



Christina Wikberger
Miljöutredare
Telefon 08-508 281 40

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

NY ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden Dnr 2008-19723

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka remissen med hänvisning till detta yttrande
- 2 Omedelbar justering

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har till Miljö- och hälsoskyddsnämnden remitterat ett samrådsunderlag till ny översiktsplan för Stockholm. Samrådet syftar till att inhämta synpunkter och därmed förbättra underlaget.

Med utgångspunkt från Visionen 2030 och de viktigaste utmaningarna föreslås i samrådsunderlaget fyra stadsbyggnadsstrategier för en hållbar tillväxt. Dessa är att utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm, förstärka strategiska samband i staden och regionen, satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter och fortsätta att stärka den centrala staden.

Samrådsunderlaget överensstämmer i huvudsak med Vattenprogrammet, Parkprogrammet och Miljöprogrammet. Miljömål relaterade till trafik kan bli svåra att uppnå med den trafikökning som förutses.

Sambanden mellan planeringsinriktningar och stadsbyggnadsstrategier behöver utvecklas och bli tydligare. Miljö- och riskfaktorer behöver utvecklas och bedömas i MKB. Med en analys och bedömning av miljö- och riskfaktorer skapas trovärdighet åt strategierna.

Samrådsunderlaget bör innehålla konkreta förslag till hur vägtrafikens miljöpåverkan ska minska så att MKN uppfylls. Kraven ökar från såväl EU som regeringen på att luftproblemen måste lösas. Detta behöver komma till uttryck i översiktsplanen.

Den utveckling som samrådsunderlaget eftersträvar för att nå hållbar tillväxt och en tät, sammanhållen stad är minskad vägtrafik. Prognosen om trafikutvecklingen för länet, med en dubbling av vägtrafiken, ger anledning till att överväga kraftigt ökade investeringar för utbyggnad av kollektivtrafik, mer gång och cykel samt förbättrad samlastning av gods. En analys behöver göras för både varor och persontransporter för att utröna var den största effekten uppnås för att effektivisera transportsystemen och uppnå bäst miljönytta där alla transportslag bör ingå.

Vattenvägarna är en potential som behöver utvecklas. En infrastruktur för vattenvägar behöver skissas fram till utställningsskedet och arbetas in i översiktsplanen med lämpliga knutpunkter. Staden bör, om det blir nödvändigt, ansöka om en lagändring som möjliggör för staden att organisera kollektivtrafik på vatten i egen regi.

EG:s ramdirektiv för vatten och Mälaren som skyddsområde ger effekter på planeringen, vilket bör beaktas i den slutliga översiktsplanen.

I grönstrukturen bör det läggas fast vilka områden/samband som är viktiga eller mindre viktiga när staden växer och grönyta kommer att behöva användas. En tydlig strategi behövs för hur dessa områden ska behandlas. De viktigaste gröna strategiska sambanden bör läggas in i kartan.

Tydligare strategier behövs för områden med industri, terminaler och teknisk försörjning. IT behöver behandlas som en infrastrukturfråga.

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har till Miljö- och hälsoskyddsnämnden remitterat ett samrådsunderlag till ny översiktsplan för Stockholm för yttrande senast 12 januari 2009. Samrådet syftar till att inhämta synpunkter och därmed förbättra underlaget enligt reglerna i 4 kapitlet plan- och bygglagen. Samrådsunderlaget biläggs i sin helhet (bilaga 1-4). Samrådet omfattar även miljökonsekvensbeskrivningen enligt 6 kapitlet miljöbalken. Förlängd remisstid har erhållits så att MHN hinner behandla ärendet vid sammanträdet den 29-30 januari med omedelbar justering.

Samrådsunderlaget utgår från Visionen om ett Stockholm i Världsklass (Vision Stockholm 2030) och de utmaningar Stockholm står inför; fortsatt tillväxt ställer krav på planeringen, globalisering påverkar staden, regionalisering ökar attraktionskraften, miljö- och klimatfrågor i fokus och stora sociala skillnader i storstadsregioner.

Översiktsplaneringen inriktas sedan på nio fokusområden med planeringsriktlinjer.

Fokusområdena är:

- Stockholms som staden på vatten
- Ett starkt och brett 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 mångsidig stad för kultur och upplevelser
- Miljö och hälsa i en tät storstad.

