kommittén för Gustavianska Parken

Av översiktsplanen framgår inte hur staden avser att tillgodose riksintressena. Det ges ingen analys av hur stadens utbyggnad och den därmed följande kraftiga trafikutvecklingen kommer att påverka Nationalstadsparken. Den gröna sektorn är överlag tämligen styvmoderligt behandlad i översiktsplanen. De anser att frågor om den kulturhistoriska bebyggelsen och kulturlandskapet berörs mycket översiktligt och att eventuella nackdelar för dessa värden

behandlas överslätande. När t ex innerstaden utvidgas försvinner den klassiska och kulturhistoriskt intressanta skillnaden mellan omgivning och hävdvunnen stenstad. De finner ambitionen att knyta samman Universitetet och Tekniska Högskolan med nya verksamhetslokaler högst oroande.

Beträffande överdäckningen av E18 genom Frescatiområdet är det positivt, men med den framtida biltrafikökningen bör överdäckningen tidigareläggas. De är kritiska till Österleden. De efterfrågar ställningstagande till Värtabanan, som de anser bör läggas ner. Möjligheten att bygga ut ett stadspåvägsnät bör diskuteras. Ett exempel kan vara att åter förlänga Roslagsbanans spår till Engelbrektsplan. På motsvarande sätt skulle Lidingöbanan kunna återges sin gamla sträckning till samma målpunkt, samtidigt som den an knyts till den nya stadsdelen vid Husarviken. Satsning på cykeltrafik och sjötransporter är intressant.

Kungliga Djurgårdens Intressenter (KDI)

Kungliga Djurgårdens Intressenter (KDI) representerar attraktionerna på Södra Djurgårdens västra del inom den s.k. Evenemangsparken. KDI stöder spårvägsförlängningen till Centralen som ger en direkt koppling till befintliga regionala och nationella spårssystem liksom till de långväga busslinjer som trafikerar Cityterminalen. Förlängningen till Värtan ger också fördelar genom en direktkoppling till Djurgården för passagerare från linje- och kryssningsfartyg som lägger till i Värtan. Eftersom turisttrafiken från Finland, Ryssland och de baltiska staterna liksom kryssningstrafiken i Östersjön ökar är detta positivt och miljövänligt och kan ersätta busstrafik.

Behovet av "infartsparkeringar" i strategiska lägen bör beaktas i stadens fortsatta planering. En spårvagnslinje från Ropsten/Värtan/ Frihamnen bör möjliggöra att en "infartsparkering" för besökare till Djurgården anläggs nära en spårvagnshållplats. Vidare bör kopplingen mellan Masthamnen och Djurgården stärkas med utökad båttrafik.

Staden bör ha en hög ambitionsnivå när det gäller utformningen och förvaltningen av gator, torg, parker och grönområden. KDI finner att i samband med planering och genomförande av utvecklingsprojekt för södra Djurgårdens attraktioner och genomförande av spårvägsförlängningen behöver staden tillsammans med Djurgårdsförvaltningen förnya södra Djurgårdens gemensamma miljö. Framförallt bör den gemensamma gatu- och torgmiljön och belysningen genomgå en omfattande förnyelse.

Kräpplagruppen, Vantör

Norra Magelungen, Rågsveds friområde och Kräppladalen ingår i Hanvedenkilen, men är fortfarande inte klassat som naturreservat trots flera utredningar om detta och om områdets fina våtmarksområde och natur. Avveckling av upplagsområdet från 1950-talet, Snösätragränd/Bråtegränd, har uppskjutits flera gånger. De vill att upplagsområdet med sin mycket tunga trafik avvecklas och flyttas till ett lämpligt industriområde. Området bör inte tas in som upplagsområde i den nya översiktsplanen.

Av översiktsplanen borde framgå hur mycket pengar som satsas på biltrafik jämfört med kollektivtrafik. De är kritiska till Västerleden, till en tätare stad och till ett större City samt att bygga hus med "spektakulära arkitektoniska uttryck".

Kyrkhamnsföreningen

Föreningen noterar särskilt ambitionen att söka bevara och vidareutveckla stadens grönområden med förbättrad infrastruktur. En satsning på kollektivtrafik är viktigt liksom ett mellankommunalt samarbete. De vill understryka

vikten av att mellankommunala nätverk etableras, åtminstone för de kilar som har en utsträckning över kommungränserna.

De konstaterar att förslaget inte behandlar genomförandet av tidigare planerade naturreservat. Friluftsområdet Lövsta-Kyrkhamn-Riddersvik är ett mycket välbesökt område av stor betydelse för såväl en bredare allmänhet som ett stort antal företagare och föreningar. I takt med stadens förtätning och utbyggnad ökar behovet av stadsnära grönområden med ett brett utbud av rekreativsmöjligheter. Översiktsplanen bör därför beakta bevarandet och vidareutvecklingen av dessa områden.

Lovö hembygdsförening

Lovö hembygdsförening avvisar hela ÖP- förslaget och ser fram emot en ny plan som tillåter Stockholm att behålla sin skönhet och attraktionskraft. De grundar sin kritik på förslaget om Förbifart Stockholm. De menar att erfarenheten talar för att marken kommer att utsättas för omfattande kommersiell exploatering. De anser sammanfattningsvis att översiktsplanen med Förbifarten är såväl en kränkning av Världsarvskonventionen som ett brott mot Miljöbalken.

Lovö Hembygdsförening vill också visa på konflikten mellan målen om en fossilbränslefri stad 2050 och den regionala prognosen om en dubblad trafikmängd fram till år 2030. Enligt deras uppfattning går det inte att uppnå klimatmålen samtidigt som man planerar nya motorleder.

Långbro Villaförening (LVF)

LVF stöder tanken på en förbättrad kollektivtrafik som Spårväg Syd eller motsvarande mellan Älvsjö och Flemingsberg. De hänvisar till grannsamfälligheten Långsjövägen-Vantörsvägens yttrande beträffande dragningen av spårvägen. I övrigt är yttrandet i princip likalydande med yttrandet nedan från Långsjö fastighetsägareförening.

Långsjö fastighetsägareförening

Långsjö fastighetsägareförening finner det ”uppseendeväckande” att det inte i förslaget finns några referenser till konventionen om biologisk mångfald. Föreningen anser det positivt att förtäta längs kollektivstråken för att få en effektiv och energisnål stad. En ökad höghusbebyggelse kan medföra att grönområden i mindre utsträckning tas i anspråk. Föreningen stöder arbetet med att försöka göra stränderna mer tillgängliga för allmänheten. De anför att om staden avser att förtäta kring Fruängen och Älvsjö centrum bör man samtidigt tydligt markera, att områdena mellan dessa förtätningssentra är viktiga ur ekologisk och kulturell synvinkel såsom det anges i ÖP99. I den nya översiktsplanen bör man göra en avsiktsförklaring att staden kommer göra en översyn av detaljplanerna för sådana villastäder som kommer att ligga som ”buffertar” mellan olika förtätningssentra, med syftet att säkerställa dessa värden.

Långsjövägen-Vantörsvägens grannsamfällighet för boende

Grannsamfälligheten kräver en förutsättningslös utredning om dragningen av Spårväg Syd. Nuvarande förslag genom Älvsjöskogen och rakt genom villabebyggelsen på Vantörsvägen anser de vara helt fel. De vill att kartan redovisar sträckningen som en öppen fråga.

Magelungens Vänner

Magelungens Vänner vill ha allsidiga förorter försörjda av kollektivtrafik. Det går inte att samtidigt bygga igen gröna kilar in mot staden och förtäta inne i bostadsområdena. Viktigt är också närhet till ytor för lek, rekreation och eftertanke. De vill att kilarna ska stärkas och är kritiska till att det inte finns något naturskyddat område vid Hanvedenkilen. En Ekopark Syd som pendang

till Nationalstadsparken skulle vara ett sätt att markera grönområdessammanhangen och få ett långsiktigt skydd. Alla miljökonsekvensbeskrivningar för byggprojekt och markupplåtelse bör ha med effekterna för sjöarna och för de gröna kilarna. Slutligen anføres att det är viktigt med en planering över kommungränsen. Vattenavrinningsområden och gröna kilar omfattar flera kommuner. Därför behövs en bra regionplanering men också att arbetet med översiktsplanen sker i dialog med omkringliggande kommuner.

Nackas Miljövårdsråd

Nackas Miljövårdsråd anser att förslaget från SL att lägga ner Saltsjöbanan mellan Slussen och Sickla är orimligt. De anser att en tunnelbanelinje med slutstation vid Sickla eller Forum Nacka leder till försämrad kollektivtrafik för flertalet Nacka- och Värmböbor. Projektet Danvikslösen löser inte Nacka/Värmdösektorn översiktliga trafikbehov. En satsning på förbättrad och renare kollektivtrafik är viktigt av hänsyn till klimatet. Vi måste upphöra med fossila drivmedel och begränsa utsläpp av partiklar. Trängselavgifter bör övervägas på fler vägnitt efter konsekvensanalys. Förbifart Stockholm och Österleden bör helt utgå ur planeringen. De anser också att det är viktigt att respektera strandskydd samt bevara små grönområden nära bostäder.

Nätverket Järvas Framtid

Nätverket Järvas Framtid vill ha en tillväxt med måtta och eftertanke vad gäller ekonomisk utveckling och byggande. De förordar E18 i tunnel om den överhuvudtaget ska byggas. De vill ha en utbyggd kollektivtrafik och ökad satsning på kultur och utbildning.

Nätverket Årstafältet

Nätverket Årstafältet anser att målsättningen för den nya översiktsplanen måste vara att möjliggöra en långsiktig planering med hållbar grönstruktur. ÖP 2010 ska medverka till en socialt, sammanhållen mångkulturell, levande och hälsosam tät stad. Söderort är i särklass högst exploaterat med ett minimum av grönområden kvar där Årstafältet utgör den sista större öppna platsen i söderort. Nätverket Årstafältet är inte mot en utveckling av staden men de anser att den bör vara "genomtänkt och långsiktig ur ett samhällsperspektiv som inkluderar alla invånare." Årstafältets kvalitéer ligger i att det bevaras öppet och stort som grönområde i det förtätade söderort. Nätverket kräver att ÖP 2010 tar ett större grepp på hela söderort och sätter in Årstafältet i sitt nya tätexploaterade sammanhang. De ser framåt och ser att det är hög tid att staden tar ansvar och återupptar arbetet med att utveckla och lansera landskapsparken på Årstafältet.

