



2009-01-15
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2008-512-03963

Staffan Forsell
Trafikplanering
08-508 266 85
staffan.forsell@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-02-10

Ny översiktsplan för Stockholm. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar besvara remissen från Stadsbyggnadsnämnden med detta tjänsteutlåtande
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Översiktsplanen är kommunens instrument för att uppnå en långsiktigt lämplig mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen. Våren 2007 fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en ny översiktsplan. När en ny översiktsplan tas fram ska kommunen samråda om det nya förslaget. Trafikkontoret har fått samrådsförslaget på remiss.

Kontoret ställer sig bakom den nya översiktsplanen och anser att den följer den linje för stadens fortsatta utveckling som slås an i Vision 2030. Det aktuella översiktsplaneförslaget är strategiskt och övergripande och anger riktlinjer för kommande planering på områdes och detaljnivå.



- Stockholm som staden på vattnet
- 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

- **Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm**
 - Verka för en blandad stad i alla delar av Stockholm
 - Förvalta stadens kvaliteter samtidigt som Stockholm utvecklas
 - Stärk del lokala utvecklingsarbetet genom en långsiktig planering
 - Skapa attraktiva offentliga miljöer i hela staden
- **Förstärk strategiska samband i staden och regionen**
 - Förbättra tillgängligheten till den centrala staden
 - Planera för nya kommunikationsstråk i södra och västra Stockholm
 - Utveckla fler sammanhängande stadsmiljöer
 - Säkra viktiga gröna samband och skapa attraktiva målpunkter i grönområden
- **Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter**
 - Främja en mångald av verksamheter
 - Skapa högklassiga kommunikationer
 - Utveckla attraktiva bostäder och intressanta stadsmiljöer
 - Profilera tyngdpunkterna för kultur, upplevelser och idrott
 - Strategiska områden i ytterstaden är Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen, Farsta, Kista, Spånga, Ulvsunda, Brommaplan och Vällingby
- **Fortsätt att stärka den centrala staden**
 - Vidareutveckla förnyelsen av city
 - Prioritera viktiga lägen i innerstaden
 - Fullfölj satsningen på stadsutvecklingsområden
 - Skapa en tät och mångsidig stad i Stockholms närförorter
 - Strategiska områden i centrala staden är Karolinska-Norra station, Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden, Hammarby



Sjöstad, Nya City, Barnhusviken, Nordvästra Kungsholmen, Alvik,
Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen, Gullmarsplan, Telefonplan,
Årstadfältet

Underlaget avslutas med en beskrivning av den fortsatta planeringsprocessen.

- Bred dialog och öppet samråd hösten 2008
- Planen vidareutvecklas och ställs ut våren 2009
- Färdigställande och politisk behandling hösten 2009

Till underlaget hör en plankarta som visar den nuvarande användningen av mark- och vattenområden samt illustrerar den stadsbyggnadsstrategi som föreslås. En beskrivning av strategiska områden och samband redovisas som bilaga.

Materialet finns i sin helhet på www.stockholm.se/oversiktsplan

Underlaget är framtaget av stadsbyggnadskontorets planavdelning i samarbete med andra förvaltningar och bolag i Stockholms stad. Arbetet leds av en stadsövergripande styrgrupp. Samrådet pågår mellan 10 november 2008 och 12 januari 2009. Trafikkontoret har ansökt om, och beviljats, förlängd remisstid till den 11 februari 2009.

Trafikkontorets synpunkter

Inledningsvis följer kontorets övergripande synpunkter på samrådsförslaget, därefter följer specifika synpunkter.

Övergripande synpunkter

En utvecklingsinriktad översiktsplan

Kontoret ställer sig bakom den nya översiktsplanen och anser att den följer den linje för stadens fortsatta utveckling som slås an i Vision 2030. Både visionen och översiktsplanen är tydligt utvecklingsinriktade och har höga ambitioner för stadens fortsatta tillväxt, med målsättningen att bli en levande och dynamisk storstad. Det aktuella översiktsplaneförslaget är strategiskt och övergripande och anger riktlinjer för kommande planering på områdes och detaljnivå.