Utifrån Visionen och de viktigaste utmaningarna föreslås fyra stadsbyggnadsstrategier för en hållbar tillväxt. Dessa är att

- utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm,
- förstärka strategiska samband i staden och regionen,
- satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter och
- fortsätta att stärka den centrala staden.

Förvaltningens synpunkter

GENERELLA SYNPUNKTER

Förvaltningen delar den övergripande idén om att en sammanhållen och tät stad är den mest hållbara. En förtätning i bebyggelseutvecklingen ger bäst förutsättningar för energi- och transporteffektiva lösningar samtidigt som det ger möjlighet till effektivt utnyttjande av marken.

Samrådsunderlagets inledande kapitel (1 och 2) stämmer väl överens med RUFSS 2010 och Vision 2030. Stadens övriga styrdokument och riktlinjer tas upp på ett bra sätt och planeringsinriktningar är i stort sett samstämmiga med dessa (Parkprogrammet, Miljöprogrammet, Vattenprogrammet). Miljöprogrammets mål om utsläpp från trafik och trafikbullret utomhus ska minska kan dock bli svåra att uppnå med utgångspunkt från samrådsunderlaget. Det är även tveksamt om målen om hållbar användning av mark och vatten och sund inomhusmiljö kan uppnås.

Förvaltningens uppfattning är att stadsbyggnadskontoret har eftersträvat att få med stadens förvaltningar, bolag och andra intressenter i arbetet. Arbetssättet med översiktsplanering (rullande översiktsplanering, samrådsformer, fokusgrupper) är enligt förvaltningen tilltalande och visar på ett positivt nytänkande.

Samrådsunderlaget lider dock av liknande brister som RUFSS 2010. Flera målkonflikter uppstår när strategier och planeringsinriktningar ska tillämpas. 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. Om sambanden mellan planeringsinriktningar och stadsbyggnadsstrategier utvecklas blir det tydligare hur de ska användas och hur de

samspelar. Utan en sådan koppling finns risk att översiktsplanen inte blir det tydliga planeringsunderlag det bör vara.

MKB

Översiktsplanen är mycket översiktlig och det påtalas i MKB att de slutliga konsekvenserna är helt beroende av vilka delar av översiktsplanens förslag som genomförs och hur de genomförs. MKB:n skulle bli tydligare om klarare ställning togs till markanvändning och bebyggelseutveckling i planen.

I MKB för översiktsplanen saknas bedömningar om hur miljöfarliga verksamheter inverkar på planen. I bilagan ”Redovisning av miljö- och hälsoriskfaktorer” behandlas dessa frågor översiktligt, men de har inte bedömts i MKB eller hur de inverkar på planen. Till exempel om bostäder planeras nära bullrande terminal- och verksamhetsområden som Västberga, där stadens ambition är att värna verksamheterna. Risk finns att framtida klagomål med påföljande inskränkningar gör det mycket svårt för verksamheterna att vara kvar.

I MKB bör Mälaren som vattentäkt och det skydd som nu utökats nämnas. Det bör även nämnas att stadens reservvattentäkt (Bornsjön) ligger utanför stadens gränser. Grundvattnet inom staden är så förorenat att det inte går att använda som dricksvattentäkt inom överskådlig tid. Det kan bli nödvändigt att Stockholm i framtiden behöver ta reservvatten i grannkommuner. Detta kan påverka andra kommuners markanvändning och deras planering.

Det är bra att dagvattenfrågan tydliggörs i MKB och pekar på att det även behövs åtgärder för att minska den nuvarande belastningen.

MILJÖ- OCH RISKFAKTORER

Miljöförvaltningen har under samrådstiden fört en dialog med stadsbyggnadskontoret om hur bilagan med miljö- och riskfaktorer kan utvecklas och förbättras. Förvaltningen kan bistå med stöd i det fortsatta arbetet.

På en översiktlig nivå skulle vissa miljö- och riskfaktorer kunna redovisas med kartor och kompletterade textinformation för att visa situationen i staden. Ett exempel är karta med riskområden för markföroreningar (där vi känner till historiska verksamheter och rester av industri och fyllnadslager). Länsstyrelsens branschinventeringar kan vara ett användbart underlag. Liknande kartor har gjorts i Göteborgs översiktsplan.

På detaljplanenivå tar miljöförvaltningen fram aktuella och detaljerade uppgifter för flera miljöfaktorer. Till exempel uppgifter och bedömningar om markföroreningar, bullersituationen, luftkvaliteten, vattentillståndet, naturvärden och vilka verksamheter som omfattas av tillsyn och deras miljöpåverkan. En översiktlig information om miljö- och hälsorisker i översiktsplanen är väsentlig för planeringen men ersätter inte de

detaljerade undersökningar som kan behöva göras eller den upplysningsplikt för framförallt markföroreningar som finns enligt miljöbalken.