Ressel Rederi AB

Rederiet, som kör båttrafik Hammarby Sjöstad-Södermalm-Djurgården-Gamla stan, anför att det idag inte finns några naturliga kopplingar mellan SL-trafiken, staden och hamntrafiken med terminaler eller övergångsplatser som ger attraktiva förbindelser. I stadsplaneringen är båttrafiken helt bortglömd, en allmän brygga eller en terminal borde vara självklart vid varje sjönära exploatering i framtiden så att båttrafik kan etableras. Samtliga angringspunkter för båttrafik har en standard som inte på något sätt motsvarar den nivå som resenärer ställer på arbetsresor. För hundra år sedan var detta mycket bättre utvecklat och man förstod vad en resenär behövde på ett bättre sätt.

Solhems Villaägareförening

Villaföreningen saknar tydliga formuleringar av i vilken mån villa- och trädgårdsstäder ska kunna utvecklas på ett ändamålsenligt sätt, t ex i fråga om principerna för byggande liksom de ekologiska och kulturmässiga värderingarna. Vid markberedning i samband med nybyggnation i våra områden har äldre värdefulla lövträd avverkats. Därigenom sker en successiv försämring av boendemiljön i dessa, ofta äldre, trädgårdsstäder vars speciella karaktär förändras i negativ riktning. Solhems Villaägareförening ansluter sig i övrigt till de synpunkter som framfört från andra liknande föreningar, t.ex. Herrängens Villaägareförening.

Sätra Segeltorp företagsgrupp

Sätra -Segeltorp utgör norra delen av Kungens Kurva Skärholmen det område som i regionplan 2030 utpekats som en av de definierade regionkärnorna. De anser att området lämpar sig för en fortsatt utveckling att det är av största vikt att staden värnar om de arbetsplatsområden som finns och ser till, att de kan utvecklas i takt med staden och regionens starka tillväxt. Område har ett strategiskt bra läge för logistikverksamhet invid E4/E20 och planerade Förbifart Stockholm. Bostäder får inte byggas så nära arbetsplatsområdet att verksamheterna stör de boende. För området är det viktigt att det finns tillräckligt med parkeringsutrymmen. De vill ha en bra anslutning till Förbifart Stockholm och en gemensam busslinje för hela området, åtminstone till tunnelbanestationerna Skärholmen och Fruängen.

Södermalmsparkernas Vänner

Södermalmsparkernas Vänner har i bilagor redovisat detaljerade synpunkter på Slussen-projektet. De är kritiska till de utställda förslagen. De anför att Slussenområdet är av riksintresse för kulturminnesvården liksom stadens front mot vattnet. Den värdefulla 1600-talsbebyggelsen på Södermalms-torg förbinder Södermalm med Gamla Stan över Riddarfjärden och bildar en helhet.

Vidare anför de att Stockholms Byggnadsordning förs in under en egen rubrik som i ÖP 99. Barnperspektivet, äldres och rörelsehindrades behov och hälsosam miljö måste prioriteras vid all planering. Ingen exploatering på mark med grönska i innerstaden. Inför marklovplikt för trädfällning. Upprätta fler naturreservat. Bygg ut färjetrafiken med miljövänliga drivmedel. Ta bort Österleden ur förslaget. Satsa mindre på storskaliga projekt och mer på det lokala kulturlivet.

Värna miljön i Alvik/Äppelviken Ideell förening

Föreningen anser att Östra Brommaskogarna bör komma i åtnjutande av skydd enligt miljöbalken. Området kvalificerar även för skydd som riksintresse. Satsningar på de strategiska områdena Spånga, Vällingby Brommaplan, Ulvsunda, Alvik och Nordvästra Kungsholmen måste föregås av omfattande realistiska infrastrukturutredningar.

Västerleds trädgårdsstadsförening

Västerleds trädgårdsstadsförening genom Jan Sjögren anser att samrådsunderlaget är undermåligt och måste bli föremål för en omfattande omarbetning. Kritik framförs också mot förtätning på bekostnad av natur- och kulturvärden samt stadens oförmåga att lösa trafikproblemen vid Brommaplan.

Årsta Golf AB

Årsta Golf motsätter sig att Årstafältet blir nytt stadsutvecklingsområde. De anser att det ska kallas "grönutvecklingsområde" och att staden ska fortsätta att utveckla landskapsparken nu.

Årstafältets koloniförening

Årstafältets Koloniförening motsätter sig att Årstafältet förvandlas från grönområde och landskapspark till stadsutvecklingsområde. Föreningen, som bildades 2002, har fått garantier och försäkran, från alla hål och kanter, att avsikten aldrig har varit att bli av med koloniområdet. Tvärtom, den skulle utvecklas och det med kvalité! I dagsläget är koloniområdet ett mycket uppskattad promenadstråk för boende runt fältet och inte minst en och annan fågelskådare och naturälskare. Möjligheten att vila i kulturträdgården, som sköts av kolonister, finns. Mångkulturella möten sker på koloniområdet bland mångfalden av odlingar.

Älvsjö fastighetsägareförening

Älvsjö fastighetsägareförening reserverar sig för dragingen av Spårväg syd genom Älvsjöskogen, över idrottsplatsen och dess fortsättning via Vantörsvägen. De saknar skrivningar om hur människor på verkas av att leva trångt och bullrigt och är kritiska till förslaget påstående att det finns ett betydande intresse för byggande bland byggandets aktörer.

Övriga

Akalla S-förening

Akallas socialdemokratiska förening uttrycker sin oro över att den gröna kilen Järnafältet kommer bryts eller smalas av. Det skulle negativt påverka viktiga naturvärden som livskvalitétvärden för de boende.

Brännkyrka centeravdelning

Brännkyrka centeravdelning anser att förslaget om en spårväg mellan Älvsjö-Fruängen-Skärholmen- Flemingsberg är bra. Den föreslagna sträckningen av Spårväg syd, sträckan Älvsjö – Vantörsvägen, är mycket olämplig. De vill att Älvsjövägen ska läggas i tunnel i första hand genom Älvsjö centrum.

Centerpartiet Hägersten-Skärholmen

Centerpartiet Hägersten-Skärholmen är kritiska till bebyggelse på stranden och i vattnet av den typ som föreslagit vid Pettersbergsvägens slut. Parker och grönområden betyder mycket för hälsa, trivsel och luftkvalitet i en stadsdel. Nya tvärförbindelser behövs. Det finns en brist på parkeringsplatser efter det att infartsparkeringar bebyggs. Hyreslägenheter behövs och Skärholmsvägen bör utnyttjas för bebyggelse. En plan för upprustning av avloppsnätet och vattenledning behövs.

Miljpartiet i Stockholms stad

Miljpartiet i Stockholms stad anser att byggnadsordningen och dess förhållningssätt ska vara en del av översiktsplanen, att kartan ska göras tydlig och läsbar samt att planen för genomförande av samråd behöver omarbetas. ÖP 99 bör utvärderas. Visionen och visionsarbetet som ska ligga till grund för kommande översiktsplan måste ske med bred förankring. Vision 2030 kan inte utgöra grund för den kommande översiktsplanen. Det är vidare viktigt att tillämpa programskeden i planarbetet. Ju lösare ÖP är utformad ju mer programarbete behövs. Arbete med områdesprogram för helhetsgrepp är önskvärt och omvänd planprocess bör tillämpas överallt där så går. Slutligen räknas en rad frågor upp som bör utvecklas i planförslaget.

Rågsveds och Sturebys s-föreningar

Rågsveds Sturebys socialdemokratiska föreningar framför en allmän kritik över den betydligt försämrade ambitionen att inhämta medborgarnas åsikter om hur staden ska utvecklas. Inför beslutet om den tidigare översiktsplanen gjordes en noggrann redovisning av planens påverkan på de olika stads-

delarna. Av kartmaterialet kan inte utläsas vilka områden som skulle få förändrade planbeteckningar. De finner att de redovisade fokusområdena är relevanta men vill betona att dessa fokusområden beskrivs i så allmänna ordalag att det troligtvis går att använda beskrivningarna för radikalt olika tolkningar när det gäller kommande planförslag.

De anser att förslaget i alltför hög grad talar om tillväxt och försöker sammanblanda det begreppet med den viktiga framtidsfrågan om hur man skapar en ekologiskt långsiktigt hållbar stad. Det är kritiska till att slå sönder den centrala grönstrukturen i söderorts närförorter Enskede, Årsta, Östberga.

De är ytterst tveksamma till förslagen om att utvidga den centrala stenstaden så att den även växer ut över centrala park- och grönområden. För framtiden bör bostadsområden planeras så att invånarna har god tillgång till närbelägna parker- och naturområden. Det torde även vara viktigt att säkerställa grönytor inom den täta staden som i en krissituation kan utnyttjas för att förstärka livsmedelsförsörjningen. Det är också betydelsefullt att i en översiktsplan markera viktiga gröna naturområden, parker, trädgårds- och odlingsområden, och liknande rekreationsytor. Några områden som bör behandlas annorlunda och bevaras som grönområden är Årstaskogen, Årstafältet samt Högdalstopparna och Rågsveds friområde.

Vänsterpartiet i Årsta

Vänsterpartiet i Årsta protesterar mot att tidigare beslut om Årstafältet har stoppats efter alliansens valseger. Boende i Årsta kan inte göra sig av med de öppna grönytor, som Årstafältet erbjuder för rekreation och idrott, fotbollsplaner, rugbyplaner och golfträning som blir alltmer efterfrågade. Som start- och landningsplats för de för staden karakteristiska luftballongerna är Årstafältet ypperligt. Fler och fler nyttjar också fältet trots att landskapsparken ännu inte är färdigställd. Fältet är det sista större öppna grönområde som finns kvar i söderort.

6. Enskilda personer

Adolfsson, Birgitta (samt Kenneth Persson, Frederika Ivarson, Anna Sehlin, Njie Rishala, Aviva Hasson, Birgitta Malmberg, Patrik Åhlund, Bitte Fossbo, Anna Berglund, Mustapha Sari, "Kurt", Lena Gunnarsson, Anita Freij, Anette Eriksson, Marianne Dixelius, Gretha Winsa

Ovanstående menar att Årstafältet ej bör klassas som stadsutvecklingsområde, utan istället vara ett "grönutvecklingsområde".