Stockholm är omtalat för sin skönhet och sin särpräglade miljö. Vattnet, naturen och kulturhistoriska miljöer är kvaliteter som uppskattas och lockar besökare från hela världen. Dessa kvaliteter måste värnas och utvecklas i den fortsatta planeringen av Stockholm. Det är glädjande att det nya förslaget till översiktsplan vid sidan av den pågående utvecklingen av den centrala staden även tydligt pekar på den stora utvecklingspotential som finns i goda kollektivtrafiklägen i



5(12)



trafiksystemet till följd av skarpare regler för säkerhet och luftkvalitet i tunnelmiljöer samt en ökad svårighet att hantera eventuella olyckor.

Buller och luftkvalitet

Det är viktigt att stadens och länsstyrelsens arbete med den så kallade "Stockholmsmodellen" kan vinna gehör. På så sätt är det möjligt att utnyttja goda infrastrukturlägen och bygga tätt genom att bygga bostäder med tyst sida, för att tillse att bullernormer kan klaras. Vidare är det av yttersta vikt att luftkvalitetsfrågorna beaktas i kommande planering. Trängre gaturum medför sämre genomluftning och som en konsekvens sämre luft, särskilt när det gäller partiklar PM10 och kväveoxider. Anmälningar om överskridanden av miljökvalitetsnormer och boende som störs av trafikbuller och vibrationer blir en fråga för trafik- och renhållningsnämnden i egenskap av väghållare. Det är ofta svårt eller omöjligt att åtgärda problemen utan stora inskränkningar i gatornas funktion i efterhand. Därför är det viktigt att i den fortsatta planeringen ta hänsyn till dessa frågor.

Intensifierad användning av grönområden

En sådan kraftfull förtätning och utveckling av Stockholm som anges i planförslaget kommer att innebära att stadens parker och grönområden används mer intensivt än idag. Många parker, framförallt i innerstaden är populära mötesplatser för människor från omkringliggande stadsdelar och kommuner. Detta ställer delvis andra krav vid såväl utformning som drift- och underhåll av parker och grönområden. Vid utformning av parker och grönområden är det viktigt att i senare planeringsskeden beakta nya krav och även reservera nödvändiga ytor för drift och underhåll av grönområden.

Markområden för hantering av snö, gods, massor och avfall

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 skall fungera. Allteftersom invånarantalet och antalet arbetsplatser ökar kommer anspråk och konkurrens om sådana ytor att öka. Vissa anläggningar, såsom t ex återvinningscentraler, måste ligga inom kommungränserna, medan andra anläggningar kan anläggas i andra kommuner, men i första hand bör lokaliseras inom staden för att minska transporterna. Lokalisering i andra kommuner ställer också höga krav på utvecklad mellankommunal planering.

Exempel på ytor som behöver säkras är:

- Lagringsplatser för snö



- ## Specifika synpunkter

Planens huvudsyfte

Det betonas i inriktningen för arbetet med översiktsplanen att det mellankommunala samarbetet kring olika stadsutvecklingsprojekt är centralt att ta fasta på. Kontoret vill framhålla arbetet i de samverkansprojekt inom den områdesvisa planeringen som pågår i t ex Karolinska-Norra stationsområdet (med Solna), Danvikslösen med (med Nacka) och Skärholmen-Kungens Kurva med Huddinge. Därutöver sker omfattande mellankommunal och regional planering inom ramen för det pågående regionplanearbetet.

Ett hållbart transportsystem

Trafikkontoret stödjer till fullo den i översiktplanen uttalade inriktning att prioritera satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel.

