



Handläggare: Christina Lundin
Tfn: 508 08 066

Till
stadsdelsnämnden

Aktualitetsprövning av Översiktsplan 99 och Vision 2030

Remiss från stadsbyggnadskontoret.

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden hemställer att stadsbyggnadsnämnden utreder möjligheten att efter Fredhällstunneln och den planerade överdäckningen i kvarteret Snöfrid fortsätta att gräva ned och överdäcka Essingeleden återstående ca 1 100 m över Kungsholmen.

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Thomas Levin
verksamhetschef

Bakgrund

Stockholms översiktsplan antogs 4 oktober 1999. I plan- och bygglagen anges att översiktsplanen ska vara aktuell och därför ska kommunfullmäktige ta ställning till planens aktualitet minst en gång under varje mandatperiod.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 9 december 2004 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att från stadens förvaltningar och bolag inhämta synpunkter och förbereda aktualitetsprövning av Översiktsplan 1999.

Översiktsplanen redovisar hur Stockholm ska utvecklas på längre sikt. Frågor om mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling behöver stöd i kvalificerade bedömningar.

Vision Stockholm 2030, är ett försök att konkretisera planens strategier och beskriva hur en tillväxt med 150 000 invånare fram till år 2030 ska kunna se ut. Den föreslås som plattform för en bredare kontinuerlig diskussion om frågor som rör Stockholms utveckling.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Översiktsplan 99 är en faktarik produkt, men den har liten betydelse i stadsdelsförvaltningens dagliga verksamhet. Planen förefaller inte heller särskilt viktig för stadsbyggnadskontoret. Stadsdelsförvaltningen kan konstatera att ÖP 1999 redovisar stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen i en helt annan omfattning än vad som idag gäller. Gränserna har hela tiden ändrats.

Detta belyser frågan: Hur viktigt dokument är detta? Vem använder det och till vad?

Om syftet med ÖP är att ange en strategi för framtiden så bör ju det som redovisas åtminstone hålla under en mandatperiod. Förvaltningen har tyvärr känslan av att översiktsplanen har relativt liten betydelse som handledning i planarbetet i Stockholm.

I Vision 2030 sägs att man skapar en plattform för dialog i staden mot det hållbara samhället, och att det bör vara en kontinuerlig process. Denna inriktning är bra som utgångspunkt, men om man inser vikten av dialog och samsyn i den fortsatta utvecklingen av staden borde sådan dialog inlett processen före det att Vision 2030 presenteras.

En vision om stadens utveckling förutsätter brett deltagande mellan olika sakkompetenser och förvaltningar i staden. En vision måste också vara föremål för ständig process och samtal, eftersom samhället är föränderligt. En vision kan inte få vara något som gäller statiskt.

Förslaget till Vision 2030 är enligt vår uppfattning inte heller ett fullständigt underlag för alla de frågor som bör beaktas. Så har t.ex. inte barnperspektivet tagits upp i Vision 2030. Det är lite märkligt då barnperspektivet är relevant inte endast inom traditionella barn- och ungdomsverksamheter. Barn och unga berörs i allra högsta grad av beslut i tekniska förvaltningar gällande trafik, stadsplanering och miljö. Dessutom har kommunen ställt sig bakom den s.k. barnkonventionen.

I det fortsatta arbetet med att skapa en framtidsvision bör tidshorisonten flyttas framåt, så att den nya staden blir en hållbar stad långt utöver 25 år.

Det gäller främst många svåra miljöfrågor som kan vara ödesfrågor för stadens framtid och utveckling.

Vidare måste man i en plattform definiera vilka som ska ingå i den kontinuerliga dialogen och processen. Stadens olika nämnder och styrelser har olika sakkompetens som måste beaktas på lika villkor.

Stadsbyggnad är inte enbart en fråga för stadsbyggnadskontoret och stora frågor inför framtiden måste få sin lösning i en gemensam dialog.

Ytterligare en fråga som bör belysas är hur ett visionsarbete ska få sin förankring i den fortsatta planprocessen i såväl större som mindre planprojekt. Det pågående visionsarbetet på stadsbyggnadskontorets strategiska avdelning har haft litet genomslag i de pågående stadsbyggnadsprojekt stadsdelsförvaltningen kan överblicka. Frågor av strategisk karaktär är inte något som diskuteras i de pågående planprojekten.