Akselsson-Le Douaron, Ingegerd

Ingegerd Akselsson-Le Douaron tycker att översiktsplanen bör verka för att fler hyreslägenheter byggs, samt fler billiga och mindre lägenheter. Vidare tycker hon att biltrafiken bör begränsas kraftigt i innerstaden och till viss del i ytterstaden. Helst ska det finnas bilfria zoner i innerstaden. Cykeltrafiken bör prioriteras med nya avskilda cykelbanor. Förbifart Stockholm bör inte genomföras och Essingenleden bör överdäckas vid Kungsholmen. Inget byggande vid Norr Mälarstrand och inga fler gallerior. Köpcentra riktade till bilburna inte bör förekomma. Hon tycker också att befintliga centrumanläggningar bör ägas av kommunen så att billiga hyror kan säkerställas, och att torg och öppna platser kan fortsätta att fungera som mötesplatser med kulturella aktiviteter. Hon anser att man bör arbeta för kollektivtrafik på vatten.

Almgren, Rolf och Ylva

Rolf och Ylva Almgren anser att det är viktigt att bevara de grönområden som finns kvar. De har valt att bosätta sig i just förorten nära det gröna.

Alvring, Urban

Urban Alvring menar att båttransporter är positivt. Tvärbanan fungerar bra, både dragningen och utformningen av tågen. Exempel på lyckad sammanlänkning är bron mellan Alvik och Stora Essingen. Han anser att sammankoppling mellan södra och norra Stockholm är viktigt. Fler förbindelser mellan syd och nord behövs. Han tycker också att cykelvägarna är underdimensionerade och behöver utvecklas.

Andersson, Lars

Lars Andersson anser att planen är för expansiv. Han anser att staden ska bevaras i nuvarande omfattning utan omfattande nybyggnation. Idag tillåts nya hus förstöra karaktären i äldre områden. Han är kritisk till storskaligt byggande och höga hus. De gröna kilarna bör bevaras och skyddas.

Anstrell, Britt

Britt Anstrell vill vara med och påverka hur cykel- och kollektivtrafiken är tänkt att utformas.

Arell, Lars

Lars Anell anser att Ulvsunda och Frihamnen bör förbli terminalområden, eftersom de har en bra geografisk placering och redan är industrimark. Han har också förslag på förbättringar av driften av terminalområden.

Askensten, Åke

Åke Askensten anser att man ska spara på grönytor och att handikappfrågor och tillgänglighet förtjänar mer vikt i planen. Han menar att bostäder och arbetsplatser bör finnas i samma områden. Det behövs en helhetlig bild av miljöproblematiken, dvs. mindre biltrafik och mer busstrafik och man bör satsa på modern transportteknik och lägga ner Förbifart Stockholm.

Bengtsson, Inger

Inger Bengtsson protesterar mot förslaget på sträckning för Spårväg Syd. Hon anser att spåret ska dras i Älvsjövägen och inte genom ett grönområde.

Berge, Stig

Stig Berge anser att Stockholm bör förkasta idén om att utöka befolkningen och förtätning av staden.. De som flyttar till Stockholm kommer bli erbjudas en bostad placerad utmed en tillfartsled fylld av avgaser och buller. Stoppa förtätningen och utöka grönytorna.

Berglund, Mats

Mats Berglund menar att en strategi för kultur behövs, t.ex. utsmyckning av stadsmiljön samt planläggning för kulturella aktiviteter. Kulturmiljön måste få en mer framträdande roll i översiktsplanen och dess bevarande måste säkerställas. Han menar också att man måste bygga ut kollektivtrafiken på vattnet.

Bergquist, Gunnar

Gunnar Bergquist föreslår en upphöjd ringlinje för spårtrafik, som ska avlasta Stockholms centralstation. Linjen dras från Kärsö, via Bromma, Norrmalm och Söderort och sedan tillbaka till Kärsö.

Björkum, Svante

Svante Björkum är kritisk till förtätning och anser att bygga högt i närheten av befintlig bebyggelse kan störa stadsbilden och även ge mörk, tråkig och skuggig innerstad. Alla som önskar kan inte beredas bostad eller arbetsplats i innerstaden, staden måste i stället tillåtas breda ut sig. Gamla industriområden kan bebyggas och Värtan kan man bygga höghus. Trafiken bör koncentreras till kommunala färdmedel, privatbilismen bör samtidigt minimeras. Planeringen bör bygga på de gamla idéerna om ABC-område, där man bygger lika mycket arbetsplatser som bostäder i de olika förorterna så att man kan minska behoven av arbetspendling.

Bohlin, Eva

Eva Bohlin tycker att det är viktigt att bevara grönområden. De får oss att må bra, inte otrygga. Även ungdomar, som idag tror att de vill bo mitt i storstadsbruset, blir snart småbarnsföräldrar och så småningom gamla.

Carlheim-Gyllensköld, Arne

Arne Carlheim-Gyllensköld är kritisk till att förtäta på naturmark. Han menar att man ska förtäta genom att komplettera kontors- och verksamhetsområden med bostäder istället. Han tar upp Alviks strand som ett exempel.

Carlsson, Bernt

Bernt Carlsson anser att bör man använda ekonomiska styrmedel för att minska biltrafiken samt satsa på kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Det är oförsvarligt att bygga Förbifart Stockholm som alla vet kommer att öka bilåkandet ytterligare. Det tar alltför lång tid att bygga ut kollektivtrafiken. Man bör snabba upp beslutsprocessen för projekt som är angelägna för klimatmålen och som minskar trängseln. Innovativa finansieringslösningar måste prövas. "Kollektivtrafikprojekt måste ta steget från politikerläpparnas beklännelse till realiserande!"

Dalin, Torsten

Torsten Dalin anser att begreppet "hållbar tillväxt" är tomma ord och hans slutsats är att det finns en yvighet i stadens styrdokument. Han vill ha tydliga formuleringar för bevarande av kultur- och naturvärden. Han anser att begreppet "The Capital of Scandinavia" är ett påfund som bör rensas ut med det snaraste. En hastigt ökande befolkning kan vara ett hälsohot och tillväxten av befolkningen bör tonas ner.

Davidsson, Jonas

Jonas Davidsson anser att biltrafiklederna ska byggas bort och anpassas för stadstrafik. Detta kräver att satsningen på bilismen avstannar och resurser läggs på transportmedel som inte dränerar boendekvaliteterna. Bygg ut effektiv kollektivtrafik till förortskommunerna. För att motverka segregeringen måste staden få utvecklas organiskt inifrån och ut, vilket innebär att ytterstaden utveckla stadsmiljöer för att bli mer attraktiv.

Han vill avveckla Bromma flygplats, bygga vattennära områden i ytterstaden och inte bygga Förbifart Stockholm. Det behövs pendlarparkeringar vid t ex Skarpnäck och Farsta för att få bilisterna att ställa bilen där. Vidare bör man tillåta högre hus i väl valda lägen, dock ej inom kvarterstaden.

Dencker, Jakob

Jakob Dencker anser att man ska bevara de gröna kilarna, gärna genom att göra vissa till naturreservat. Han tycker att man ska miljöanpassa Stockholm bland annat genom att inte bygga förbifart Stockholm. Han anser vidare att det är viktigt att renovera miljonprogrammets områden, en förbättring för både människor och miljö.

Djerf, Anders

Anders Djerf vill att planerna på en exploatering av Årstafältet stoppas och att Landskapsparken färdigställs. Den nya bebyggelsen på *Årstastråket* måste i möjligaste mån respektera områdets naturvärden, och husen anpassas till den skala den äldre bebyggelsen i området har. Att bevara gröna kilar och gröna stråk har varit en ledstjärna för planeringen av Årsta sedan 1930-talet. När ny bebyggelse tillkommer måste det integreras med tillskott av god kollektivtrafikförsörjning, helst spårbunden, och ett väl genomtänkt cykelvägnät, allt för att begränsa privatbilismen.

Edman, Anita

Anita Edman tycker att grannarna till ett projekt ska få större möjligheter att påverka än i nuläget. Hon tycker också att samrådsperioden var för kort, och placerad olägligt under julleidigheten, vilket betyder att kommunen borde göra om samrådet.

Eklund, Jonas

Jonas Eklund anser att översiktsplanen ska behålla stadens byggnadsordning, som en del av översiktsplanen och att Årstafältet ska utvecklas till en landskapspark. Istället för att bygga Förbifart Stockholm ska kollektivtrafiken byggas ut och naturreservat bildas för de områden som pekades ut i förra ÖP. Bromma flygplats bör byggas som en ekologisk stadsdel. Nynäsvägen förbi Globen och gamla Enskede bör överdäckas i samband med arenabygget.

Elmström, Anette, Hellgren, Bo

Anette Elmström och Bo Hellgren ansluter sig till Cecilia Obermüller och Martins Hanssons reservation vid SBN den 23/10 2008, när samrådsunderlaget redovisades för nämnden.

Elfors, Susanna

Susanna Elfors anser att Stockholm bör profilera sig som miljöhuvudstad och därmed satsa på miljöteknik vid nybyggnation. Bullret i Stockholm bör bekämpas, framför allt genom att stimulera resenärer till att använda bilpooler eller att på andra sätt motverka bilism. Vidare anför hon att skogen i Bagarmossen bör omdanas till något som är mer parkmässigt.

Eneroth, Birger

Birger Eneroth tycker att man ska bygga ut kapaciteten i kollektivtrafiken och sätt människan i centrum, inte bilen. Han tycker också att man bör göra mer för att säkerställa att grönområden, gröna kilar och nyckelbiotoper värnas och vårdas. Förbifart Stockholm bör inte byggas. Den är skadlig för klimatet och för stadsmiljön, är dyr och onödig även vid kraftigt ökade transportbehov. Miljöanpassa staden genom ny fjärrvärme, solenergi, fler cykelbanor etc.

Engström, Elisabeth

Elisabeth Engström anser att det är bra att förtäta centrum men att de grönområden som finns behöver bevaras. I Farsta bör man förbättra torget med fler funktioner och aktiviteter. Vidare behöver tillgängligheten förbättras i staden. Hon anser att informationen har varit dålig och att närdemokratin bör förbättras.

Eriksson, Kerstin

Kerstin Eriksson menar att det är viktigt att involvera stadens befolkning vid planering av staden, gärna med en s.k. omvänd planprocess. Vidare önskar hon att planen ska innehålla mer konkreta förslag om hur man ska arbeta med sociala frågor, integration och demokrati.

Euren, Bengt

Bengt Euren vill framhäva behovet av ett gediget och tillgängligt transport-system. Det är viktigt att Stockholms tillgång till vattenkontakt bevaras. Han anser att kommunikationer över vatten till skärgården bör tas upp i planen. Vidare tycker han att man bör planera så att grundläggande service finns kvar i närområdet. Tvärförbindelserna bör i prioriteras och parker och grönområden bevaras. Översiktsplanen bör inkludera andra dokument, t.ex. grönkartan, parkprogrammet, biologisk utveckling etc., för att på ett bättre sätt värna om parkernas fortlevnad. Istället för planer för enskilda hus bör områdesplanering tillämpas och att man redan nu redogör för hur planen ska användas.

Ferhat, Tuna

Tuna Ferhat tycker att utställningen i kulturhuset var jättedålig, den borde varit mer invandravänlig.

Finnveden, Göran

Göran Finnveden tycker det är bra att sätta miljö i fokus. Dock behövs mer konkreta strategier om hur man ska nå miljömålen. Han befarar att staden lägger för mycket fokus på att teknikutvecklingen ska lösa problemen. Därför är han även kritisk till Förbifart Stockholm och andra stora vägprojekt.

Folin, Göran

Göran Folin tycker att ambitionerna om en ökad stadsmässighet och en bättre kollektivtrafik är utmärkta. Dock menar han att planens koppling till Vision 2030 är förkastlig, eftersom det betyder att näringslivet får bestämma. Han anser att större vägprojekt likt Förbifart Stockholm bör skrotas.

Forsman, Robert

Robert Forsman anser att det är olyckligt att satsa på huvudleder i innerstaden efter 2020 och att man naggar på grönområden. Vidare anför han att förslag på ny plats för en idrottsarena åt Djurgårds IF bör hittas.

Forsblad, Nina

Nina Forsblad anser framför allt att översiktsplanen bör förankras hos befolkningen, snarare än hos byggare och exploatörer. Hon anser också att kultur- och naturmiljöfrågor borde få mer vikt i stadsplaneringen. För att få bukt med miljöproblem i innerstaden bör man prioritera kollektivtrafiken.

Slutligen anføres att man borde prioritera ett barn- och ungdomsperspektiv i planeringen.

Fredriksson, Per Olof

Per Olof Fredriksson anser att termen ”Stockholm the Capital of Scandinavia” bör förkastas då det endast är baserat på en för medborgarnas välfärd dålig tjänstemannavision. Vidare bör man lägga ner planläggningen för arbetsplatser i Hjorthagen samt en östlig förbindelse. Den planerade sträckningen tär för mycket på grönområdena. Hamnfrågan i Värtan måste belysas och konkreta förslag på regional samverkan för energilösningar krävs. En uppdaterad version av ÖP99s kartbilagor (grönstruktur, byggnadsordning etc.) måste ingå i den nya översiktsplanen.

Friis, Anders

Anders Friis tycker att de flesta ambitionerna och strategierna i samrådsförslaget är bra. Dock tycker han att Årstafältet ska förbli en landskapspark och koloniområde så att söderort inte blir av med allt för mycket parkmark. Han anser att ett utvecklat Årstafält skulle kunna vara en av de saker som gör Stockholm till ”ett Stockholm i världsklass”.

Fång, Thomas

Thomas Fång anser att förutsättningarna för översiktsplanen är baserade på politiska visioner som inte är demokratiskt förankrade. Enligt hans uppfattning saknar det stöd bland medborgarna eftersom det försämrar boendemiljöer, tär på grönområden, skapar trängselproblem och även i övrigt innebär en sönderexploatering av stadens kvalitéer.

Gauffin, Johanna

Johanna Gauffin saknar en tyngre vikt vid att fler billigare hyreslägenheter behövs.

Garnbeck, Thomas och Nykvist Nina

Thomas Garnbeck och Nina Nykvist anser att det är vattnet, grönskan och den delvis bevarade stadskärnan som är unikt för Stockholm. Förtätning ska göras genom att utveckla dessa värden. Hammarby Sjöstad är ett bra exempel på att naturen har integrerats med staden. Det är inte naturområden som åtskiljer områden från varandra utan de stora trafiklederna.

Gidlöf, Birgitta

Birgitta Gidlöf anser att detaljplanen för Årstafältet som skulle gälla fram till 2016 och som alla partier var överens om, bör fortsätta att gälla. Fältet knyter ihop Östberga med Årsta på ett mycket bättre sätt än om man bebygger och förtätar. Då kan man kan träffas och promenera, rasta hundar, spela volleyboll och andra bollsporter, ägna sig åt trädgårdsarbete på koloniområdet, fika i områdets kryddträdgård, grilla vid grillplatserna. Hon anför att fältet är mycket lämpligt för äldre personer som inte gillar backig terräng eftersom man kan gå med rollator överallt.

Haglund, Eva

Eva Haglund menar att man måste behålla Stockholms gröna kilar, även områden som består av mer otillgänglig skog och naturmark. Hon tycker också att det är en dålig idé att bygga ihop stadsdelar med olika karaktär med moderna hus, då detta skapar arkitektonisk oreda. Istället bör man bevara platserna som tidstypiska pärlor för dem som vill bo i sådana områden.

Haglund, Olle

Olle Haglund protesterar mot förtätning på grönområden längs med Drottningholmsvägen, dels på grund av att stadsdelen behöver grönområdena, dels på grund av att infrastrukturen i området inte klarar fler bilar.

Hagström, Torbjörg

Torbjörg Hagström anför att människor behöver bostäder och att orörd natur är viktig av flera skäl. Dessa funktioner hamnar lätt i konflikt i en växande storstad, och det gäller att väga samman intressena på bästa sätt. Det påstås från planerarhåll att grönområdena är "segregerande" (hur då?) och att staden "inte hänger samman" och därför inte fungerar att promenera i, som om själva naturen vore ett hinder och ett hot. Naturen är viktig för vår hälsa. Om vi bygger bort grönområdena, får vi plats med väldigt många människor, men de kommer inte att må bra. Min barndoms käraste lekplatser var de ovårdade skogsdungarna. Hon värnar om naturområdena Gubbängsfältet, skogspartiet mellan Russinvägen och veckodagsområdet respektive mellan Lördagsvägen och Skönstaholmsvägen, grönområdet mellan Hökarängen och Farsta samt Sjön Magelungen.

Hallman, Gunnar

Gunnar Hallman menar att rullande översiktlig planering är en försämring eftersom den demokratiska förankringen åsidosätts. Större framförhållning och planeringshorisont i översiktsplanen skulle underlätta medborgarinflytande. Han tycker också att planen har i sin jakt på ekonomisk hållbarhet tappat helheten, dvs. den socialt långsiktigt hållbara staden.

Hamilton, Carl

Carl Hamilton har följande praktiska förslag:

- Däcka över Nortull och gör Nortullsgatvan till huvudgata norrut för lågfartstrafik.
- Däcka över Söder Mälarstrand
- Ny cykelled förbi Tegelbacken och getingmidjan
- Höj trängselskatten
- Bygg inte Västerleden

Vidare har han två principiella förslag:

- Närmare för fler till grönområden, stråk som Norr Mälarstrand är viktiga för att få fler att motionera och bli friskare.
- Däcka över där det går. Liljeholmen är ett bra exempel. Det finns många områden som kan överdäckas. Det ger ny attraktiv mark

Hamrén, Ulrika

Ulrika Hamrén understryker naturens värden som en unik resurs i staden och är kritisk till att enbart fyra av tolv (i ÖP 99) naturområden fått skydd. Vidare anser hon att förutsättningar för biologisk mångfald inte förbättrats och att bland annat ekmiljöerna är i stort behov av skötsel. Miljökonsekvensbeskrivningen bör vidareutvecklas i flera avsnitt.

Hasselberg, Per

Per Hasselberg tycker det är viktigt att vidareutveckla livskraften i mindre förortscentrum. Han tycker också att de strategiska sambanden är en intressant idé, som dock bör förtydligas.

Heiwe, Birgitta

Birgitta Heiwe är intresserad av att bevara de få grönområden som finns i de få äldre bostadsområdena. Bristen på genuint fridfulla blir mer och mer påtaglig. Förtätningen av staden bör inte ske på bekostnad av de kulturella värden som finns i trädgårdsstäderna.

Hellström, Dante

Dante Hellström menar att framtidens stad kräver större självförsörjning. Därför bör man införa stadsodlingar av olika sorter, framför allt fruktträd och buskar.

Herlitz, Eie

Eie Herlitz ställer sig bakom en struktur av ”bandstäder” som sparar de gröna kilarna och skapar underlag för spårbunden kollektivtrafik. Han anser vidare att tunnelbanan bör förlängas bland annat från Hjulsta till Barkarby och till Nacka. ÖP bör lägga in rikligt med kollektivtrafikreservat för eventuellt framtida behov. Ökad kapacitet för bilismen bör inte skapas och Förbifarten bör inte byggas. Han anser att en östlig förbindelse kan utredas och en eventuell utbyggnad villkoras av att Centralbron, Klara Strandsleden samt trafikplatsen vid Tegelbacken rivs. Vidare har han synpunkter på trafikleder som bör förläggas i tunnel överdäckas eller rivas. Han förordar slutligen en tät stad med slutna kvarter och ett krokigt varierat gatunät samt stadsfronter mot större grönområden. Förtätningar med punkthus och lamellhus i raka rader bör undvikas.

Hjerpe, Nina mfl.

Nina Hjerpe m.fl. anser att alla grönområden ska kulturmärkas eller ges status som naturreservat och på detta sätt bevara stadens parker.

Hoflin, Kerstin,

Kerstin Hoflin är kritisk till förtätning och grönplanering för Reimersholme.

Holmberg, Kerro

Kerro Holmberg kommer med områdesspecifika synpunkter på Farsta strand.

Holst, Annika

Annika Holst är kritisk till höghus i innerstaden och anser att ett 30-vånings höghus på Vasagatan skulle innebära ett brott mot vårt kulturarv. Hon anser att Stockholm med sin öppna stadsbild är något unikt i världen. Låt turister som kommer till vår vackra huvudstad slippa se skyskrapor som man kan se överallt i världen. Bevara Stockholm som stad och bygg inte på höjden i innerstan.

Holthagen, Helena

Helena Holthagen tycker inte att Stockholm ska växa mer och/eller att staden ska byggas sönder.

Humble, Ingvar

Ingvar Humble tycker det är positivt med förtätning i strategiska områden. En tät storstad måste dock bevara stora unika natur- och parkområden för rekreation och avkoppling. Han tar även upp lokala problem för Liljeholmen-Årstadal.