Enligt PBL ska det i översiktsplanen tydligt kunna utläsas hur kommunen avser följa gällande miljö kvalitetsnormer (MKN). Översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårigheter. Det bör framgå att Stockholm klarar alla MKN för luft utom vad avser partiklar i luften (PM10) 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 för att komma till rätta med överskridandena av MKN för ska uppnås.

Förvaltningen anser att samrådsunderlaget inte tillräckligt redovisar att det krävs en rad åtgärder för miljö kvalitetsnormerna helt ska uppfyllas. Även om det krävs åtgärder som ligger utanför de frågor som regleras i en översiktsplan bör konkreta förslag redovisas till hur vägtrafikens miljöpåverkan ska minska så att MKN uppfylls. Kraven ökar från såväl EU som regeringen på att luftproblemen måste lösas. Detta behöver komma till uttryck i översiktsplanen.

En bullerkartläggning har gjorts för hela Stockholms stad, vilket kan vara användbart i bilagan. Bullerkartläggningen är ett utmärkt underlag för översiktliga analyser. Informationen 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. På liknande sätt vet vi idag var de största problemen finns med luftkvalitet. Riskfaktorer som hamnar, bussdepåer och energi- och avloppsanläggningar etc bör utvecklas i bilagan. Det bör genomgående anges hur konsekvenser av miljö- och riskfaktorer påverkar översiktsplanens förslag (se även avsnittet om MKB). Med en sådan analys skapas trovärdighet åt strategierna.

TRAFIK OCH ENERGI

Motsägelsefullt om trafikutveckling

Förvaltningen instämmer i det resonemang som förs om trafik och som handlar om en modern infrastruktur som möjliggör en hållbar tillväxt med minimal klimatpåverkan.

Det blir en motsägelse när översiktsplanen sedan anger att vägtrafiken ska öka, till och med fördubblas. Koldioxidutsläppen beräknas i Stockholmsförhandlingen att öka med 80 procent fram till år 2030 om inte resbeteendet och transportmönstret ändras.

Analysen om en fördubbling av vägtrafiken är gjord för länet. Den utveckling som samrådsunderlaget eftersträvar för att nå hållbar tillväxt och en tät, sammanhållen stad är minskad vägtrafik. I flera detaljplaner ser vi redan idag en utveckling som innebär mindre trafik i Stockholm. Fler gator ska bli stadsgator och Stockholm ska bli mer

Knäckfråga
medskickad från
stadsbyggnads-
kontoret:
Stockholmsöverens-
kommelsen ligger
som grund för
trafiken och utöver
detta finns det ett
antal utblickar när
det gäller vägar och
spår. Kan samråds-
underlaget förenas
med målet om ett
fossilbränslefritt
Stockholm år 2050?
Ska vi ta bort eller
lägga till spår och
vägobjekt? Krävs
andra åtgärder för
ett hållbart
transportsystem?

promenadvänligt. Då kan inte trafiken samtidigt tillåtas öka så kraftigt som anges i samrådsunderlaget, den kommer helt enkelt inte få plats i en tät stad. Förslaget bör justeras till dessa lägre nivåer på vägtrafiken samtidigt som det är viktigt att behålla den rörlighet som människor behöver. Lösningarna ligger i ökad kollektivtrafik, mer gång och cykel samt förbättrad samlastning av gods.

Möjligheten att nå klimatmålet

Samrådsunderlaget redovisar inte nödvändiga strategier och åtaganden för att uppnå klimatmålen. En 30 procentig minskning av koldioxidutsläppen finns inskrivet som mål i Stockholmsöverenskommelsen. Stockholms kommunfullmäktige har mer ambitiösa mål då Stockholm ska vara fossilbränslefritt 2050. Det finns liksom i RUFSS 2010 ingen analys i samrådsförslaget till översiktsplanen av vilka åtgärder som behövs för att klara klimatmålen. Förvaltningen anser det angeläget att den fortsatta planeringen redovisar vilka ytterligare åtgärder som behöver göras för att nå utsläppsminskningar inom transportsektorn och som är förenliga med Stadens miljömål avseende koldioxid. Förvaltningen tror att målen om fossilbränslefritt går att förena med översiktsplanen men att det förmodligen krävs stora insatser och ytterligare fokus på kollektivtrafiklösningar och effektivitet i både transporter och boende. En potential för att nå klimatmålen finns inom utveckling av boendemiljöer, arbetsplatser och fritid som minskar transportbehov. Utvecklingen av strategiska samband och strategiska områden kan vara en början till detta.

En del av minskningen från transporter kan förväntas ske genom ny teknik med en övergång från nuvarande fordonspark till miljöbilar. En stark tilltro finns till teknikutveckling för fordon. Genom förvaltningens arbete med miljöbilar får vi god insyn i utvecklingen. Koldioxidutsläppen från trafik har inte ökat de senaste åren på grund av ökad kollektivtrafikandel, ökad cykling, fler miljöbilar och inblandning av etanol i bensinen. Miljöbilsutvecklingen kan dock bara kompensera en del av den förutsedda ökningen av utsläpp från vägtrafiken, varför andra åtgärder också måste redovisas.

Analysera transporter och gör prioriteringar

En analys av vilka infrastrukturprojekt som ger störst effekt för att minska koldioxidutsläppen behöver göras. Det finns behov av en utredning som motiverar valet av kollektivtrafikutbyggnader (utredningar var vi får största nyttan av spår, vägar, cykel och vattenvägar, det vill säga utifrån resebehov) och vilka prioriteringar som skulle ge bäst effekt med hänsyn till vad som ska uppnås. Förvaltningen anser det därför vara angeläget att den fortsatta processen inriktas på att med hjälp av en sådan analys upprätta en prioriteringsordning för kollektivtrafiken i regionen. En analys behöver också göras för att prioritera vilka andra satsningar som behöver göras för att underlätta resande utan bil.

Cykel som en verklig potential

Cykel lyfts fram som ett verkligt konkurrenskraftigt transportsätt. Resor med cykel kan relativt enkelt ta en ännu större del av transportererna och för längre sträckor – runt 10 kilometer. Förvaltningen delar uppfattningen att cykelvägnätet behöver förstärkas. Exempelvis med gena cykelvägar och bra skyltning/orienterbarhet, bredare cykelbanor/dubbelfiliga banor, bered plats för byten mellan kollektivtrafik och cykel (cykelparkeringar). Med ett nytt sätt att se på cykel behöver förändringar göras så att cykel kan medföras i kollektivtrafiken. En cykelparkeringsnorm bör arbetas fram för att tillämpas i detaljplaner. Cykel behöver behandlas i samma fas i planeringen som spår och vägar. En samverkan är även nödvändig med andra kommuner då många cykelleder korsar en eller flera kommungränser.

Varutransporter

Staden är beroende av sin försörjning med varor. Lastbilstrafiken är det trafikslag som ökar mest. Följderna av den utvecklingen är ökad trängsel och miljöpåverkan på luft och buller. Ett samlat grepp behövs om varutransporter. Mer varuförsörjning bör i framtiden ske med spårtrafik. Västberga och Lunda har spår kvar och ligger nära större vägar vilket gör dem viktiga att utveckla och värna som distributionscentra. Värtahamnen och Loudden har logistiska fördelar med sina centrala lägen och närhet till vatten och sjötransporter.

Samlastningspunkter och terminaler mellan vägar, spår och eventuella vattenvägar behövs av miljöskäl och trängsel för att klara en effektiv logistik. De mest avgörande faktorerna för koldioxidbelastning från varutransporter är hur långa sträckor som körs med fossila bränslen (transportmönster och antal bilar som kör) samt fyllnadsgraden. Långa transporter bör köras med tåg eller båt till en samlastningspunkt där kortare transporter sedan görs inom staden. Förutsättningen att minska luftföroreningar som partiklar och kvävedioxid beror i högre utsträckning på lokal påverkan från vägtransporter, vilket talar för att terminaler av det skälet bör ligga i eller i närheten till staden.

Energieffektivitet i planeringen

Förvaltningen stödjer samrådsförslagets inriktning där en tät stad ger goda möjligheter till energieffektivitet för uppvärmning och el. Nya hus bör byggas med passivteknik. Hus bör även ses som energiproducenter, inte bara som energianvändare. Det är främst på områdesnivå, detaljplanenivå och i bygglov förutsättningar finns att reglera energianvändningen. I de två miljöprofilområdena Norra Djurgårdsstaden och Lövholmen utgår planeringen från energieffektiva lösningar och hållbara transporter. Detaljplaner och bygglov bör möjliggöra innovativa lösningar. Översiktsplanen kan ange en viljeinriktning som stödjer energieffektiva lösningar.

VATTEN

**Knäckfråga
medskickad från
stadsbyggnads-
kontoret:**
Stockholm som
staden på vattnet är
en viktig del av
Vision 2030. Kan vi
belysa detta mer i
strategierna och på
plankartan och inte
bara som ett fokus-
område med till-
hörande planerings-
inriktning?
Kollektivtrafik på
vatten?

Stockholm som staden på vatten framhålls som en viktig utgångspunkt för framtida planering och det är också ett av de nio fokusområdena i samrådsdokumentet. Tillgänglighet till stränder, bad- och båtliv, bättre vattenkvalitet och hamnverksamhet lyfts särskilt fram, vilket är bra.

Staden på vatten - vattenvägar

Vattenvägarna är en potential som behöver utvecklas mer om vi menar allvar med ”Staden på vatten” och att det finns en transportpotential i vattenvägarna. Saltsjö-Mälareavsnittet är en flaskhals som behöver avlastas. Vattenvägarna är en möjlighet. En klar fördel är att utbyggnaden av vattenvägarna kan göras relativt snabbt. Förvaltningen ser inte att ett nyttjande av vattenvägarna behöver innebära negativ påverkan på vattenkvaliteten, En infrastruktur för vattenvägar behöver skissas fram till utställningsskedet och arbetas in i översiktsplanen. Lämpliga knutpunkter behöver tas fram t.ex. Alvik och Nordvästra Kungsholmen. Knutpunkterna bör väljas där utnyttjandet av vattenvägarna är effektivt ur energisynpunkt (där båttrafik använder mindre energi och bidrar till lägre koldioxidutsläpp än vägtrafik). Dessa bör samordnas med andra knutpunkter (samordning av olika transportsätt).

Om landstinget inte är beredda att organisera kollektivtrafik på vatten bör staden göra detta i egen regi. Staden är idag juridiskt förhindrad, men bör begära lagändring för att möjliggöra detta.

Dagvattenfrågor i tidigare skede

Dagvattenfrågorna har hittills behandlats i ett alltför sent skede och det är svårt att skapa ytor för omhändertagande av dagvatten. I samrådsförslaget finns en bra ambition i att dagvattenfrågorna behöver lyftas fram tydligare. Det är också bra att en planeringsinriktning är att hela tillrinningsområden ska beaktas och att särskild hänsyn ska tas till känsliga sjöar och vattendrag.

Stadens dagvattenstrategi från 2002 ska revideras under 2009. Istället för att hänvisa till Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) bör hänvisningar göras till stadens gällande dagvattenstrategi.

EG:s ramdirektiv för vatten och miljö kvalitetsnormerna för vatten

EG:s ramdirektiv är en viktig förutsättning som saknas i samrådsunderlaget. Direktivet gäller från 2010 i de vattenområden som är så kallade Vattenförekomster (Mälaren, Drevviken, Magelungen, Bällstaån, Saltsjön och dess vikar). Inga försämringar får ske och för de vatten som har sämre status än ”God” (vilket definieras i direktivet), måste åtgärder vidtas för alla utom Mälaren. Ett aktuellt exempel som kan nämnas är Snösättra upplagsområde i Rågsved, som ligger mellan två diken som avvattnas till Magelungen.

Dagvatten från bla skrot och omlastning av avfall leds direkt till sjön (spillavloppsnet saknas, men dagvattenledningar finns).

Det behövs åtgärder för att minska den nuvarande belastningen från dagvatten. En intressant möjlighet för att få effektiva åtgärder är att samordna dagvattenreningsprojekt på en områdesnivå och ge möjlighet att lokalisera reningsinsatser där de gör mest nytta. Detta gäller såväl vid bostadsbyggande och vägutbyggnad. Sett till hela stadens ansvar så är detta en viktig fråga som har stark anknytning till EG:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet). Under 2009 kommer remissen om åtgärdsprogrammet för Norra Östersjöns vattendistrikt. Den kan ge en vägledning för hur frågan kan hanteras. Åtgärdsprogrammet lägger ramar för planeringen och kan få en ingripande påverkan på planförutsättningar för staden, vilket bör beaktas i den slutliga översiktsplanen.

Skyddsområdet för Mälaren som dricksvattentäkt

Länsstyrelsen har fattat beslut om Mälarens vattenskyddsområde (2008-11-25) med skyddsföreskrifter och allmänna bestämmelser. Det påverkar planering och etablering av verksamhet längs Mälarens stränder. Karta och skyddsbestämmelser finns tillgängliga på länsstyrelsen hemsida. Eftersom beslutet är nytt är det svårt att säga vilka konsekvenserna blir. Pågående verksamheter verkar dock inte behöva upphöra.

GRÖNSTRUKTUR

Enligt förvaltningen stödjer strategierna visionen om en sammanhållen och tät stad. Planeringsinriktningen att ”värna den ekologiska infrastrukturen” har en naturlig koppling till strategin om att ”Förstärk strategiska samband i staden och regionen. Säkra viktiga gröna samband och skapa attraktiva målpunkter i grönområden.” Stadens fortsatta utbyggnad kommer att innebära att grönytor bebyggs. Det är enligt förvaltningen ändå i huvudsak mest positivt ur miljösynpunkt att bygga staden tät och inåt.

Samrådsförslagets höga ambitioner om social och fysisk sammanhållning ger utrymme för att se grönstrukturen som en potential som förstärker sambanden. Parker och närnatur kan med fördel utvecklas till viktiga mötespunkter som ökar tillgängligheten till parker och natur. Ekologiskt viktiga samband kan pekas ut och beaktas.

Tydliggör målkonflikter

Konflikter framkommer på flera platser mellan grönstrukturens värden och bebyggelse eller kommunikationer i strategiska samband. Dessa målkonflikter behöver tydliggöras. Det är inte alltid möjligt att behålla de ekologiska funktionerna om oersättliga samband förloras i landskapet. Helhetsavvägningar behöver göras efter en god analys. Det är viktigt att det är synligt vad som vinnns/förloras när avvägningar görs.

Ett exempel på hur svåra avvägningarna kan vara vid målkonflikter är Järvafältet (Igelbäckens kulturresevat). Strategiska samband (kollektivtrafik) hamnar i målkonflikt med det gröna sambandet Järvakilen. Miljö- och hälsoskyddsämnden svarade på

**Knäckfråga
medskickad
från
stadsbyggnads-
kontoret:**

Stödjer strategierna visionen om en sammanhållen stad? Hur ser ni på den potentiella konflikten mellan grönstrukturens värden och ny bebyggelse i strategiska samband?

remissen om Järvalyftet (MHN 2008-11-18). För att minska påverkan på de gröna sambanden föreslogs MHN att de fritidsaktiviteter som planeras i reservatet bör förläggas till kantzoner och i anslutning till de befintliga gårdarna.

Ingrepp och bebyggelse i skyddade naturområden innebär betydande miljöpåverkan och i de fall undantag inte finns i reservatsbestämmelserna, prövning enligt Miljöbalken. Om man väljer att satsa på att utveckla strategiska samband med ny exploatering genom reservaten bör det i planens miljökonsekvensbeskrivning vara tydligt om detta strider mot reservatens syfte och mål.



Utveckla gröna strategiska samband

Stockholms miljöprogram 2008-2011 anger att särskilt värdefulla mark- och vattenområden ska bevaras. Samrådsunderlaget anger att omistliga ekologiska värden inte får gå förlorade. (Definitioner från stadens miljöprogram bör även användas i översiktsplanen för att förenkla begreppen). Det behövs dock en komplettering där de särskilt viktiga områdena/värdena pekas ut. Staden har idag omfattande underlag som möjliggör identifiering av de viktigaste ekologiska och rekreativa sambanden för att kunna säkra deras funktion inför framtiden. Till exempel har nätverk med ädellövträd som är viktiga för biologisk mångfald och spridning identifierats i planeringen av Norra Djurgårdstaden. Kunskaper och analyser av nätverken har framgångsrikt använts i planeringen. Förvaltningen kan bidra med kunskap om vad som bör bevaras, vilka delar som kan förstärkas och utvecklas när staden växer och hur det kan göras.

Förvaltningen anser att det behöver vara tydligare i plankartan hur de strategiska gröna sambanden och knutpunkterna förhåller sig till föreslagna strategiska samband.

Samrådsunderlaget skulle vinna på att ta ställning för vilka gröna samband som är de viktigaste och hur dessa ska tillgodoses. En övergripande grönstruktur med de viktigaste gröna sambanden behöver läggas fast. Det blir särskilt viktigt då delar av grönstrukturen sannolikt kommer användas vid förtätning. Det skulle vara en fördel om det fanns en tydlig strategi för hur dessa ska behandlas, liknande de förhållningssätt som finns i ÖP99 där det t ex fanns utpekade vilka områden som skulle skyddas.

Bättre tillgänglighet till park och natur

För rekreation hänvisar samrådsunderlaget till Parkprogrammet och att skapa attraktiva målpunkter. Förtätning kan innebära att tillgången till närrekreation, särskilt för de

grupper som inte kan ta sig långt, riskerar att minska. Planeringsinriktning för god tillgänglighet till park och natur är bra. En kompletterande planeringsinriktning för närnatur och vardagsmiljöer som är lättillgängliga behövs. Den bristanalys för tillgänglighet till park och natur som håller på att tas fram av stadsbyggnadskontoret bör införlivas i planen. I en tät stad blir tillgängligheten till parker och lekrområden en mycket viktig planeringsfråga.

Miljöförvaltningen har genomfört en undersökning i samarbete med Stockholms universitet om ljudkvaliteter i parker. Undersökningen visar att upplevelsevärden är starkt kopplat till hur höga ljudnivåer parken utsätts för. Upplevelsevärdena var goda i parker i innerstadsmiljö och närförort trots ljudmiljöer omkring 50 dBA. I medborgarenkäten 2007 svarar åtta av tio att de vistas regelbundet i näraliggande parker och grönområden.

Ljudnivåer kring 50-55 dBA upplevs varierande beroende på typ av buller, men ljudmiljön har potential att förbättras med designåtgärder m.m. Vid över cirka 55 dBA upplevde besökarna ljudnivån som störande och förbättringar är önskvärda. Områden som har god ljudkvalitet behöver skyddas. Miljöförvaltningen deltar i stadsbyggnadskontorets arbete med parkplanering och utveckling i Stockholms översiktsplan.

Värdeförtätning

Förvaltningen håller med om att det ofta är möjligt att värdeförtäta rekreationsområden. Resonemanget bakom detta konstaterande behöver dock förtydligas. I vissa stadsnära lägen går det bra att öka grönområdenas användningsmöjligheter, t.ex. genom att skapa trygga parkstråk där gående och cyklister kan förflytta sig mellan och inom bostadsområden. Men andra rekreativa kvaliteter, där grönområdet i sig är målpunkten, kan hamna i konflikt med resonemanget om förtätningens möjligheter. Skogskänsla, naturupplevelse eller ostördhet förutsätter en viss storlek och kvalitet på området. I sådana områden är det därför svårt att förtäta kvaliteterna på en mindre yta utan att förlora upplevelsevärdet.

Grönskan behövs vid klimatförändringar

Med de väntade klimatförändringarna kommer grönskan att få en viktigare roll i stadsmiljön, t ex genom att jämna ut kraftiga vattenflöden eller mildra lokalklimatet med skuggande träd. Möjligheter att plantera träd, buskar och fasadväxter i gaturum och bebyggelse bör användas i högre grad i stadsplaneringen, till exempel med hjälp av parkprogrammet och trädplanen. Behovet av de så kallade ekosystemtjänsterna bedöms komma att öka med ett förändrat klimat. Grönska och väl fungerande naturmiljöer är därför faktorer som behöver få en framskjuten plats i stadsplaneringen.

VERKSAMHETER

**Knäckfråga
medskickad från
stadsbyggnads-
kontoret:**

Terminalområden,
verksamhetsområden
och områden för
stadens tekniska
försörjning redovisas
på kartan under
nuvarande
markanvändning.
Hur ska vi uttrycka
stadens långsiktiga
strategi för dessa
viktiga områden?

Områdena behövs

Stockholm som företagsvänlig stad behöver företagsområden, områden för teknisk försörjning och logistik. Företagsområdena är viktiga för att Stockholm ska behålla sin innovationskraft och kunna erbjuda plats för företagande och utveckling. En tydlighet behövs i vilka verksamheter som ska främjas. Företagsområden och verksamheter som är mindre transportkrävande behöver gynnas liksom innovativa företag som skapar moderna lösningar för hållbar tillväxt. Riktlinjer behövs för hur företagsområden kan utvecklas utan att komma i konflikt med det politiska målet om en fortsatt hög nivå på bostadsbyggandet.

Förvaltningen instämmer i samrådsförslaget där Lunda och Västberga anges som terminalområden som ska värnas i sin nuvarande funktion. Förvaltningen anser att skrymmande industriområden/terminalområden och bostäder inte bör samlokaliseras. Kring dessa behövs en störningszon utan bostäder. Det bör framgå tydligare i översiktsplanen.

Terminalområdena behöver utvecklas och effektiviseras för att klara varuförsörjningen till en växande befolkning. Eventuellt kan det behövas fler mindre terminal i närförorter, med liknande system för samlastning som finns i Gamla Stan.

Även de områden som anges för teknisk försörjning kan effektiviseras men kommer även i framtiden att behövas och bör enligt förvaltningen värnas bättre t ex genom att skyddszoner respekteras..

Dessa områden behandlas även i bilagan miljö- och riskfaktorer. Det bör bedömas i MKB hur de påverkar planen.

Se IT som en infrastrukturfråga

IT behöver ses som en infrastrukturfråga bland andra och med en lika stor betydelse för samhället som andra infrastrukturella frågor. IT-Infrastrukturen måste också planeras. En beredskap behöver finnas för att systemen kan komma att se annorlunda ut och påverkar andra tekniska system. Dess potential ger bland annat förutsättningar för minskade transporter, t ex förändras varubeställning/försörjning.

Upplag och hantering av massor

I en tätare stad ökar svårigheterna med masshantering samtidigt som stora byggprojekt ska genomföras. Grus, betong och asfalt behöver läggas någonstans. För närvarande diskuteras att lägga massor inom Igelbäckens kulturresevat, vilket inte är förenligt med syfte och föreskrifter för området. Områden behöver pekas ut i planen för masshantering vid vägbyggen, upplag och snö. Ett sådant område som är lämpligt för upplag är Lövsta. Massor kan även användas som bullervallar.

Snöhantering

Snöhantering blir ett problem varje år på grund av platsbrist. Staden har fått dispens av Naturvårdsverket för fortsatt dumpning av snö i Riddarfjärden och Saltsjön (Stadsgården, Blasieholmen och Värtan) till 1 maj 2010. MHN är tillsynsmyndighet över dumpningsverksamheten. Dispensen gäller endast för snö som uppsamlats i innerstaden. Inom två år ska utredningar göras för tänkbara alternativ med mindre deponier som kan ta emot snö från ytterstaden och i kombination med återvinning av kyla. Staden bör se till att det finns lämpliga platser för hantering av snömassor och en säker avrinning så att inte yt- eller grundvatten påverkas. Två utredningar har gjorts för att få fram lämpliga platser, men utan större resultat.

SKOLA/FÖRSKOLA

**Knäckfråga
medskickad från
stadsbyggnads-
kontoret:**

Kan eller ska
översiktsplanen på
något sätt ge
vägledning för
planering av
förskolor och
skolor?
Detta är och har
varit ett problem i
många
stadsutvecklingsom-
råden och frågan är
om översiktsplanen
kan vara ett
instrument?

Planering av förskolor/skolor behöver finnas med i detaljplaner eller i planeringen i ett tidigt skede. Formen för hur detta ska göras kan se olika ut. Översiktsplanen skulle kunna innehålla planeringsriktlinjer för planering av förskolor/skolor. Alternativ är att det skapas lämpliga rutiner för att tillgodose dessa behov i planeringen.

Placeringen är viktig så att förskolor/skolor inte hamnar i konflikt med bostäder eller nära andra verksamheter/industriområden där luft- och ljudkvalitet är dålig. Ytor behövs som är lämpliga för lek, antingen som egen gård eller i närheten av lämpligt område. För skolgårdar finns idag inga riktlinjer eller krav finns för att det ska finnas en skolgård. Staden skulle kunna ha egna riktlinjer för skolgårdar.

Ett användbart underlag för planering av skolor och förskolor har under 2007 tagits fram av Miljöförvaltningens hälsoskyddsavdelning, Stadsbyggnadskontoret och Spacescape ”Tillgänglighet till lekområden”. Analysen visar att barns möjligheter att röra sig i staden starkt påverkas av bebyggelsens utformning (var vi ställer hus, hur vägar går, trafikhastighet, och var vi lägger parker, skolor och förskolor).

Slut

Bilagor

- | | |
|----------|--|
| Bilaga 1 | Stockholms Översiktsplan. Samrådsunderlag oktober 2008 |
| Bilaga 2 | Miljökonsekvensbeskrivning |
| Bilaga 3 | Redovisning av riksintressen |
| Bilaga 4 | Redovisning av miljö- och riskfaktorer |