Ett framtida visionsarbete måste därför snarare bedrivas i inledningen av alla större stadsbyggnadsprojekt eller i områdesvisa stadsplaner med alla viktiga aspekter måste ingå för att man ska kunna uppnå en gemensam vision som kan vara grund för det hållbara samhället.

En konkret framtidsfråga gäller Essingeleden

En konkret framtidsfråga som stadsdelsförvaltningen gärna vill lyfta i detta sammanhang gäller Essingeleden. Essingeleden är kanske Stockholms mest trafikerade motorled. Söderifrån angör den Kungsholmen genom den ca 200 m långa Fredhällstunneln. En fortsatt överdäckning av leden planeras ytterligare ca 150 m norrut för bostadsbebyggelse i kvarteret Snöfrid. Därefter går leden ca 1 100 m i dagen över resten av Kungsholmen.

På västra Kungsholmen planeras idag över 4 000 nya bostäder. Flera av projekten stöter dock på problem i och med närheten till Essingeleden. Normer för buller och partikelhalt överskrids. Därför har Vägverket som ansvarar för Essingeleden nyligen överklagat byggplanerna för kvarteret Kojan. Det har varit en liknande diskussion kring det planerade bostads-kvarteret i hörnet Lindhagensgatan/Kellgrensgatan. Den planerade bostadsbebyggelse på den nuvarande bussgaragetomten kommer sannolikt att få samma problem.

I Kristineberg tvingades nämnden nyligen förkasta det tänkta läget för en eventuell ny skola p.g.a. närheten till Essingeleden. Den tänkta nya bostadsbebyggelsen i Kristineberg förutsätter skärmbebyggelse med

kontor, idrottshallar m.m. längs Essingeleden - en skärmbebyggelse för vilken de ekonomiska förutsättningarna idag är osäkra.

Miljöproblemen kring Essingeleden lägger nästan som en ”död hand” över stora delar av västra Kungsholmen och det accentueras nu när området planeras för många nya bostadskvarter och därigenom ska bli en del av den tätbebyggda innerstaden.

I längden lär det bli allt svårare att ha kvar en hårdtrafikerad motorled rakt genom tätbebyggda innerstadskvarter. Vartefter bostadsbebyggelsen tätnar runt leden kommer det att krävas allt fler och allt kostsammare miljöskyddsåtgärder.

Stadsdelsförvaltningen föreslår därför att man utreder möjligheten att fortsätta överdäckningen i kvarteret Snöfrid med att gräva ned och överdäcka Essingeleden återstående ca 1 100 m över Kungsholmen. Leden kan grävas ned under Drottningholmsvägen och gröna linjens t-bana som går i dagen. Leden går sedan fri den blå linjens t-bana som går i tunnel.

En nedgrävning och överdäckning av Essingeleden en dryg kilometer över Kungsholmen skulle vara ett litet projekt jämfört med t ex Södra länkens 4,5 km i tunnel, Norra länkens ca 4 km i tunnel eller Citybanans 6 km i tunnel. Längdmässigt motsvarar det de nuvarande city-tunnlarna Sveavägen-Mäster Samuelsgatan-Centralstation.

Genom en nedgrävning och överdäckning av Essingeleden över Kungsholmen skulle bortåt en halv kvadratkilometer mycket attraktiv innerstadsmark frigöras, vilket nästan är i klass med Bromma flygfält fast i innerstaden. Värdet av den frigjorda innerstadsmarken kan knappast överskattas och skulle sannolikt kunna finansiera en stor del av kostnaderna för nedgrävning och överdäckning.

Det största problemet med förslaget är antagligen vad man ska göra av trafiken under byggtiden. Att det dock inte är omöjligt att lösa sådana problem visar om- och tillbyggnaden av Tranebergsbron.

Bilagor

Översiktsplan 99 och Vision 2030 har tidigare distribuerats till stadsdelsnämnden. De finns också tillgängliga på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk.