

Handläggare: Jan Lind  
Staben  
Tel: 508 264 71  
s.jan.lind@gfk.stockholm.se

2005-03-14

Dnr 05-512-135:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Remiss inför aktualitetsprövning av Översiktsplan 99 och inför arbetet med att ta fram en för staden gemensam framtidsbild ”Vision Stockholm 2030”**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden besvarar stadsbyggnadsnämndens remiss med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Göran Gahm  
Tf

Lennart Gustafsson

Jan Lind

**SAMMANFATTNING**

Gatu- och fastighetsnämndens remisstid går ut 2005-04-05.

Remissen

Remissen gäller dels förberedelser inför aktualitetsprövning av Översiktsplan 99, dels arbetet med att ta fram en för staden gemensam framtidsbild. Stadsbyggnadskontoret har bl a redovisat ett diskussionsunderlag ”Vision Stockholm 2030” som beskriver förutsättningarna för att Stockholm och regionen växer. Där anges att strategin för stadsbyggandet – att bygga staden inåt, som lades fast i ÖP 99 - håller. Men det sägs förutsätta satsningar på trafikinfrastrukturinvesteringar, regionalt samarbete och att vi utvecklar ytterstaden.

---

\\web01\inetpub\insyn.stockholm.se\work\gfk\2005-04-05\Dagordning\Tjänsteutlåtande\05.doc

Bilagor: 1. Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2004-11-24

2. Diskussionsunderlaget Stockholm Vision 2030 (till GFN:s ledamöter och ersättare)

Svar önskas om översiktsplanens aktualitet, hur arbetet med en framtidsvision kan utvecklas samt vilka frågor som närmare bör studeras i översiktsplaneringen.

### ÖP 99 i dag

Gatu- och fastighetskontoret anser att ÖP 99 gradvis har blivit mindre viktig och relevant för det dagliga arbetet. Den innehåller för övrigt inga uppdrag om genomförande.

Med facit i hand anser vi att det fanns fog för en hel del av de farhågor vi anmälde innan ÖP 99 antogs. Exempelvis har i arbetet med 20 K-projektet förekommit många konflikter mellan tänkta bostadsprojekt och de betydande bevarandekrav som ställs i ÖP och i byggnadsordningen.

En generell slutsats är att en vart fjärde år aktualitetsprövad översiktsplan bör vara just översiktlig, inte lyfta fram vissa allmänna intressen mer än andra utan beskriva alla allmänna intressen men lämna öppet för mer detaljerade avvägningar i samband med att olika förändrings- och utbyggnadsbehov så påkallar.

### En framtidsvision för Stockholm

Vi ser positivt på att en långsiktig och så allsidig vision som möjligt formaras för Stockholm. Och att strategier utarbetas för hur visionen ska kunna genomföras.

Stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag Vision 2030 om stadens utveckling är ett välskrivet och värdefullt underlag inför bl a aktualitetsprövningen av ÖP 99. Det tar upp många väsentliga frågeställningar, omvärldsutveckling, osäkerheter mm.

Det är inte bara stadsbyggnadsnämnden som har fått kommunfullmäktiges uppdrag att dra upp planer och strategier för stadens hållbara utveckling med ekologiska, ekonomiska och sociala perspektiv.

Som vi uppfattar fullmäktiges SPO-beslut kommer kommunstyrelsen och stadsledningskontoret att samordna det fortsatta arbetet med stadsbyggnadsnämndens vision och strategier, miljö- och hälsoskyddsnämndens miljöprogram och stadsledningskontorets framtidsutredning.

Efter denna samordning bör den slutliga visionen och dess strategier utgöra underlag för att dessa långsiktiga och breda perspektiv tydliggörs i målstrukturen (ILS) i stadens årliga budgetar, som också är rätta fora för uppdrag åt nämnder och bolag rörande genomförande av visionens strategier.

## Genomförbarhet – många utvecklingshinder och utmaningar

Vi delar i och för sig mycket av stadsbyggnadskontorets optimism beträffande stadens långsiktiga utveckling. Men för att vi ska få en positiv och i alla avseenden hållbar utveckling gäller det att inte bara ställa upp mål och skissera vaga strategier; man måste med öppna ögon även analysera genomförbarheten och identifiera och söka eliminera olika hinder (fysiska, legala, institutionella, finansiella mm) mot den önskvärda utvecklingen. Eller, i den mån detta visar sig inte vara möjligt, inte vara främmande för att ändra sin planeringsinriktning.

Det vore alltså en fördel om det vid utvecklingen av stadsbyggnadskontorets vision anläggs ett mer *probleminriktat* förhållningssätt.

Även om diskussionsunderlaget tar upp många väsentliga frågor finns det ytterligare omständigheter som spelar avgörande roll för stadens framtid.

Exempelvis måste *stadens långsiktiga ekonomiska utveckling* belysas och beaktas ytterligare i det fortsatta visionsarbetet. I stadsledningskontorets Framtidsutredning anges tre stora utmaningar inför framtiden:

- De kommunala utjämningsystemen kommer att kraftigt accelerera stadens förluster under kommande decennium.
- Nettokostnaderna kommer att öka till följd av befolkningsförändringar. En större andel av befolkningen skall försörjas av en allt mindre andel.
- Samtidigt krävs reformer och prioriteringar för fortsatt tillväxt.

En väsentlig fråga – om staden ska fortsätta byggas inåt – blir hur staden med allt kärvare allmänna ekonomiska förutsättningar ska ha råd med allt högre *exploateringsunderskott*.

Det finns även behov av en rad olika *statliga insatser för att få fart på bostadsbyggandet*. Det gäller bl a utformning av de statliga investeringsstöden till fastighetsägare och miljökvalitets- och bullernormerna så att de inte blir kontraproduktiva.

Vad gäller trafikfrågorna planerar vi att ta fram en *trafikstrategi*. Delar i arbetet är trafiksäkerhet och hållbara resor och transporter.

Varken ÖP 99 eller stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag ger en rättvisande bild av hur *konkurrensen om marken ökar*. Särskilt gäller detta frågor om mark för terminaler, massa hantering och liknande oglamorösa behov.

## **REMISSEN**

Stadsbyggnadskontoret har på stadsbyggnadsnämndens uppdrag remitterat stadsbyggnadskontorets förberedelsematerial inför bl a aktualitetsprövning

av Översiktsplan 99 till ett 60-tal av stadens organ, bl a gatu- och fastighetsnämnden, för yttrande senast 2005-04-05.