Hunyadi, Laszlo

Laszlo Hunyadi vill att man bygger Förbifart Stockholm så fort som möjligt. Han bor i Hässelby och kan ändå acceptera att leden kommer över från Lovön mot Grimsta. Alla de som värnar om miljö måste begripa att det är bättre att släppa fram den ofrånkomliga trafiken än att låta bilarna spy ut föroreningar i långa köer.

Hurtig, Veronica

Veronica Hurtig är kritiskt till att Årstafältet bebyggs. Dock kan hon tänka sig ny bebyggelse ovanpå ”tunneln”.

Högvist, Cecilia och Tobias

Cecilia och Tobias Högvist är kritiska till en eventuell förtätning av Reimersholme och det förslag som finns till markanvisning för Småa och Wallenstam som de inte tycker stämmer överens med översiktsplanen. Översiktsplanen anger att det finns ett ökat behov av parker och natur i staden. Det behövs fler bostäder men det är minst lika viktigt att skapa en hållbar stadsutveckling som förmår ta tillvara de kvaliteter som staden redan har.

Gustafsson, Björn

Björn Gustafsson tar upp oljekrisen och klimatfrågan, vilket leder till slutsatsen att vi måste satsa på energieffektiv kollektivtrafik. Han är kritisk till listan med vägprojekt och anser att hotet mot Mälaren som dricksvattentäkt borde nämnas mer ingående. Att minska klimatpåverkan och samtidigt gardera sig mot dess konsekvenser är övergripande mål som bör styra att framtida planering.

Gössling, Stefan

Stefan Gössling hänvisar till tesen att nya vägar genererar mer trafik. Därför anser han att det är olyckligt att man bygger större vägprojekt såsom Förbifart Stockholm.

Ihse, Christer

Christer Ihse saknar referenser till konventionen om biologisk mångfald och anser planen undermålig på denna punkt. Han är positiv till att förtäta längs kollektivtrafikstråken. En ökad höghusbebyggelse sparar grönområden. Vid en förtätning kring Fruängen och Älvsjö centrum bör staden samtidigt tydligt markera, att områdena mellan dessa förtättningscentra är viktiga ur ekologisk och kulturell synvinkel såsom det är beskrivet i Översiktsplan 99. Staden bör göra en översyn av detaljplanerna för sådana villastäder som kommer att ligga som "buffertar" mellan olika förtättningscentra för att säkerställa att dess värden inte försvinner. Han stöder arbetet med att försöka göra stränderna mer tillgängliga för allmänheten.

Jacobsen, Tone

Tone Jacobsen argumenterar för varför man bör bevara och skona Nacka-reservatet från exploatering.

Jansson, Ingela

Ingela Jansson anser att Förbifart Stockholm ej bör genomföras då det innebär en ökning av trafiken, sämre luft, ett naturreservat bebyggs och att rekreationsområden förstörs samt att dricksvattensförsörjningen hotas.

Jarnling, Magnus

Magnus Jarnling önskar tydligare fokus på ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Han eftersöker också mer investeringar i spårbunden kollektivtrafik.

Johannisson Ulf, Leijonhuvud Margareta, Roslund Anders

De tre Vasastadsborna stöder tanken på en större innerstad som ska vara attraktiv och miljövänlig. De påpekar att det s.k. halvcentrala bandet har störst potential för förtätning samt centralt i Klara Sjöstad. De anser att malmarnas unika värden ska bevaras och förtätning ska ske i områden som inte stör helheten. Riktig natur är viktigt och man ska inte bygga samman i ytterstaden så att värdefulla naturområden minskas. De gröna kilarna ska bevaras och tillgängligheten till kvalitativa naturområden ska förbättras där det behövs.

Johnson, Per-Erik

Kreativa kluster som Kungens Kurva behöver en övergripande analys av långsiktiga strategier.

Jonsson, Jan Olof

Jan Olof Jonsson är kritisk till att det saknas en helhetssyn på de gröna stråken genom Farsta. Söderort har en gammal kulturhistoria som man inte vårdat tillräckligt. Han vill knyta samman viktiga platser med hjälp av vandringsleder så att behovet av rekreation i natur och kultur förenas.

Jönsson, Lars

Lars Jönsson anser att principerna om gröna kilar måste prioriteras. Mindre områden med buskar och lektyor måste också finnas som balans mot utvidgad stadskarakter.

Kanth, Malin och Nilsson, Magnus

Malin Kanth och Magnus Nilsson tycker att det finns en konflikt mellan miljö- och klimatmål och vägutbyggnad, vad är stadens egentliga ståndpunkt? De menar att visionen att skapa en världsstad med hjälp av skyskrapor löjväckande. Förvalta det som är unikt med Stockholm idag och marknadsförda detta är bättre. De tycker också att det är viktigt att bevara och utveckla de naturvärden som finns i staden. Natur i staden är unikt. Konkreta mål för grönkompensation tycker de bör finnas med. Man bör även förstärka bevarandet av den biologiska mångfalden samt bevara de gröna kilarna.

Karlsson, Eivor

Eivor Karlsson anser att samrådsförslaget är alldeles för inriktat på planering av infrastruktur, betong och byggande. Hon tycker att mer betoning å bör läggas på miljö och hälsa samt sociala frågor. Hon anser också att handikappanpassning är en viktig fråga som försumrats.

Karlsson, Sofia

Sofia Karlsson är glad över att ÖP har en stark fokus på miljö; energieffektiva byggnader, kollektivtrafik och ökade möjligheter att cykla. Hon kritiserar att faktorer som klass, inkomstnivå och etnicitet berörs så ytligt. Hon anser att vi måste bygga en stad där många olika människor bor nära varandra och möts. Detta är endast möjligt med en aktiv stadsplanering där olikhet betonas.

Karlsson, Åke

Åke Karlsson anser att Järvafältet bör lämnas orört från exploatering så att den gröna kilen, som fältet är en del av, inte fördärvas. Han tycker också att Förbifart Stockholm är en ytterst dålig idé.

Klingberg, Katarina och Lönnqvist, Åke

Katarina Klingberg och Åke Lönnqvist anser att samrådsprocessen bör vara längre så att den demokratiska förankringen förbättras. Det är viktigt att koldioxidutsläppen begränsas så mycket det går. Därför bör planeringen i första hand vara inriktad på att transporter i första hand sker till sjöss, i andra hand via järnväg och i sista hand via väg. Vad gäller mänskliga transporter bör det i första hand ske kollektivt, i andra hand via bil. Primärt gäller dock att man stadens invånare har nära tillgång till nödvändiga faciliteter, vilket skulle minska behovet av transporter.

De tycker att kommersiell, kulturell och idrottsorienterade möjligheter ska finnas tillgängliga över hela staden. Vidare efterlyser de olika scenarier hur arbetsmarknaden kan se ut i framtiden samt för hur staden ska jobba med dessa olika scenarier. Strategier för hur staden ska hantera bostadsbrist och hur man ska integrera nya svenskar bör behandlas. Detta kan ske genom att ta upp goda exempel både från den egna staden och från andra städers integrationsarbete.

Knoph, Jan T

Jan Knoph anser att det byggande som nyligen genomförts i Skärholmen och som för närvarande planeras tycks ha skett i strid med grundkoncepten i existerande och kommande översiktsplaner. Han är kritisk till utförsäljningen av P-garaget i Skärholmens Centrum, eftersom infartsparkeringen försvann. Vidare är han kritisk till att områdets spontanidrottsplatser har försvunnit Skärholmens fotbollsplan, Lillholmsskolans och Söderholmsskolans kan komma att försvinna på byggingressen. Han tycker inte att upprustningen av Vårbergs idrottsplats är ingen kompensation.

Königsson, Barbro

Barbro Königsson tycker det är bra och viktigt att utveckla en levande stadsmiljö i Stockholm. Ytterstaden har behov av bättre tvärförbindelser och att förbättra tillgängligheten till centrala staden. Hon är positiv till Citybanan och att skapa täta stadsmiljöer med blandade verksamheter.

Lager, Håkan

Håkan Lager anser att man bör stänga Bromma flygplats och bygga en ny stadsdel i det området istället för att förtäta på grönområden och öka trångboddheten. På samma gång förbättras miljön genom mindre flygtrafik.

Lagerstedt, Moniqa

Moniqa Lagerstedt motsätter sig förtätning på gröna ytor.

Larsson Eva

Eva Larsson som bor i Fruängen är kritisk till Spårväg syd som eventuellt kommer gå mycket nära hennes hus. Hon är också tveksam till ett byggprojekt i närheten. Hon vill bevara det gröna och är rädd att sprängningar kommer att ge vibrationer och buller. Gröna stråk mellan hus bidrar till välmående.

Larsson, Ewa

Ewa Larsson kommer med platsspecifika synpunkter om Gullmarsplan/Nytorps gårde.

Lind, Jan och Ekdahl, Ann Christine

Jan Lind och Ann Christine Ekdahl anför att Farsta är en av Stockholms mest välplanerade och välfungerande förorter. I samrådsunderlaget till ny översiktsplan ingår en mycket omfattande nybebyggelse i form av en ringmur med torn runt och i hela Farsta Centrum. De kräver att den intensiva exploateringshysterin, som kommer skapa en i flera avseenden dålig miljö förkastas. Den helt sanslösa höghuskolossen söder om kvarteret Kråkskär vid Larsbodavägen måste tas bort.

Lindgren, Per Erik

Per Erik Lindgren kritiserar Vision 2030 och dess marketingstrategi, "Göra Stockholm till en världsstad". Vidare anser han att man bör se över stadens arkitektoniska riktlinjer och se till att dagens stadsbild inte förstörs.

Lindkvist, Anders

Anders Lindkvist anser att Förbifart Stockholm inte bör byggas utan i stället bör man satsa på spårbunden trafik. Han tycker att tätortsnära skogs- och parkområden bör klassas som naturreservat och att natur- och skogsområden i stadens ägo ej bör exploateras.

Lundgren, Andreas

Andreas Lundgren anser att det är bättre ansluta den gröna tunnelbanelinjen till Älvsjö Station än att dra en spårväg mellan Skärholmen och Flemingsberg, "ute i ingenstans". Stockholms stad behöver bli tätare, inte

ännu mer utbredd. Han anser vidare att det bör finnas fler omstigningspunkter än T-centralen för att ta sig mellan pendeltåg och tunnelbana.

Lundmark, Rosa

Rosa Lundmark anser att den nya översiktsplanen bör beslutas efter valet 2010. Hon anser vidare att begrepp som "attraktivt grönområde" och "utveckling" behöver problematiseras. Utveckling måste ses i en helhet med både människa, miljö, nutid och framtid som pusselbitar, men också analyseras ur genus- och klassperspektiv. Tillgängligheten för funktionsnedsatta och barnperspektivet behöver konkretiseras. Det är ett misstag att göra om Årstafältet från grönområde till stadsutvecklingsområde. Årstaskogen ska bevaras och planerna på naturreservat fullföljas. Bygg bostäder på Bromma flygfält, som redan är exploaterad mark. Rågsveds friområde bör skyddas (Ekopark Syd). Fungerande lokala centrum är en demokratifråga. ÖP borde ha skarpare skrivningar om kollektiv tvärtrafik i söderort.

Lundstedt, Harry

Harry Lundstedt anser att om man vill ha Farsta som tyngdpunkt i södra Stockholm så borde pendeltågsstationen vid Farsta Strand flyttas till Farsta Centrum. Då kommer de som bor i södra delen av länet att stiga av i Farsta istället för att åka in till stadens centrum.

Lindahl, Lollo

Lollo Lindahl har inte någon förståelse för dragningen av Spårväg Syd från Älvsjö station. Hon befarar att spårdragningen innebär att samtliga fastigheter utmed Herr Stens väg närmast järnvägsspåren kommer att exproprieras. Spåren skulle kunna gå utmed Älvsjövägen, vika av in till vänster på Svartlösavägen för att sedan vika av in till höger på Vantörsvägen fram till Fruängen. Hon anser inte att Älvsjövägen ska vara en genomfartsled .

Lindahl, Åke

Åke Lindahl anför att vi är en del av naturen och undrar varför inte Stockholm får vara den världsunika huvudstad med grönområden i stort sett hela vägen mot stan och tullarna. Han är kritisk till att grönområdena naggas.

Lindblad, Hilde

Hilde Lindblad motsätter sig att man bebygger park- och naturområden. Hon vill också att man bevarar orörd natur i staden, inte bara anordnar parker.

Lundequist Anne

Anne Lundeqvist anser att det är viktigt att vara framsynt och satsa på kollektivtrafik, bevara gröna kilar och parker, bygga nya bostäder som passivhus samt ha bebyggelse nära centrum och kommunikationer. Hon anför att man bör tänka långsiktigt, bortom Stockholmsförhandlingen och RUFSS 2010. Förbifart Stockholm bör utgå ur översiktsplanen.

Lundvik, Birthe

Birthe Lundvik anser att stockholmarnas trygghet beror just på biologiskt mångfald. Beslutsfattarna måste börja studera naturens kretslopp: utan ruttna, vissna trädstammar inga skalbaggar till stadens fåglar. Rensa inte upp alla gamla snår i er ambitiösa iver att "snygga till". Det är en föråldrad metod. Endast en trygg överlevnadsmiljö för skalbaggar kan garantera trygghet för våra barn i framtiden. Friserade parker med klippta gräsytor sätter stopp för mångfalden.

Michel, Martin

Martin Michel anser att samrådsunderlaget har en för låg ambitionsnivå. Han menar också att Stockholms bygnadsordning saknas som fundament i ÖP.

Vidare saknas en analys och utvärdering samt framtidsscenarier. Han anser att förslagen om kollektivtrafikutveckling är bra, men att de bör utvecklas mer. Gång- och cykelbanor behöver utökas. Han påpekar också att det är bra med stadsmässig förtätning men glöm ej förskolor, parker, koloniträdgårdar etc.

Monti, Brit

Britt Monti är kritiskt till planerna på förtätning på Reimersholme och hanteringen av ärendet. Hon anser att det inte står i överensstämmelse med intentionerna i förslaget till översiktsplan.

Murray, Mac

Mac Murray anser att Förbifart Stockholm bör slopas då den inte är förenlig med klimatmålen i samrådsförslaget.

Möller, Ib

Ib Möller vill akta och vårda tydligheten i vår stadsbild för att orientering och identifikation ska underlättas. Han vill ha en mänsklig skala och att staden ska planera för ett tunnelbanenät med en ringlinje. Gator och vägar ska avlastas från stora och tunga transporter och lokal produktion av förnyelsebar energi ska främjas.

Nilsson, Margareta

Margareta Nilsson påpekar att trycker och efterfrågan på bostäder ställer krav på planeringen för att bevara värdefulla natur- och kulturmiljöer. Vid planering för bostäder ska grönområdena beaktas ur ett långsiktigt och hållbart perspektiv.

Nilsson, Kerstin

Kerstin Nilsson tycker att förtätning måste ske med måtta. Viljan att bo i innerstaden är ett mode. Hon tycker också att man måste ta vara på de små grönytorna, stadens lungor.

Nilsson, Kerstin

Kerstin Nilsson anser att planeringen för bostäder går hand i hand med planeringen av grönområden och att detta bör beaktas långsiktigt och på ett hållbart sätt med stöd i miljö kvalitetsmålen.

Nilsson, Lars

Lars Nilsson anser att makt och kultur styr stadsplanering. Målet att Stockholm ska bli the Capital of Scandinavia och en stad av världsklass är barnsligt och fel. Målet måste vara att Stockholm ska vara en stad där alla dess invånare kan verka och utvecklas på ett bra sätt. Planen är framför allt ett hot mot innerstaden och mot människors livskvalitet. Den större staden och regionen medför längre och mer tidskrävande arbetsresor. Att ha en översiktsplan utan byggnadsordning gör att makten ytterligare stärks gentemot kulturen.

Nilsson, Stefan

Stefan Nilsson anser att Stockholm inte behöver fler vägar och att planerna på Förbifarten ska stoppas. Istället bör kollektivtrafiken byggas ut och trängsel-skatten höjas. ÖP bör ta tillvara att fler cyklar och går. De gröna kilarna och Årstafältet ska bevaras. Det behöver betonas bättre att all planering ska göras så att det blir maximal tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar. Det saknas en strategi för ett blomstrande kulturliv och kulturmiljö. Fler ickekommersiella mötesplatser behövs.

Nordkvist, Lars

Lars Nordkvist anser att Årsta skog och Årsta holmar bör omvandlas till naturreservat. Vidare anser han att de gröna kilarna måste bevaras för att

säkerställa livskraft och biologisk mångfald. Årstafältet ska inte bebyggas utan istället utvecklas som tidigare bestämt med fler aktiviteter, för att locka folk till parken. Han tycker också att nuvarande gångstråk mellan Liljeholmen och Gullmarsplan är ett bra exempel på en trygg förbindelse. Man bör fundera på att bygga högre hus än man gör idag, för att spara på naturområdena.

Nordgrén, Sven

Sven Nordgrén tycker att det är jättebra att man vill förtäta och bygga på höjden i Alvik, då det både är bra för miljön och för bevarandet av grönområden.

Nordström, Eva

Eva Nordström tyckte det var svårt att hitta rätt på hemsidan. Utöver det var det en bra plan.

Norin, Jan Einar

Jan Einar Norin anser att endast måttlig förtätning bör ske runt grönområden, som är värda att bevara över hela staden. Dock är han för en utveckling av kollektivtrafiken, speciellt tvärförbindelser. Han förordar trådbussar som ett bra val till mindre linjer. Vidare tycker han att det är viktigt att bevara gamla värdefulla bebyggelsestrukturer, liksom byggnadsordningen i ÖP99. Stockholms skönhet i form av mycket grönska och närhet till vatten bör bevaras. Slutligen anser han att man ej bör förtäta i närförorten utan istället förtäta i ytterförorterna.

Nygren, Jakob

Jakob Nygren anser att planen innehåller för mycket förtätning. Han tycker att det behövs mer gröna områden, men alla öppna platser och parker behöver inte vara planerade i minsta detalj.

Obermüller, Cecilia

Cecilia Obermüller anser att målet att utveckla stadens ekologiska infrastruktur påverkas uppenbart negativt av den utveckling som beskrivs i samrådsunderlaget. Hon anser att det måste bli ett slut på frimärksplanering och exploatering på närnaturområden. I stället bör de gröna sambanden i staden förstärkas och utvecklas. En otillräcklig fysisk koppling mellan stadsdelar består främst av stora vägar som utgör barriärer. Bland strategiska områden i ytterstaden bör Skärholmen, Kista, Älvsjö och Spånga (Bromstens industriområde) prioriteras och i innerstaden Norra Stationsområdet, Hjorthagen m.m., NV Kungsholmen och Telefonplan. Bromma flygplats ska avvecklas och planeras för en funktionsblandad stadsdel.

Förbifart Stockholm ska tas bort ur framtida planering, likaså alla planer för en östlig förbindelse. Fortsatta naturreservatsbildningar ska ske i enlighet med ÖP 99. Årstafältet bör utvecklas till landskapspark, Långsjö-Herrängenområdet bör bli 3:12 område och innerstadens höjdskala ska värnas. Den demokratiska processen bör värnas genom mer områdesplanering m.m. Därutöver har hon detaljerade idéer och förslag som rör Brommaområdet.

Odesson, Elin

Elin Odesson säger nej till Förbifarten eftersom den leder till mer trafik som i sin tur leder till ökade koldioxidutsläpp. Hon vill istället satsa på förbättrad kollektivtrafik och förnybara energikällor.

Ohlsson, Agneta

Agneta Ohlsson fördömer satsningen på att öka antalet invånare i staden, och därmed tanken att man måste öka byggnadsproduktionen och förtäta.

Olsson, Per

Per Olsson påpekar att det inte tagits beslut om Förbifart Stockholm ännu och vill påminna om att Naturvårdsverket inte anser att vägprojektet är förenligt med miljöbalkens bestämmelser. De nya förslagen på spår fram till 2020 anser han är mycket bra. Vidare bör möjligheten att ha en ringlinje med spårbilar runt staden, från Solna, Sollentuna och Barkaby till Vällingby, Skärholmen, Ekerö och sedan Ekerö, Huddinge, Nacka och vidare mot Ropsten utredas. Han önskar fler och bättre cykelvägar och att viktiga funktioner i samhället ligger inom 5 km avstånd. Dagis och skolor ska planeras in i staden och följa den demografiska utvecklingen. Kommersiella lokaler kan inte ha företräde före pedagogiska lokaler. Tillgänglighet för funktionshindrade är inte prioriterat i den utsträckning som det behövs i förslaget till översiktsplan. Bebyggelse ska ske med mer passivhus och smarta energilösningar .

Stadens ståndpunkt att lokala försämringar i luftkvaliteten är rimligt om det förbättrar luften på andra platser i staden är inte acceptabel. Människors hälsa ska man inte kompromissa med.

Olzon, Hans

Han Olzon ställer sig frågande till en förtätad stad och vilka konsekvenser det faktiskt ger för kommunikationer och miljön. Han önskar ett regionalt samarbete för att klargöra frågan.

Oreb, Renée

Renée Oreb anser att förtätning på grönmark är oförsvarbart. Istället tycker hon att man ska ersätta Bromma flygplats med en ny stadsdel.

Persson, Erik

Erik Persson anser att översiktsplanen innebär ett konsekvent skövlande av stadens grönområden. Han är starkt kritisk mot detta och anser att planen i sin helhet bör kastas. Det går idag utmärkt att promenera på de flesta ställen i Stockholm och de ställen som drar till sig flest flanörer är sådana grönområden som översiktsplanen siktar in sig på att förstöra. Ingen vill promenera bland asfalt och betong. Stockholms dagar som promenadstad är alltså räknade. De få grönområden och parker som får vara kvar, blir på grund av det ökade bostadsbyggandet värdelösa eftersom besöksstrycket blir för stort. Det kan låta paradoxalt, men det går inte att lösa bostadsbristen i en stad som Stockholm genom att bygga fler bostäder där. Lösningen är i stället att förbättra kommunikationerna med satellitorter runt Stockholm såsom Södertälje, Enköping, Nyköping och Västerås. Låt dem växa och sätt stopp för det politikerinitierade massbyggandet i Stockholm. Satsa på en flerkärnig struktur i stället för en enkärnig. Börja med Förbifart Stockholm.

Persson, Lars

Det är viktigt att försvara de gröna områdena, parkområdena och vattenområdena och att de hålls intakta för framtiden. Det handlar om hela ekosystem där människan är en del. Det är följaktligen viktigt att bevara de gröna kilarna i Stockholm, inte minst i de centrala delarna. Håll vattenområdena fria och vattenkvaliteten är viktig. Miljön vid Götgatan/ är förfärande. Lägg denna genomfartstrafik i tunnlar och plantera träd i stället.

Pettersson, Christer

Christer Pettersson anser att det är viktigt att bygga tätt så att inte omistliga värden i form av natur förstörs. Det är bra att bygga tätt där det redan finns bra kollektiva kommunikationer som i Älvsjö och Skärholmen.

Radojevic, Vesna

Årstafältet ska inte vara ett stadsutvecklingsområde. Fältet har inga förutsättningar att bli ett bra stadsprojekt som integrerar kringliggande bostadsområden. Man bör ta tillvara på dom väl fungerande verksamheterna på fältet. Tillgång till natur, social samvaro och rekreation i närområdet kommer att bli ännu viktigare när omkringliggande bostadsområden förtätas. Bygg gärna och förtäta runt om Årstafältet, se över byggmöjligheter på Årsta partihallar som ny "stadsdel", bygg ut tvärbanan mot Älvsjö och låt Årstafältet förbli en grön lunga.

Rosander, Håkan

Håkan Rosander är anställd vid System 3R International AB i Vinsta, medlem i Vinsta Företagsgrupps styrelse, Vice ordförande i Företagsgrupperna i Stockholm (FGS) sammanfattar synpunkterna bland annat enligt följande:

- Befintliga företagsområden måste bevaras, förädlas och utvecklas
- Riktlinjer för Stockholms Företagsområden måste följas
- Tillverkningsindustrin måste få finnas kvar
- Företagsområdena behöver inte profileras
- Förbifart Stockholm är nödvändig
- IT-kommunikationen måste vara snabb och säker
- Utnyttja tunnelbanan för frakttransporter på natten
- Utnyttja Stockholms vattenvägar

Därutöver anför han att staden bör ha minst ett 50-årsperspektiv på företagsområdena samt att områden för störande verksamheter måste få finnas inte allt för långt ifrån staden, (asfaltsverk, bilskrot).

Rosenström, Lotta, Fredriksson Kjell, Gräs Ulla, Gustavsson Yvonne, Hagman Niklas, Hellgren Bo, Nilsson Kerstin, Persson Kenneth, Praschesaits Michael

Ovanstående ansluter sig till nämndeledamot Cecilia Obermüllers (mp) synpunkter från SBN den 23 oktober 2008 vid nämndens behandling av samrådsförslaget.

Rispling, Linus

Linus Rispling arbetar i västra Nacka och åker kollektivt till jobbet. Han anser att frågan om Saltsjöbanan antingen ska förbli järnväg eller göras om till spårväg är fel ställd. Han förordar "tramtrains", ett rälsfordon som kan fungera både på spårväg och på järnväg, vilket innebär att ett och samma tramtrain kan fortsätta färdas på spårväg efter att dittills ha framförts på järnväg. På så sätt kan spårvägs- och järnvägsnätet existera sida vid sida och utnyttjas av en enda linje. Han anser att Saltsjöbanan också i framtiden bör gå hela vägen till Slussen. Han tror också att det finns förutsättningar att förlänga Saltsjöbanan från Slussen vidare till pendeltåget vid Södra station och på så vis förbättra tvärförbindelser och bytesmöjligheter. Från Slussen till Södra station finns idag en oanvänd järnvägstunnel. Saltsjöbanan skulle kunna fortsätta i nämnda tunnel, som idag har en sträckning under Södersjukhuset för att mynna vid Eriksdalsbadet och nordvästra delen av Hammarby sjöstad. Med denna båge vidare sydösterut från Södra station skulle nya "Saltsjöbanestationer" kunna byggas under Södersjukhuset och vid "Södermalmssidans" av Hammarby sjöstad. Slutligen hoppas han på fler tvärförbindelser för spårbanden kollektivtrafik i Stockholm.

Rubaszkin, Hampus

Rubaszkin Hampus anser att stjärnstrukturen och de gröna kilarna är unika för Stockholm. Han anser att regionplanen (RUF 2010) är ett hot mot Stockholms kvaliteter. De vilar ett tungt ansvar från kommande generationer på dem som vill bryta sönder Stockholms struktur.

Runnestad, Franciska

Franciska Runnestad anser att vissa uttryck som "hållbar tillväxt" och huvudstad i "världsklass" känns som klyschor. Hon påpekar att det är ett relativt nytt fenomen att bo i innerstaden och det kan ändras i framtiden. Hon ifrågasätter varför förörterna ska bli mer stadsliga. Hon kan inte se spår av en gedigen analys i ÖP, vilket hon efterlyser.

Ryberg, Nils

Nils Ryberg anser att det är viktigt att styra Storstockholms tillväxt västerut, både norr och söder om Mälaren, för att undvika en koncentrisk stadsstruktur som cementerar markefterfrågan. Det klokaste är att bygga nord-sydliga spårförbindelser väster om Gamla Stan. Översiktsplanen argumenterar för en flerkärning stadsstruktur, men saknar en analys av hur man på ett medvetet sätt ska styra exploateringstrycket till nya centra. Hans slutsats är att spårtrafikinvesteringar som länkar markefterfrågan till nya noder bör göras först.

Rygård, Anna

Anna Rygård tycker det är viktigt att säkerställa att alla Stockholms natur- och kulturvärden tas till vara vid förändringar. Hon tycker vidare att den flerkärniga staden är en bra strategi och att förtätning ska ske på ett medvetet sätt. Hon menar att man inte glömma bort att det måste finnas billiga verksamhetsområden. Stockholm måste ha kvalitetsmedvetna riktlinjer för bostadsförsörjningen. Ökade investeringar till cykel- och båttrafik är också viktiga.

Sanyang, Rosalie

Rosalie Sanyang är emot bebyggelse på Järvafältet, eftersom området är ett viktigt grundelement för livskvalitet i området.

Saarinen, Raimo

Raimo Saarinen anser att förtätning av Stockholm är ett brott mot 50-talets ABC-planering med arbete, bostad och centrum där stadsdelarna bands ihop med tunnelbana och pendeltåg. Stockholms bör inte bli större och absolut inte tätare. Han är kritisk till den täta staden där sjukdomar lättare kan spridas och människor blir miljöskadade av brist på natur.

Schlumpf, Christian

Christian Schlumpf anser att Stockholms stad borde arbeta mer för en bättre järnvägskoppling mellan den centrala staden och Arlanda flygplats.

Schartner, Staffan

Staffan Schartner ger ett näst intill oreserverat stöd för samrådsförslaget som det är presenterat. Han önskar dock tydligare prioriteringar av utvecklingsområdena samt av gång- och cykeltrafik före motoriserad trafik och kollektivtrafik framför bil.

Seid, Micke

Micke Seid vill att när spårväg Sickla Udde- Henriksdal- Slussen byggs så ska en station Tegelviken öppnas, med angöring från Åsöberget och vid Folkungagatan/Tegelviken.

Sjöstedt, Stig

Stig Sjöstedt anser att flera av ÖP:s mål inte kommer att uppnås om stora vägprojekt, i synnerhet Förbifarten, genomförs. Han förordar en konsekvent satsning på kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik och att nybyggnation inte kräver persontransporter med bil. Bilresor är en miljöbelastning och alternativ måste prioriteras. Det räcker inte med teknik utan politiska åtgärder krävs.

Sjöstrand, Ylva

Ylva Sjöstrand är kritiskt till byggandet av Förbifart Stockholm. Hon menar att pengarna istället bör investeras i framför allt spårbunden kollektivtrafik för att minska staden miljöpåverkan. Hon menar också att Bromma flygplats bör avvecklas och lämna plats för bostäder. Hon tycker också att förskolor och skolor bör komma in tidigare i planläggningen av nya stadsdelar. I övrigt ansluter hon sig till miljöpartiets synpunkter från SBN den 23 oktober 2008 vid nämndens behandling av samrådsförslaget.

Skagerfält, Magnus.

Magnus Skagerfält anför att korsningen Drottningholmsvägen-Abrahamsbergsvägen/Hemslöjdsvägen är mycket farlig och något måste göras åt den. Det är därför glädjande att läsa i översiktsplanen att Drottningholmsvägen bör omvandlas från dagens trafikledskaraktär till en mer stadsmässig. Enligt hans åsikt skulle denna förändring kunna ske omedelbart. Han frågar när det finns ett politiskt beslut för förändring.

Slimane, Patrik

Patrik Slimane tycker att avsnittet som handlar om biologisk mångfald inte är heltäckande. Han tycker också att Årstafältet ska förbli en landskapspark.

Spens, Elisabet

Elisabet Spens anser att varje invånare måste ha tillgång till natur som är så naturlig som möjligt, inte bara parker. Hon är kritisk till förtätning, att träd tas ner och vill bevara Plankanparken vid Kristinehovsgatan.

Spens, Gerd

Gerd Spens tycker att man ska använda grönska i staden för att öka människors hälsa och välbefinnande samt som motvikt till trafikens utsläpp. Man bör även värna om en god miljö kvalitet på Stockholms mest trafikerade gator, t.ex. Kungsgatan. Hon tycker vidare att informationen om framtidsveckan kom ut för sent. Hon är bekymrad över Högalidsparkens nuvarande otillgänglighet.

Strandlund, Gunnar

Gunnar Strandlund poängterar de gröna kilarnas vikt i stadsmiljön både som enskilda och del av större parkområden. Det är allt för ofta att politiker ser dessa områden som möjliga områden att bebygga. Istället bör man se till att dessa gröna kilar sköts och utvecklas. Han ser med tillförsikt fram emot denna plan som på ett seriöst sätt verkat värna om stadens miljö. Han ifrågasätter hur bindande skrivningarna i översiktsplanen. Planeringsinriktningen att värna och utveckla stadens ekologiska infrastruktur känns väldigt förtroendegivande, men kommer politikerna i framtiden att bry sig?

Strandman, Bo

Bo Strandman ansluter sig till Cecilia Obermüllers m.fl. reservation från SBN den 23 oktober 2008 vid nämndens behandling av samrådsförslaget. Han tycker också att närdemokratin sätts ur spel för de boende runt Årstafältet då man planerar för fältet.

Strömberg, Kerstin

Kerstin Strömberg har platsspecifika frågor om Farsta.

Sundström, Sven

Sven Sundström har lokala trafiklösningar för en lokal problematik kring Bällstavägen/Ängby.

Sundqvist, Marion

Marion Sundqvist vill att man ska mixa bostäder och arbetsplatser i hela staden och göra innerstaden mer cykelvänligt. Hon tycker att det känns otryggt att cykla på t.ex. Kungsgatan och Odengatan. Bäst vore att stänga av innerstaden för biltrafik och endast tillåta nyttotrafik. Ta bort eller minimera motorstråken längs våra vackra stränder. Norra Djurgårdsstaden har en alldeles för hög exploatering, det räcker med hälften. Övergången mellan Nationalstadspark och bebyggelse ska vara mer mjuk och byggnaderna lägre och mer ekologiskt inriktade. I gasklockorna och i Fortums gamla tegelbyggnader ska kultur och idrott frodas. Att barns bästa ska beaktas vid alla beslut borde betyda att bebyggelsen är blandad med grönska, att det finns gröna bilfria soliga gårdar och områden att leka på. Och att husen inte är alltför höga. Barnen ska också ha en fantasifull och trygg promenadväg till skolan.

Söderling, Lars och Christina

Lars och Christina Söderling var nöjda med samrådsinformationen de fått. De är dock kritiska till förtätning av området då de befarar att de bekymmer som redan finns förvärras om fler människor flyttar dit, samt att grönområdena en anledning att flytta dit och därför bör bevaras.

Thieme-Smith, Gunilla

Gunilla Thieme Smith tycker att det kommande ökande befolkningstrycket borgar för att all parkmark som finns i dagsläget bör behållas.

Tigerschiöld, Torkel

Torkel Tigerschiöld anser att Stockholms kulturlandskapsväv måste tydliggöras och omhändertas. Vidare anføres att översiktsplanen bör tydliggöra vattenvägarnas och vattenrummens unika utvecklingsmöjligheter i samverkan med angränsande kommuner. De gröna kilarna måste säkras och stärkas. Slutligen anser han att översiktsplanen bör tydliggöra de yttre offentliga rummen och dess sammanhang till boende och arbete.

Tonell, Lennart

Lennart Tonell tycker att en grundlig utvärdering av ÖP99 bör inkluderas. Vidare menar han att Förbifart Stockholm strider mot flera andra målpunkter, t.ex. bättre kollektivtrafik, bättre miljö etc. Nynäsvägen är en stor barriär som bör överdäckas. Att utveckla begreppet globalisering är också viktigt.

Trygger, Claes

Claes Trygger påpekar att ÖP:s visioner om nya vägar är i strid med både lokala och nationell miljömål. Vi bör istället satsa på kollektivtrafiken.

Wahlgren, Karin

Karin Wahlgren anser att klimatkrisen är viktig. Staden och regionen bör sätta upp årliga utsläppsmål. Vidare anser hon att det finns en målkonflikt mellan utsläppsmål 2050 och Stockholmsöverenskommelsen. Trafiksystem måste läggas om för att minska biltrafiken. Hon tycker att man bör stänga Bromma flygplats. Vidare bör man ompröva tillstånd för vattennära bebyggelse.

Wermeling, Hans

Hans Wermeling betonar att det är angeläget att bevara Stockholms grönstruktur. Därför tycker han att större vikt bör läggas på dokumenten

”Stadens ekologiska infrastruktur”, ”Bevarande av värdefulla ekmiljöer”, ”Stockholms parkprogram” samt ”Stockholms grönkarta”.

Westlin, Aina Arne, Sara Björn

Aina, Arne, Sara och Björn Westlin anser att Spånga Centrum har förbisetts i stadens planarbete i mer än 10 år och att informationen på stadens hemsida undervärderar Spånga centrumets förutsättningar att utvecklas. De framför konkreta förslag till hur området kan utvecklas.

Wickberg, Sven

Sven Wickberg anser att det är ostrategiskt att bygga bort parkeringsplatserna i Farsta centrum, då centrat har ett stort upptagningsområde.

Wickman, Kerstin

Kerstin Wickman vill skydda de gröna kilarna, Stockholms rena vatten, Mälardalslandskapets vackra natur samt Stockholms stadsbild med Söders ockragula höjder. Låt kulturen ta plats vid den nya Slussen. För att få en levande bostadsmiljö med varierade verksamheter behövs en annan planering. Låt kulturen bli en magnet. Köpcentra skapar inte intressanta gatumuljöer.

Kolonistugeområdena bör skyddas och fler odlingslotter skapas. Områden med odlingslotter främjar integration och kulturmöten. Sedan 1970-talet har miljörörelsen diskuterat lokal produktion. En framtida översiktsplan för Stockholm borde åtminstone ta upp problematiken med varuförsörjning. En plan som tar hänsyn till dagens kunskaper om miljöproblemen borde prioritera kollektivtrafik, cyklister och fotgängare, också dem som är rörelsehindrade.

Videfors, Gunnel

Gunnel Videfors är kritisk till att förtäta och göra om förorten Farsta. Hon anser att Hökarängen är ett bra exempel på omsorgsfull planering med hus i lagom höjd.

Widstam, Martin och Hannah

Martin och Hannah Widstam anser att man bör planera för två stora järnvägsstationer i Stockholm så att fjärrtåg inte måste passera genom centrala Stockholm. Man bör också planera för en stor stadspark på den överdäckade/nedgrävda spår- och motorledsområdet längs Klara sjö och Barnhusviken. De anser att man ska skapa en ny ringlinje för tunnelbana som knyter samman den yttre staden.

Wiklund, Anne

Anne Wiklund anser att parker i innerstaden bör behållas. Hon tycker att Stockholms profil bör bevaras, dvs. inga nya höghus i innerstaden. Näringsliv och hamnar ska kunna finnas kvar i staden. Vidare efterlyser hon fler rekreationsmöjligheter.

Wikström, Siw

Siw Wikström framför konkreta förslag på hur Bällstavägen ska utformas.

Willén, Karin

Karin Willén motsätter sig planerna att bebygga Årstafältet utan vill istället att parken ska förbli och utvecklas som en landskapspark. Hon tycker att samrådsunderlaget som dokument är dåligt, då den är svår att tyda. Samrådsunderlaget bör kompletteras och fördjupas i en äkta demokratisk process där en mångfald av perspektiv och intressen bjuds in.

Wirén, Gunilla

Gunilla Wirén vill bygga på en flyttad Skärholmsväg i Sättra, Bredäng och Skärholmen. Förbifart Stockholm hindrar byggande och utveckling i Sättra.

Hon anser att man inte ska bygga i Sätmaskogen eller vid stränderna. Det är viktigt med spåvägstrafik mellan Fruängen, Skärholmen och Kungens kurva med fortsatt förbindelsen över till Ekerö. Man bör främja spontanidrott genom tillgängliga hallar och planer. Hon menar slutligen att man inte ska glömma infartsparkering för både bilar och cyklar.

Voghera, Ulrika

Ulrika Voghera tycker att översiktsplanen ska uppmärksamma att staden har ambitioner att göra Stockholm till den bäst tillgängliga huvudstaden år 2010. Hon anser att ambitionen misslyckats. Tillgänglighet för personer med hörselproblem uppmärksammas dåligt och finns sällan med i miljökonsekvensbeskrivningar. Det leder till diskriminering.

Wahlström, Per

Per Wahlström föreslår en annan sträckning av förbifarten. Från Hässelby Strand till Lovöns västra sida mot öster om Ekerö Centrum, sedan en bro över till Slagsta och koppling till Södertäljevägen.

Zotterman, Mathilda

Mathilda Zotterman anser att fler stadstyper bör finnas som alternativ till stadliknande områden. Funkisbebyggelse i gröna områden bör framhävas som ett bra alternativ för nyproduktion. Hon vill också att man ska försöka bevara och lägga till vild natur i bostadsområden.

Zoubir, Mirjam

Mirjam Zoubir menar att man i och med en förväntad stor ökning av befolkningen, måste förbättra skyddet för de grönområden som finns och att strandskyddet förbättras.

Åkerman, Jonas

Jonas Åkerman anser att det finns fler exempel på goda intentioner i översiktsplanen, men saknar koppling mellan miljömålen och de konkreta förslag till infrastrukturinvesteringar och bebyggelse som läggs fram. Han befarar att satsningarna ger en risk för inlåsning i en stadsstruktur som blir svår och dyrbar att ändra.

Ögren, Anders

Anders Ögren anför att trafikfrågan är en viktig fråga för miljön. Han anser att tvärbanan till Kista borde prioriteras först.

Öhlin, Arvid

Arvid Öhlin kommer med förslag till hur man kan förbättra för cyklismen i Stockholm



STADSBYGGNADSKONTORET

Fleminggatan 4

Box 8314, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 26 000

www.stockholm.se