Kollektivtrafiken kommer att få en avgörande roll för att möjliggöra en hållbar utveckling i staden. Detta är särskilt viktigt att betona i samband med den ökning av biltrafiken som förväntas bli en konsekvens av regionens kommande befolkningsutveckling och infrastruktursatsningar. Bussens roll och behov av utrymme i ett hållbart kollektivtrafiksystem bör lyftas fram tydligare. Stombussnätet i innerstaden, tillsammans med det finmaskiga lokalnätet i alla delar av staden stödjer starkt spårtrafikens höga kapacitet på huvudstråken samt ökar kapaciteten över det kritiska Saltsjö-Mälarsnittet. Stombussens

Infrastrukturutbyggnader

Kontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret varit djupt involverade i prioritering av infrastrukturobjekt under lång tid. Inom ramen för Stockholmsförhandlingen redovisade staden detta material.

Stockholmsöverenskommelsens utbyggnadsförslag ligger också till grund för översiktsplanen, vilket kontoret ställer sig bakom till fullo. Av de objekt som föreslås i samrådsunderlaget efter år 2030 anser kontoret att kapacitetsförstärkning över Saltsjö-Mälarsnittet, framförallt för kollektivtrafiken, är särskilt angelägna.

Kontoret kommenterar nedan några objekt där kontoret har kompletterande synpunkter på de objektsbeskrivningar som finns i översiktsplaneförslagets bilaga.

Spårväg Syd – Spårväg syds sträcka i Stockholm körs redan idag av stombuss 173. Vikten av att detta och andra tvärförbindelser med buss i ytterstaden ges prioriterad framkomlighet redan nu bör lyftas.

Spårväg 4 – En spårväg kan leda till bättre tidhållning och framkomlighet bara om den får rätt prioritering och utrymme i gatan. Busslinje 4 kunde också vara mer ”rationell” om den fick en bättre prioritering i trafiken och därmed bättre tidhållning och framkomlighet i åren fram till att en spårväg kan bli verklighet.

Kollektivtrafikstråk söderort – också en sträcka som idag delvis försörjs av stombuss 173. Prioriterad framkomlighet för stombussnätet kan och bör stödja stadsutvecklingen och möjliggör ökat tvärresande långt före 2020

Stockholm fortsätter att växa och utvecklas. Infrastrukturplaneringen måste ständigt drivas framåt så att den bidrar till att göra Stockholm till en levande och dynamisk storstad. Utvecklingen inom trafikområdet måste särskilt stödja planering och utveckling så att andelen trafikanter ökar som väljer kollektivtrafik. För att få en fungerande storstad är det även betydelsefullt att stadens kringfartsleder kompletteras.

Barnperspektiv

Barnperspektivet skall alltid beaktas i planeringen. Barnperspektivet och FN:s barnkonvention finns med i översiktsplanen när det gäller stadsbyggandet men inte när det handlar om trafik och barnens perspektiv på trafikmiljön.

Ju större den täta staden blir desto längre blir det för många barn att ta sig till t.ex. grönområden, idrottsytor och lekplatser. Nya skolor bör ha skolgårdar med plats för både lek, umgänge och idrott och nya förskolor bör ha förskolegårdar eller väl



tilltagna friytor i omedelbar närhet. I en tät stadsstruktur där utrymme för detta saknas i de allmänna parkerna är detta extra viktigt.

Enligt barnkonventionen ska barnkonsekvensanalyser genomföras i projekt där barn är eller blir påverkade. Stadens arbete med barnens perspektiv bör följas upp och utvärderas för att garantera att konventionen följs, speciellt i den fortsatta planeringen av trafik- och stadsbyggnadsprojekt.

Det är viktigt att trafikmiljön runt skolor inspirerar barn och föräldrar till att gå eller cykla till och från skolan utifrån ett trafiksäkerhets-, hälso- och miljöperspektiv.

Personer med funktionsnedsättning

De tillgänglighetsplaner för utemiljön som tagits fram av Tillgänglighetsprojektet kan användas som underlag för områdesvisa fördjupningar av översiktsplanen vad gäller stadsdelarnas tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det finns också behov av att göra områdesvisa fördjupningar för tillgängligheten till publika lokaler och till bostäder. Denna planering bör stödja det fortsatta arbetet med att göra Stockholm tillgängligt för funktionshindrade även efter 2010.