#### **REMISSMATERIALET**

Stadsbyggnadskontoret anför i skrivelse 2005-01-12 till stadens nämnder och bolag följande.

Stockholms gällande översiktsplan, Översiktsplan 99, antogs av kommunfullmäktige den 4 oktober 1999. Enligt reglerna i plan- och bygglagen ska översiktsplanen vara aktuell och kommunfullmäktige minst en gång under varje mandatperiod ta ställning till planens aktualitet.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 9 december 2004 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att från stadens förvaltningar och bolag inhämta synpunkter och förbereda kommunfullmäktiges aktualitetsprövning av Översiktsplan 99.

Länsstyrelsen har i en sammanfattande redogörelse 2004-02-18 redovisat synpunkter i fråga om sådana statliga intressen som kan vara av betydelse för beslut om översiktsplanens aktualitet. Länsstyrelsens bedömning är att de statliga anspråken inte är av den art att de kräver omarbetning av översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret har i en särskild PM kommenterat redogörelsen.

Översiktsplaneringen handlar om hur Stockholm ska utvecklas på längre sikt. Frågor om mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling behöver ha stöd i kvalificerade bedömningar. Idag högaktuella frågor är trafikinfrastrukturen, bostadsförsörjningen, social integration och ytterstadens utveckling. Som ett led i en kontinuerlig översiktsplanering redovisade stadsbyggnadskontoret på stadsbyggnadsnämndens uppdrag i februari 2004 ett diskussionsunderlag "Vision Stockholm 2030".

I budgeten för 2005 har stadsbyggnadsnämnden fått i uppdrag att fortsätta arbetet med att ta fram en framtidsvision för stadens utveckling - Vision Stockholm 2030. Visionen ska behandla markanvändningsfrågor, ekologiska, ekonomiska och sociala utvecklingsfrågor och ska tas fram tillsammans med berörda förvaltningar och bolag för att på så sätt skapa en samsyn kring Stockholms framtidsfrågor.

#### **Frågor till remissinstanserna**

Vi önskar få Era synpunkter på översiktsplanens ÖP 99 aktualitet, hur arbetet med en framtidsbild, Vision Stockholm 2030, kan utvecklas samt vilka frågor det finns behov av att närmare studera i översiktsplaneringen.

### *Översiktsplan 1999 – ÖP 99*

- Använder ni ÖP 99 idag som stöd eller beslutsunderlag i er verksamhet? Ge gärna konkreta exempel på sådana situationer.
- Är det några särskilda avsnitt/delar i ÖP 99 som ni har funnit mer eller mindre användbara?
- Fungerar ÖP 99 som ett aktuellt beslutsunderlag vad gäller stadens utveckling med tyngdpunkt på mark- och vattenanvändningen samt bebyggelseutvecklingen?
- Finns det nya förutsättningar vad gäller stadens utveckling som inte beaktas i ÖP 99?
- Finns det områden, sakfrågor m.m. som behöver kompletteras eller utvecklas i förhållande till ÖP 99, i nästa översiktsplan?
- Har ni någon kommentar/synpunkt på länsstyrelsens redogörelse och stadsbyggnadskontorets kommentarer till denna?

### *En gemensam framtidsbild -Vision Stockholm 2030*

- Vad bör finnas med i en för staden gemensam vision för Stockholms framtida utveckling?
- Hur anser ni att arbetet med "Vision Stockholm 2030" kan utvecklas?
- Hur och med vad kan ni bidra till att formulera en gemensam vision?

Till stadsbyggnadskontorets skrivelse fogas följande bilagor.

1. Stockholms översiktsplan 1999
2. Stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag Stockholm Vision 2030
3. Stadsbyggnadsnämndens beslut 9 december 2004 med tjänsteutlåtandet 2004-11-24
4. Länsstyrelsens redogörelse 2004-02-18
5. Stadsbyggnadskontorets kommentarer 2005-01-11

### Vision 2030

I förordet till Vision Stockholm 2030 säger stadsbyggnadsdirektören följande.

Stockholm växer! Vi blir fler som behöver bostäder, arbetsplatser, service och rekreationsområden. Till år 2030 beräknas Stockholm öka sin befolkning med 150 000 personer eller fler. Ska vi klara det på ett bra sätt ställer det krav på stadsplaneringen. Resandet behöver fungera effektivt, staden behöver försörjas med varor, energi m.m.

Utmaningen är att på ett långsiktigt hållbart sätt klara av de krav och behov en växande befolkning ställer på Stockholm. Idag har Stockholm 760 000 invånare och regionen 1,8 miljoner, men det behövs fler människor för att staden ska kunna utvecklas som huvudstad och motor i Sverige, och för att Stockholms position i norra Europa ska kunna stärkas.

Med uppdrag från stadsbyggnadsnämnden har stadsbyggnadskontoret beskrivit förutsättningarna för att Stockholm och regionen växer. Vi har kommit fram till att strategin för stadsbyggandet – att bygga

staden inåt, som lades fast i Översiktsplan 99, håller. Men det förutsätter satsningar på trafikinfrastrukturinvesteringar, regionalt samarbete och att vi utvecklar ytterstaden. Resultatet presenteras i den här rapporten.

Jag lägger fram rapporten som ett diskussionsunderlag. Jag menar att en dialog med politiker, andra förvaltningar och nämnder, en intresserad allmänhet med flera kan utveckla underlaget. Allas engagemang är viktigt för en fortsatt god utveckling av Stockholm. Jag ser fram emot dialogen om Stockholms framtid.

I visionen redogörs för olika omvärldsförändringar, trender mm och utvecklas följande åtta utmaningar inför framtiden.

- Fler behöver en bostad
- Fler ska arbeta och studera
- Fler använder stadens parker och natur
- Fler mötesplatser behövs
- Fler behöver service där de bor
- Fler reser mer
- Fler ska försörjas
- Flera medverkar i stadsbyggandet

För att hantera det framtida stadsbyggandet formulerar stadsbyggnadskontoret följande tre huvudinriktningar och strategier.

#### Inriktning 1: En stark nod i en flerkärnig Stockholm – Mälarregion 70

Strategier:

- Stärk samarbetet och de funktionella sambanden i mälarregionen
- Bygg ut infrastrukturen
- Koncentrera utbyggnaden till mälarregionens kärnor
- Utveckla Stockholm som huvudstad och regioncentrum
- Samverka kring stockholmsregionens försörjning
- Utveckla det mellankommunala samarbetet

#### Inriktning 2: En stad med flera tyngdpunkter 73

Strategier:

- Planera för ett utvidgat större cityområde
- Planera för den utvidgade centrala regionkärnan
- Stärk stadsutvecklingsområdenas samband med övriga staden
- Ha beredskap för möta en förändring av ytterstadens centrumstruktur
- Bygg ut tvärförbindelser

#### Inriktning 3: En levande ytterstad

Strategier:

- Utveckla planeringen på nivån mellan översiktsplan och detaljplan
- Utveckla ytterstaden på flera sätt och utifrån lokala förutsättningar
- Utveckla det offentliga rummet

Till detta tjänsteutlåtande bifogas stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande. Diskussionsunderlaget Stockholm Vision 2030 bifogas till gatu- och fastighetsnämndens ledamöter och ersättare.

#### **GATU- OCH FASTIGHETSKONTORETS SYNPUNKTER**

En kommunal översiktsplan enligt PBL ska bl a redovisa de allmänna intressen och de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om mark- och vattenanvändningen. Av planen ska framgå grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden och kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Planens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårighet. Översiktsplanen är dock inte bindande för myndigheter och enskilda.

Bland de olika allmänna intressen som översiktsplanen ska redovisa återfinns bl a kulturvärden, parker och grönområden, näringsliv, boende, samhällsservice, teknisk försörjning och kommunikationer.

Översiktsplanens aktualitet ska prövas av kommunfullmäktige minst en gång varje mandatperiod.

Gatu- och fastighetskontoret kommer i det följande att först beröra stadens nu gällande översiktsplan ÖP 99. Därefter kommenteras stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag - Vision Stockholm 2030.

#### **ÖP 99**

Stadsbyggnadskontoret ställer i remissen olika frågor om användningen av den nu gällande översiktsplanen.

#### Bakgrund

I samband med utarbetandet av ÖP 99 kritiserade gatu- och fastighetsnämnden<sup>1</sup> att det förberedande remissförslaget ÖP 96 till stor del anvisade lösningar utan tydlig analys av de mål- och markanvändningskonflikter som finns. Bl a ansågs att skyddsambitionerna för grönområden borde avvägas mot andra intressen samt förtydligas och graderas. Även idén med en s k lokal byggnadsordning borde utvecklas så att restriktionerna i framförallt ytterstaden reduceras. Vidare borde termen byggnadsordning undvikas och de rättsliga förutsättningarna klarläggas. I nämndens yttrande framhölls dessutom tveksamhet till den ekonomiska genomförbarheten av många kostnadskrävande projekt. Ett större bostadsbyggande än remissförslagets maximisiffra måste ligga till grund för den slutliga planen. Risken att ÖP blir inaktuell betonades, t ex i trafikhänseende.

<sup>1</sup> GFN 1996-02-20, GFK tjut 1996-01-23

Vi yttrade oss även över det utställda ÖP-förslaget och framförde då bl a följande<sup>2</sup>.

Utställningsförslaget framstår som något mer verklighetsanpassat än remissförslaget, men gatu- och fastighetskontoret befarar alltjämt att strategin att bygga "inåt" i många fall kommer att bli mycket kostsam.

Kontoret delar i och för sig uppfattningen att det framtida byggandet i möjligaste mån inte bör ske i parker eller värdefulla grönområden och att den övergripande grönstrukturen bör bestå. Kontoret befarar dock att den valda tekniken där grönstrukturen och byggnadsordningen föreslås ges någon slags särställning bland alla allmänna intressen - utan att ha avvägts mot övriga allmänna intressen - kan komma att leda till att de politiskt också högt prioriterade ambitionerna att trygga försörjningen med bostäder och olika slags arbetsplatser och servicefunktioner till rimliga kostnader, kommer till korta i enskilda fall. Kontoret förordar att rådande oklarhet om innebörden av förslaget och hur det sedermera ska tillämpas, elimineras och att det klargörs vilken funktion de olika avsnitten ska ha - särskilt i relation till varandra - så att framtida konflikter undviks.

Eftersom bevarandesträvandena i byggnadsordningen och avsnittet om grönstrukturen inte avvägts mot andra allmänna intressen och stadens mål, måste enligt kontorets mening många delfrågor/delområden efter närmare överväganden kunna lösas eller utformas annorlunda än enligt utställningsförslaget.

### ÖP 99 i dag

Vi anser att ÖP 99 gradvis har blivit mindre viktig och relevant för det dagliga arbetet. Den innehåller för övrigt inga uppdrag om genomförande.

Det kan också konstateras att stadens planering under senare tid delvis synes ha ändrat karaktär och blivit mer inriktad på att genomföra stadens i andra sammanhang politiskt beslutade mål. Ett tydligt exempel på detta är den av stadsledningskontoret sedan ett par år ledda förvaltnings- och bolagsövergripande styrgruppen för ökat bostadsbyggande – 20 K-gruppen, där bl a vi och stadsbyggnadskontoret medverkar. Avsikten är att öka effektiviteten i planeringen och skapa förutsättningar så att stadens mål på 20 000 nya lägenheter kan nås. Gruppen bedriver ett mycket intensivt arbete för att på olika sätt främja ett ökat bostadsbyggande. Arbetet handlar även om att välja projekt som är "enklare" och på så sätt billigare.

Även för andra angelägna lokaliserings- och stadsutvecklingsfrågor av mer eller mindre stadsövergripande karaktär bedrivs olika typer av förvaltnings- och bolagsövergripande samverkansprojekt. Det gäller allt från lokalisering av återvinningscentraler, utbyggnad av hotell och lågprisbutiker för dagligvaror till utveckling av stora stadsområden såsom söderortsvisionen, Kistavisionen och stadens hamnområden.

---

<sup>2</sup> GFK tjut 1997-10-22



Alla dessa stadsövergripande projekt kan sägas handla om att samla stadens organ för att effektivt genomföra i budget fastlagda politiska mål.

Översiktsplanen i sig har nog inte så stor pådrivande betydelse i dessa sammanhang utan snarare är det väl så att ÖP successivt måste anpassas till den utveckling som staden i andra beslutsformer eftersträvar. Dvs det varken kan eller ska vara ÖP som styr utan ÖP bör mer spela rollen av att samlat informera om stadens långsiktiga mål och avsikter i olika avseenden. Stadens främsta styrorgan bör, som vi framhållit i många sammanhang, vara den årliga budgeten där stadens övergripande inriktningsmål mm anges. Översiktsplaner som aktualitetsprövas endast vart fjärde år har ingen möjlighet att kunna vara tillräckligt aktuella för att fungera som bra styrmedel.

Med facit i hand anser vi idag att det fanns fog för en hel del av de farhågor vi anmälde innan ÖP 99 antogs. Exempelvis har i arbetet med 20 K-projektet förekommit många konflikter mellan tänkta bostadsprojekt och de betydande bevarandekrav som ställs i ÖP och i byggnadsordningen. Dessa ganska svårtolkade regler åberopas emellanåt även av protesterande kringboende gentemot bebyggelseförslag. Särskilt är byggnadsordningen svårbedömd - vilka avsteg kan göras? Kan den förenas med en fortsatt förtätning eller med högre hus?

De olika genomgångarna av områden av "gluggkaraktär" som gjorts under senare år har gradvis övergått till mer omfattande stadsdelsöversyner, där särskilt landskapsanalyser varit starkt vägledande för var bostadskomplettering kan ske. Arbetet med att hitta kompensation för ianspråktagen grönyta har utvecklats. Särskilt gäller detta s k BUS-åtgärder, d v s förbättringar av ekologiska sammanhang och detaljer. Detta har varit en förutsättning för att framgångsrikt fullfölja uppdraget med 20.000 nya lägenheter.

Detta arbetssätt, med noggrann genomgång av stadsdelarna - t ex Kärrtorp - och deras markresurser, är viktigare för stadsutvecklingen än bedömningar i översiktsplanen. Detta kan också göras utan att fördjupad översiktsplan (FÖP) som planinstrument tillgrips. Där kan också omprövning göras av stadsdelarnas gränser - i en hel del fall bör stadsdelar kunna växa ihop genom att mellanliggande grönområden av ringa rekreativvärde tas i anspråk.

"20 K-projekten" präglas också som regel av att de kan genomföras på godtagbara ekonomiska villkor. I sin tur innebär detta att de förhållandevis lättillgängliga projekten nu uttöms. I en fortsatt intensifierad projektsökning kommer genomförandeproblemen att bli allt större. Evakuering och marklösen, dåliga grundförhållanden, behov av markrening o s v kan förväntas ge allt större överkostnader. Det är svårt att bygga nya hyresbostäder utan förlust i dag, och sådana projekt kan ekonomiskt inte bära större kostnader för marken. Det kommer att bli allt mer angeläget att ta ställning till hur stora kommunala "prislappar" som kan godtas för bl a nya bostäder. Ekonomiska överväganden av t ex stora omvandlingar av verksamhetsområden måste göras tidigt. Samtidigt måste man under

perioden fram till 2030 antagligen börja se över möjligheterna att genom rivningar och nybyggnader förnya det mest slitna, otidsenliga och glest planerade bostadsbeståndet. Man måste ånyo se över möjligheterna till påbyggnad på t ex miljonprogrammets treplanshus o s v.

En generell slutsats är att en vart fjärde år aktualitetsprövad översiktsplan bör vara just översiktlig, inte lyfta fram vissa allmänna intressen mer än andra utan beskriva alla allmänna intressen men lämna öppet för mer detaljerade avvägningar i samband med att olika förändrings- och utbyggnadsbehov så påkallar.

### **Vilken roll ska Vision 2030 spela?**

Stadsbyggnadsnämnden gav 2002-02-07 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att visualisera ÖP 99 och konkretisera planens strategier. I uppdraget sägs ingå att beskriva hur en tillväxt med 150 000 invånare till år 2030 kan se ut, vilka infrastrukturinvesteringar som kan krävas och hur en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar stadsbebyggelse kan åstadkommas.

I årets budget anges att den framtidsvision för stadens utveckling som stadsbyggnadsnämnden fått i uppdrag att fortsätta ta fram ska beakta, förutom markanvändningsfrågor, ekologiska, ekonomiska och sociala utvecklingsfrågor.

I sammanhanget kan nämnas att när regeringen för knappt ett år sedan presenterade sin strategi för hållbar utveckling framhölls att hållbar utveckling handlar om att säkra grunden för vår tillväxt och vår välfärd.

Gatu- och fastighetskontoret ser positivt på att staden tar ett mer samlat grepp kring hållbar utveckling. Det är alltså bra att en långsiktig och så allsidig vision som möjligt formas för Stockholm. Och att strategier utarbetas för hur visionen ska kunna genomföras.

Det är också mycket positivt om ett sådant successivt utvecklingsarbete sker i samarbete mellan stadens nämnder och bolag. Vi medverkar gärna i den utsträckning som avsatta resurser medger och ser fram emot gemensamma aktiviteter och t ex utbyten av kunskap och erfarenheter mellan bolag och förvaltningar.

Innan vi går in på innehållet i stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag Vision 2030 vill vi något uppehålla oss vid vilken roll den blivande visionen bör få i stadens planering och formerna för det fortsatta visions- och strategiarbetet.

Vi menar att den slutliga visionen – och detta är centralt - inte får bli en del av en antagen översiktsplan. Det ska som nämnts inte vara översiktsplanen utan stadens budget som ska ha den direkt styrande betydelsen för hur stadens nämnder och bolag ska agera för att utveckla staden.

Man ska också komma ihåg att översiktsplanen endast har en vägledande funktion för myndighetsbeslut om markanvändningen och att sedermera antagna detaljplaner, förutom att innebära olika restriktioner, endast ger viss rätt att bygga. Det är markägare och byggare som tar de avgörande besluten om byggrätterna kan och ska förverkligas.

Stadens beslut om visionen bör inte heller utformas med direkta uppdrag till stadens nämnder och bolag. Den slutliga visionen och dess strategier bör i stället utgöra underlag för att dessa långsiktiga och breda perspektiv tydliggörs i stadens kommande årliga budgetar, som också är rätta fora för uppdrag åt nämnder och bolag rörande genomförande av visionens strategier.

I sammanhanget kan erinras om att det i budgeten sedan några år ingår ett integrerat system för ledning och uppföljning av stadens verksamheter (ILS) (utl 2001:17). Systemet ska tydliggöra de politiska målen, dvs vad som ska uppnås. I ILS ingår en målstruktur med övergripande inriktningsmål och preciseringar i form av prioriterade inriktningar mm. I årets budget slås fast att systemet ska behållas och utvecklas. Ett sådant arbete pågår inom stadsledningskontoret.

### **Formerna för det fortsatta visionsarbetet - planeringssamordning**

När planeringsarbetet övergår från stadens lagstadgade uppgift att ha en vart fjärde år aktualitetsprövad översiktsplan, till att som nu är aktuellt handla om hur staden ska agera – både strategiskt och genomförandemässigt – för att få till stånd en i alla avseenden långsiktigt hållbar utveckling, kan ifrågasättas om det är tillfyllest att detta slag av stadsövergripande planering sköts i stadsbyggnadsnämndens regi.

Vi vill också erinra om att det inte bara är stadsbyggnadsnämnden som har fått kommunfullmäktiges uppdrag att dra upp planer och strategier för stadens hållbara utveckling med ekologiska, ekonomiska och sociala perspektiv.

Fullmäktige beslutade sålunda 2004-11-22 ge miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till nytt miljöprogram inklusive hälsofrågor inför år 2007 (utl 2004:168). Nämnden fick också i uppdrag att bl a ta fram ett förslag till en för staden gemensam strategi med plattform för Agenda 21-arbetet i staden till halvårsskiftet 2005.

I utlåtandet anges bl a att det kommer att bli centralt att utarbeta en strategi för hållbar utveckling där ekologiska, ekonomiska, demokratiska och sociala perspektiv samverkar. En lokal strategi för hållbar utveckling bör i sin förlängning kunna bli en del av arbetet med att förena relevanta program och arbetsområden i Stockholms stad. Framtagandet av en sådan lokal strategi skulle, enligt utlåtandet, kunna inordnas i arbetet med att utveckla stadens miljöprogram till ett program för hållbar utveckling.

Vidare sägs att en övergripande strategi för hållbar utveckling kommer att kunna klarlägga hanteringen av målkonflikter utifrån perspektivet hållbar utveckling.

I utlåtandet framhålls att en strategi för hållbar utveckling måste ske stegvis.

Först måste, sägs det, stadens integrerade ledningssystem (ILS) utvecklas vad gäller miljöledningssystemet och miljörevisionen. Uppföljningen av nyckeltalen i miljöprogrammet måste också kunna redovisas samlat. Staden bör börja med att ta fram en strategi/plattform för Agenda 21-arbetet som innebär att ett hållbarhetsperspektiv anläggs i stadsdelarna samt i övriga förvaltningar samtidigt som arbetet med ett nytt miljöprogram för 2007 påbörjas.

I ett andra steg med början under 2006 bör, enligt utlåtandet, program, policier och riktlinjer sammanfogas till en för staden övergripande strategi för hållbar utveckling. Denna strategi bör integreras i stadens styrsystem och sammanhållas av kommunstyrelsen. En strategi och senare ett program för hållbar utveckling sägs kunna komma att förstärka budgetens ställning i stadens styrning.

Dessutom bedriver stadsledningskontoret ett löpande arbete med att ta fram underlag för den långsiktiga ekonomiska planeringen i staden och göra bedömningar av den ekonomiska utvecklingen på längre sikt. I ärendet Framtidsutredningen – om stadens befolkning, sysselsättning och ekonomiska utveckling på tio och trettio års sikt (utl 2003:25) framhöll finansborgarrådet att framtidsutredningen är en hörnsten i diskussionen om de utmaningar som Stockholm förväntas möta på lång sikt. Kärnan i utredningen gäller enligt borgarrådet ekonomiskt hållbar tillväxt och social välfärd inom det hållbara samhället.

Staden har sålunda under var sin utredningsledare bedrivit tre parallella och likartade programarbeten som alla syftar till att uppnå långsiktigt hållbar utveckling. Det kan ifrågasättas om det är rimligt – inte minst av resursskäl - att allt fler av stadens organ gör separata program för stadens långsiktigt hållbara utveckling. Det kan också ses som en något egendomlig ordning att två av stadens nämnder – stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden – som inte har någon överordnad ställning i staden och inte heller själva förfogar över några direkta genomförandeinstrument utan snarare disponerar över olika slag av restriktioner, har till uppgift att forma strategier för stadens framtida hållbara utveckling. Som sedan andra aktörer, med genomförandeförmåga, förväntas genomföra.

Kommunfullmäktige har dock nyligen beslutat om stadens politiska organisation (SPO Del 2) med en rad förändringar bl a syftande till bättre samordning och styrning av stadens nämnder och bolag (utl 2005:6). Bl a har kommunstyrelsen fått i uppdrag att utveckla samordningen, styrningen och uppföljningen i större projekt där olika nämnder och bolag ingår. En exemplifiering görs i utlåtandet med projektet 20 K. Kommunstyrelsen ska också samordna den strategiska inriktningen på miljöfrågorna på kommunövergripande nivå och tillse att miljöperspektivet återfinns i budget

och andra centrala styrdokument. Därutöver ska enligt fullmäktiges beslut kommunstyrelsen samordna miljöprogrammet, andra program och infrastruktursatsningar för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart samhälle.

Även den nu aktuella omorganisationen av stadsledningskontoret syftar bl a till att förse kommunfullmäktige och kommunstyrelsen med bättre beslutsunderlag som t.ex. djupare och mer långsiktiga ekonomiska och verksamhetsmässiga analyser och samlade bedömningar av stadens utveckling samt att stärka kommunstyrelsens kommunövergripande samordnande funktion.

Gatu- och fastighetskontoret framhöll redan i remissyttrandet över miljöförvaltningens förslag om strategi för hållbar utveckling<sup>3</sup> att vi gärna ser att staden i kommunstyrelsens och stadsledningskontorets regi tar ett mer samlat grepp kring hållbar utveckling. Som vi uppfattar fullmäktiges SPO-beslut kommer kommunstyrelsen och stadsledningskontoret att samordna det fortsatta arbetet med stadsbyggnadsnämndens vision och strategier, miljö- och hälsoskyddsnämndens miljöprogram och stadsledningskontorets framtidsutredning.

Efter denna samordning bör, som nämnts, den slutliga visionen och dess strategier utgöra underlag för att dessa långsiktiga och breda perspektiv tydliggörs i stadens årliga budgetar.

### **Värdefullt diskussionsunderlag**

Stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag Vision 2030 om stadens utveckling är enligt gatu- och fastighetskontoret ett välskrivet och värdefullt underlag inför bl a aktualitetsprövningen av ÖP 99. Diskussionsunderlaget tar upp många väsentliga frågeställningar, omvärldsutveckling, osäkerheter mm. Bl a framstår positivt att inte bara den förväntade demografiska utvecklingen behandlas utan att intresse också ägnas åt andra trender och livsstilsförändringar.

Vi kan också ställa oss bakom stora stycken av stadsbyggnadskontorets beskrivning av olika utmaningar som staden står inför. Våra viktigaste problemkomplex att lösa rör utbyggnaden av bostäder och trafikinfrastruktur utan att miljön försämras.

Även de inriktningar och strategier för stadens utveckling som skisseras innebär en bra början. De är dock tämligen vaga och översiktliga.

Vi ser positivt på att visionen och dess strategier utvecklas.

### **Genomförbarhet – många utvecklingshinder och utmaningar**

---

<sup>3</sup> GFK tjut 2004-04-28

Diskussionsunderlaget uppehåller sig mycket vid ambitioner, mål och möjligheter och andas optimism beträffande den framtida stadsomvandlingen/utbyggnaden. Huvudslutsatsen är att den i ÖP 99 fastlagda strategin att bygga staden inåt alltjämt håller. Men det förutsätter enligt diskussionsunderlaget satsningar på trafikinfrastrukturinvesteringar, regionalt samarbete och att vi utvecklar ytterstaden.

Stadsbyggnadskontoret ställer i remissen frågan hur visionen kan utvecklas.

Gatu- och fastighetskontoret delar i och för sig mycket av stadsbyggnadskontorets optimism beträffande stadens långsiktiga utveckling. Detta får dock inte skymma det faktum att storstäder har stora problem – sociala, ekonomiska, beträffande miljö, bostadsförsörjning och trafik. Många omständigheter kan sätta käppar i hjulen för en utveckling som i och för sig kan anses önskvärd. För att vi ska få en positiv och i alla avseenden hållbar utveckling gäller det att inte bara ställa upp mål och skissera vaga strategier; man måste med öppna ögon även analysera genomförbarheten och identifiera och söka eliminera olika hinder (fysiska, legala, institutionella, finansiella mm) mot den önskvärda utvecklingen. Eller, i den mån detta visar sig inte vara möjligt, inte vara främmande för att ändra sin planeringsinriktning.

Det vore alltså en fördel om det vid utvecklingen av stadsbyggnadskontorets vision, i likhet med den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2001, anläggs ett mer *probleminriktat* förhållningssätt. Med hjälp av omvärldsanalyser och scenarier identifieras allvarliga problem som måste lösas för att de övergripande och allmänt formulerade målen ska nås.

Vi menar att även om diskussionsunderlaget tar upp många väsentliga frågeställningar av betydelse för den framtida planeringen av stadsbyggandet, finns det ytterligare omständigheter som spelar avgörande roll för stadens framtid och som på olika sätt behöver utvecklas och delvis även ges större utrymme i det fortsatta visionsarbetet.

### Stadens långsiktigt hållbara ekonomiska utveckling

Stadsbyggnadsnämndens framtidsvision ska som nämnts enligt budgeten bli en som beakta ekonomiska utvecklingsfrågor. Vi anser att de förutsättningar som ges av stadens långsiktiga ekonomiska utveckling måste belysas och beaktas ytterligare i det fortsatta visionsarbetet.

I sammanhanget kan erinras om den ovan berörda framtidsutredningen. Enligt en i juni 2004 av stadsledningskontoret uppdaterad version av framtidsutredningen förväntas stadens befolkning, under vissa antaganden om boendetäthet mm, öka med 150 000 – 180 000 personer fram till 2030. De närmaste 10 åren väntas ökningen bli ca 70 000 personer.

För att nå balans i stadens ekonomi även fortsättningsvis finns enligt utredningen tre stora utmaningar inför framtiden:

#### *Stockholms stads skattekraft växer mer än rikets*

Det innebär dock inte ökade inkomster för staden på grund av det kommunala utjämningsystemet. Däremot har staden högre kostnader än övriga riket vilka inte kompenseras för i utjämningsystemet.

Förlusterna för Stockholms stad genom de kommunala utjämningsystemen kommer att kraftigt accelerera under kommande decennium. Om inte systemet ändras innebär det fortsatta besparingar i stadens verksamheter för att uppnå balans.

#### *Ökande nettokostnader*

Samtidigt kommer nettokostnaderna att öka till följd av bland annat befolkningsförändringar. En större andel av befolkningen skall försörjas av en allt mindre andel.

Under kommande tioårsperiod är det framför allt barnomsorg/gymnasium och handikappomsorgen som kommer att kräva ökade resurser. På längre sikt ökar de äldres behov av omsorg.

#### *Reformer krävs för fortsatt tillväxt*

Det måste också finnas utrymme för reformer i syfte att stödja en fortsatt tillväxt i regionen. Staden måste investera i bostäder, arbetsplatser, trafiksystem och den kommunala välfärden för att stimulera en fortsatt tillväxt och möta behoven från en växande befolkning. Således kommer det att krävas prioriteringar, och att hitta åtgärder för att kunna både "gasa" och "bromsa" för att utveckla stadens verksamheter under kommande tioårsperiod.

#### Stadsbyggnadsekonomin

##### *Exploateringsunderskott*

En väsentlig fråga – om staden ska fortsätta byggas inåt – blir hur staden med allt kärvare allmänna ekonomiska förutsättningar ska ha råd med allt högre exploateringsunderskott. Vid större nybyggnadsprojekt i innerstaden är det normala att avgäldsunderlaget inte täcker tomtkostnaderna utan staden får ta på sig ett ofta högst betydande underskott. Underskottet beror bl a på att de områden som bebyggs ofta har dåliga markförhållanden, trånga arbetsplatser, höga kostnader för evakueringar med mera. Avgäldsunderlag och tomtkostnader i ytterstaden har hittills i regel balanserat bättre. Men i takt med att de förhållandevis lättillgängliga projekten uttöms kommer som nämnts genomförandeproblemen och överkostnaderna att bli allt större. Hur höga underskott kan staden acceptera?

Vi deltar sedan en tid i stadsledningskontorets arbete med att ta fram prioriteringsunderlag för stora investeringar. Det får förutsättas att resultatet av detta arbete kan nyttiggöras bl a i det fortsatta visionsarbetet.

### *Driftresurser*

Stockholm har gott om välplanerade offentliga miljöer. Men samtidigt har de begränsade driftresurserna gjort att kvaliteten på skötsel och underhåll, renhållning och drift markant har sjunkit. En påtaglig kapitalförstöring pågår när gatuunderhållet uteblir. Tryggheten minskar i de slitna miljöerna. Den fysiska översiktliga planeringen kan inte bortse från sådana strukturella finansieringsproblem.

### Statliga bostadsinsatser

Det finns även, vilket vi påtalat bl a i yttrandet<sup>4</sup> inför aktualitetsprövningen av RUFS 2001, behov av en rad olika statliga insatser för att få fart på bostadsbyggandet. Flera centrala frågor för bostadsbyggandets utveckling och bostadsmarknadens funktion ligger sålunda helt i statsmaktens hand.

De viktigaste statliga insatserna rör

1. Behovet av att utforma de statliga investeringsstöden till fastighetsägare så att de inte blir kontraproduktiva, d v s leder till färre nya hyreslägenheter i stället för fler.
2. Bruksvärdessystemets utformning och tillämpning.
3. Utbyggnaden av erforderlig infrastruktur i Stockholmsregionen.
4. Återinförande av statsbidrag för marksanering som bäddar för nya bostäder.
5. Utformning och tillämpning av olika statliga sektornormer etc såsom miljökvalitets- och bullernormerna så att de inte blir kontraproduktiva och innebär hinder för bostadsbyggandet.

### Trafikstrategi

Vi planerar att ta fram en trafikstrategi. Den avses beskriva hur trafiksystemet i staden bör utformas för kunna stödja samhällsutvecklingen i riktning mot av staden uppsatta mål. En viktigt syfte är att hantera avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen. Arbetet med en trafikstrategi bör drivas så att många har möjlighet att ge sin syn och påverka de förslag som tas fram.

Den s.k. fyrstegsprincipen bör användas.

1. Åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av transportsätt.

---

<sup>4</sup> GFK tjut 2004-11-04



2. Effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur genom t ex trafikstyrning, information och avgiftssystem.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder av befintlig infrastruktur.
4. Större ombyggnadsåtgärder eller nybyggnad av infrastruktur.

Delar i arbetet är trafiksäkerhet och hållbara resor och transporter.

### *Trafiksäkerhet*

Ett nytt trafiksäkerhetsprogram, som vi redan utarbetat, har nyligen förelagts kommunfullmäktige (utl 2005:26). Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga för livskvaliteten. Tyvärr har olycksutvecklingen inte gått åt rätt håll under senare år. En grundläggande fråga för trafiksäkerheten är stadens fysiska struktur och utbyggnad. En fysisk struktur som minskar behovet av resor och transporter med bil och prioriterar kollektivtrafik, cykling och gång ger förutsättningar för förbättrad trafiksäkerhet. Vidare är lokaliseringen av olika användningsområden i förhållande till varandra viktiga t.ex. skolor – bostäder. Även om inte alla dessa frågor bestäms i detalj i översiktsplanen bör trafiksäkerhetsaspekterna vägleda kommande eventuella fördjupade översiktsplaner, detaljplaner etc.

### *Hållbara resor och transporter*

Inriktningen mot ett hållbart transportsystem har slagits fast i många politiska beslut, inte minst stadens miljöprogram och program mot växthusgaser. Strukturen för den fysiska markanvändning är grundläggande för möjligheterna att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Hur transportsystemet kan anpassas mot långsiktig hållbarhet och utformningen av transportnäten för gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik bör ägnas stort utrymme i planeringen.

### *Miljö kvalitetsnormer*

De nuvarande miljö kvalitetsnormernas påverkan på den framtida planeringen är svårbedömd. Smala och slutna gaturum sägs tåla mindre trafik än öppna och bredare gaturum vad gäller luftkvaliteten. Det är i viss mening sant, men det är beroende av på vilken sikt man ser problematiken. När det gäller NO<sub>2</sub> minskar utsläppen genom avgasrening men vi har kvar en bilpark utan katalytisk avgasrening. På 10-15 års sikt förväntas nya miljövänliga drivmedel förändra hotbilden. För partiklar (PM 10) är situationen mindre gynnsam. Vi ser ingen nedåtgående trend när det gäller partikelhalter under främst vår och höst. Det beror på för hög andel bilar utrustade med dubbdäck. Bullerproblemen kring stadens huvudgator kräver också nya grepp för att kunna lösas.

I det korta perspektivet är minskad biltrafik ett naturligt steg men det kräver å andra sidan förstärkning av kollektivtrafiken främst i rusningstid.

Mellan SL, stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret har inlett ett planeringsarbete för kollektivtrafikens utveckling på längre sikt i innerstaden. Arbetet avses senare utvidgas till hela staden. En samordning mellan planarbete och planer för utbyggnad av kollektivtrafiken bör integreras i ÖP särskilt som Stockholm enligt RUFSS ska bli en flerkärning region.

#### *Infartsparkering - mellankommunala frågor*

Frågan om utbyggnad av infartsparkeringar – en del fråga i trafikplaneringen - inrymmer många motsättningar.

1. Om parkeringar läggs vid knutpunkter på relativt långt avstånd från Stockholms centrum kan dessa minska underlaget för lokal kollektivtrafik till mindre orter.
2. Den kommun som infartsparkering förläggs vill ogärna bekosta denna då det ofta inte är kommuninvånare i aktuell kommun som parkerar där.
3. Marken i goda kollektivtrafiklägen är en knapp resurs och där finns sålunda flera konkurrerande intressen såsom bl.a. bostäder och arbetsplatser.

För att åstadkomma bl.a. infartsparkeringar krävs därför, såsom påpekas i stadsbyggnadskontorets kommentarer till länsstyrelsens redogörelse över översiktsplanens aktualitet, ett förstärkt forum för mellankommunala frågor där stadens centrala ledning finns representerad.

#### *Barnkonventionen*

Transportsystemet har stor inverkan på barnens tillgänglighet och möjligheter att röra sig i sitt närområde. Även barnens tillgänglighet bör behandlas i översiktsplanen. Barnen har också rätt till delaktighet och inflytande i frågor som berör dem.

#### Miljö- och riskfrågor

##### *Kraftledning*

En ser man över Stockholmsregionens framtida behov av elkraft i utredningen "Stockholms Ström". Hittills har kraftförsörjningen för Stockholms del dominerats av ett 220 kV-system med huvudsakligen luftledningar ("Stockholmsringen"). För framtiden finns hopp om att alla luftledningar i bostadsområdena kan avvecklas, och bara finnas kvar längs huvudvägarnas bullerzoner och i vissa stora grönområden. Översiktsplaneringen bör utgå från denna utveckling.

##### *Havsnivån*

Det är nödvändigt att man snart börjar överväga åtgärder mot höjd havsnivå. Skillnaden mellan Mälarens och Saltsjöns genomsnittliga vattennivå är fortfarande endast 70 cm, varför bekymren inom överskådlig tid också kan gälla strandnära bebyggelse ända till Mälarens västra strand.

### Hantering av målkonflikter

I stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag anges bl a följande.

#### **Konsekvenser, avvägningar och målkonflikter**

Att planera för hållbar utveckling handlar om att utgå från de viktiga frågorna, att göra tydliga strategiska val, där också andra aspekter ingår, samt beskriva konsekvenser av valen. Definitionen av vad som är hållbart kommer att ändras beroende på ny kunskap. Möjligheterna att direkt tillgodose eller prioritera förhållanden som bidrar till en hållbar utveckling kommer på samma sätt att variera över tiden.

När vi planerar för en hållbar utveckling med ett helhetsperspektiv, kommer målkonflikter att bli tydliga. För att göra det lättare att nå målet behöver vi en tydlig gemensam, politiskt förankrad vision som gör det möjligt att göra avvägningar mellan olika intressen. När varje sektor på egen hand tar beslut om vad som är hållbar utveckling, riskerar vi att suboptimera istället för att hitta en god gemensam lösning som är genomförbar.

Stadsbyggnadskontorets förslag om en tydlig gemensam, politiskt förankrad vision som gör det möjligt att göra avvägningar mellan olika intressen, är i och för sig tilltalande. Om det är meningen att visionen ska uppdateras blott vart fjärde år är det dock tveksamt, utifrån erfarenheterna av ÖP 99, om det i praktiken är möjligt och lämpligt att så sällan göra hållbara avvägningar.

Vi menar, som nämnts, att i ÖP ska inte vissa allmänna intressen lyftas fram mer än andra utan ÖP ska beskriva alla allmänna intressen men lämna öppet för mer detaljerade avvägningar i samband med att olika förändrings- och utbyggnadsbehov så påkallar. Vidare bör de långsiktiga och breda perspektiven i den slutliga visionen och dess strategier utgöra underlag för stadens årliga budgetar.

Stadsutvecklingsområdena i ÖP 99 utgör nu Stockholms främsta utbyggnadsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse med bostäder, arbetsplatser och service. Översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi innebär att byggandet framöver till stor del kommer att ske inom dessa områden. Utbyggnaden avses ske i takt med att näringslivets struktur förändras.

Inom de flesta stadsutvecklingsområden pågår program- och planarbeten för främst ny bostadsbebyggelse och i några områden pågår idag omfattande nybyggnation.

Vid de omfattande planläggningsinsatser som föregår exploateringen av områdena är det en grundläggande utgångspunkt att få ett effektivare markutnyttjande i avsikt att frigöra redan exploaterad mark för bostadsbyggande. Ofta blir resultatet av de avvägningar som staden gör att

företag av industriell karaktär inte kan beredas fortsatt lokalisering till dessa områden. Om de inte kan flytta till stadens mer renodlade industriområden får de söka sig utanför kommungränsen.

Markreserven för industriändamål i staden är således starkt begränsad. Denna brist utgör, som vi framhållit i olika sammanhang, ett betydande problem vid evakuering av företag från de områden som planeras för bostadsändamål. Det finns för närvarande också en mycket stor efterfrågan på arrendemark för olika verksamheter.

Varken ÖP 99 eller stadsbyggnadskontorets diskussionsunderlag ger en rättvisande bild av hur konkurrensen om marken ökar. Särskilt gäller detta frågor om mark för terminaler, avfallshantering, anläggningar för återvinning av sopsand, asfalt liksom kompost- och annan massahantering, betong- och asfaltfabriker, bygg- och maskinupplag. Detta är oglamorösa behov – men lika viktiga för stadens funktion som nya bostäder och arbetsplatser. Om sådana verksamheter får sin lokalisering långt ut i regionen uppstår långa transportavstånd mellan anläggningarna och kunderna av bulkvaror - med både ekonomiska konsekvenser och negativa miljöeffekter. För att lösa lokaliseringsproblemen behövs, som vi påtalat i RUFYS-yttrandet, åtminstone för vissa slag av anläggningar ett regionalt synsätt, innebärande att lämpliga lägen finns tillgängliga när mer centralt placerade anläggningar måste flyttas. Några av länsstyrelsens förra året föreslagna regionala miljömål<sup>5</sup> handlar om just detta; bl a anges att Stockholms län ska ha en hållbar ballastförsörjning med strategiskt placerade sjöterminaler för att säkerställa möjligheterna till materialtransporter med båt år 2010. Ett sätt att lösa frågan som ånyo bör tas upp till prövning är att bergrum nyttjas i större utsträckning i framtiden. Vi kommer under våren att göra en provinventering av tänkbara bergrum.

Samtidigt som stadens planering nu är starkt fokuserad på bostadsbyggande finns en stor osäkerhet om den framtida omfattningen och inriktningen av efterfrågan på mark för arbetsplatser. Hur ska framtidens arbetsområden byggas? Kommer en integrering av arbetsplatser i nya bostadsområden att lyckas?

Efterfrågan på bostäder beror också av sociala förändringar i Stockholms befolkning. En allt större grupp har mycket goda ekonomiska förutsättningar att finansiera ett högkvalitativt boende. Samtidigt finns tendenser att det blir svårare för hushåll med små resurser att etablera sig på bostadsmarknaden.

Staden bedriver sedan en tid ett aktivt arbete för att öka konkurrensen vid detaljhandelsetableringar och satsar på att få in nya lågprisbutiker för dagligvaror i bostadsnära lägen i olika delar av staden.

Samtidigt växer olika slags lågprishandel i mer externa och trafiknära lägen. Att samtidigt slå vakt om/utveckla servicen i äldre stadsdelscentra innebär en svår utmaning. Omfattande förändringar i butikstrukturen kan förutses

---

<sup>5</sup> GFK tjut 2004-09-29

redan under de närmaste åren. Stadsdelscentra är ofta svårförändrade med begränsade möjligheter att bygga ut parkeringen.

**SLUT**