Parker och grönområden

ÖP-förslaget skiljer sig från den nu gällande översiktsplanen i och med att planeringen stödjer kopplingen mellan olika stadsdelar. I underlaget sägs att en medveten parkplanering kan ge bättre parker även om det sker på bekostnad av att vissa grönytor försvinner.

Naturområdena betraktas i planförslaget i viss mån som barriärer som hindrar kontakten mellan människor och försvårar integrationen. Kontoret menar att användning och utveckling av aktiviteter och bebyggelse noga måste studeras och vägas mot andra intressen i den kommande planeringen. Stockholms större sammanhängande naturmarksområden är unika för en stad i världsklass och ger stadsborna möjlighet till motion och vistelse i skogsmark.

I samrådsunderlaget avhandlas parker, natur och idrottsanläggningar i ett stycke. Dessa tre begrepp har rekreation som gemensam nämnare, men har i övrigt helt olika egenskaper och ställer olika krav både på användbarhet, lägen, storlek karaktär etc. Därför bör översiktsplanen klargöra och dela upp dessa begrepp och utveckla dem var för sig för att ge ett rättmätigt underlag för vidare konkretiseringar/fördjupningar.

Stadens offentliga platser, parker och torg bör inte användas för att bygga permanenta byggnader/anläggningar. Ytorna 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, där de då bidrar till att göra gatan mer levande. Stadens attraktivitet bygger på en balans mellan öppna och slutna rum. Grönskande parker eller platser med pulserande stadsliv ger stadens dess karaktär och bestående värde. Stadens attraktivitet ligger också i tillgången till parker som invånare och besökare kan använda för rekreation.

Avfall

Stadens avfallshantering ska vara rationell och miljömässig i alla led, som en del i strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. Genom att skapa goda förutsättningar för en bra hantering, både vid ”källan”, transporter och behandling, ökar möjligheterna att uppnå en hög grad av materialåtervinning och energiutvinning, vilket gör att miljöpåverkan minimeras.

Staden strävar efter att framförallt de tunga avfallsfraktionerna ska kunna hanteras med maskinella system, såsom sopsug, krantömmande behållare och containrar. För vissa fraktioner, såsom t ex grov-, el-, och farligt avfall kommer dock förmodligen manuella system även fortsättningsvis att användas i stor utsträckning.

Nedgrävda återvinningsstationer, som nämns i samrådsförslaget, har många fördelar, men är p g a utrymmesbrist under mark svåra att etablera i befintlig tät bebyggelse. Vid nybebyggelse bör det däremot finnas goda möjligheter att ha nedgrävda, kvartersnära återvinningsstationer, förutsatt att de integreras i ett tidigt skede av planprocessen. Även för övriga hämtsystem är det viktigt att hänsyn tas i den fortsatta planeringen. Det gäller såväl för kvarters- och gatumark (t ex ytor för mottagningsstationer och sopsugsterminaler, samt gatubredder och svängradier) som för byggnader (grovsops- och källsorteringsutrymmen, matavfallstankar etc). För sopsugsanläggningar krävs också att tillräckligt utrymme finns för ledningsdragningen i gatan.

Enligt stadens avfallsplan ska två nya återvinningscentraler för hushållens grovavfall etableras före år 2013, men det är redan idag stora svårigheter att finna lämpliga ytor för den typen av anläggningar. Det är därför av största vikt att ytor reserveras i ett så tidigt skede som möjligt av planeringen. I de fall befintliga anläggningar är hotade p g a planer på annan markanvändning är det också angeläget att ersättningsplatser säkerställs. Lövsta-området, som idag används för



bl a återvinningscentral och annan återvinningsverksamhet, bör även fortsättningsvis vara reserverat för stadens tekniska försörjning.

Remissmaterialet

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden besvarar remissen från Stadsbyggnadsnämnden med detta tjänsteutlåtande och förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut