



Enheten för samhällsplanering
Emma Franzén

Stockholm stad
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Förslag till ny översiktsplan för Stockholm stad

Stockholm stad har översänt förslag till ny översiktsplan till Länsstyrelsen för samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen, PBL (2010:900).

Länsstyrelsens uppdrag

Statens inflytande och påverkan i den kommunala översiktsplaneringen ska utövas främst under samrådet. Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kapitlet PBL. Länsstyrelsen ska vidare särskilt verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att samordna statens intressen har länsstyrelsen inhämtat synpunkter på samrådsförslaget från Försvarmakten, Statens fastighetsverk, Svenska kraftnät, Swedavia och Trafikverket. Inkomna yttranden bifogas.

Länsstyrelsens synpunkter på planförslaget

Övergripande synpunkter

Vi ser positivt på att staden har utvecklat områdesplaneringen utifrån gällande översiktsplan. Det är även positivt att staden pekar ut tre fokusområden och samband i ytterstaden.

Vi anser däremot att översiktsplanens planeringsinriktningar generellt behöver konkretiseras och kompletteras för att fungera som stöd för efterföljande planering och prövning. Översiktsplanen bör också kompletteras med ett tydligare regionalt perspektiv gällande bostadsbyggnad, infrastruktur och grönstruktur.

Därtill anser vi att kartmaterialet behöver uppdateras och utökas. Ett digitalt kartverktyg kan användas för att göra stadens viljeinriktning för mark- och vattenanvändningen mer tillgängliga och tydliggöra vad som är bestämmelser, planeringsinriktningar och ställningstagande gällande exempelvis riksintressen.

Som vägledande dokument för efterföljande planering och prövning ser vi också att översiktsplanen i sin utformning kan tydliggöras för att bättre fokusera på planeringsinriktningar och motiveringen av dessa.

Länsstyrelsen synpunkter på statliga och mellankommunala intressen

Synpunkter på områden av riksintresse

Vi anser att det tydligt behöver framgå i översiktsplanens huvuddokument att stadens ställningstaganden i bilagan för riksintressen är vägledande för efterföljande planering och prövning. Riksintressenas geografiska omfattning behöver också klargöras på karta. Vissa riksintressen saknar kartredovisning och andra kartunderlag brister i kvalitet.

Kungliga Nationalstadsparken

Vi har svårt att se att en omfattande förtätning i områden kring Kräftriket och Bergiusvägen kan ske utöver bebyggelsen vid nya Albano. Ytterligare exploatering i dessa områden kan endast ske om det överensstämmer med intentionerna i 4 kap. 7 § MB och inte påverkar viktiga natur- och kulturhistoriska värden negativt.

Nationalstadspakens funktion som nav i stadens och regionens grönstruktur bör tydligare framgå av översiktsplanen för vägledning i efterföljande detaljplanering.

I översiktsplanen bör det framgå att delar av Norrmalm, området kring Bellevue, Skeppsholmen och Kastellholmen, ligger inom Kungliga Nationalstadsparken.

Vägledning

Det är bra att man i översiktsplanen lyfter fram att de gröna sambanden mellan Norra och Södra Djurgården ska stärkas. Det är av lika stor vikt att de gröna sambanden mellan övriga delar av Nationalstadsparken, de gröna kilarna och stadens grönområden och parker bevaras och stärks. Detta för att Nationalstadsparken ska kunna bibehålla sin funktion som nav i stadens och regionens grönstruktur och fortsätta bidra med viktiga ekosystemtjänster till Stockholms innerstad.

Invid Bergiusvägen måste stor hänsyn tas till de viktiga kulturhistoriska värdena som är knutna till den obebyggda Bergiusdalgången. Dalgången har varit av öppen karaktär sedan långt innan 1500-talet. Även Kräftriket har stora kulturhistoriska värden och här måste eventuell bebyggelse gestaltas så att inte landskapsbilden sett från andra delar av Brunnsviken påverkas negativt. Områdena hyser även stora ekologiska värden, främst knuten till ek. Spridningsvägar för arter knutna till ek får inte förstöras av ny bebyggelse.

Kulturmiljövården

Vi ser en stor brist i att översiktsplanens bilaga för riksintressen inte varit föremål för konsekvensbedömning.

Vägledningens förhållningssätt lyfter knäckfrågor och beskriver karaktärsdrag på ett bra sätt. Vi ställer oss dock kritiskt till och har synpunkter på ett antal förhållningssätt.

Moderna city

Vi anser att förhållningssättet att påbyggnader av moderna city med 1-3 våningar kan fortgå är för generell och kan leda till olämpliga påbyggnader. Vägledningen bör också kompletteras med principer för bevarandet av byggnadsmassan från rekordåren där många objekt hyser höga kulturhistoriska värden.

Vägledning

Staden fastslår att påbyggnader i moderna city med 1-3 våningar kan fortgå. En sådan generell utgångspunkt kan dock leda till att känsliga lägen eller byggnader med stort kulturhistoriskt värde får olämpliga påbyggnader. Vi vill påminna om vår bedömning om detaljplanen för Trollhättan 30. Höjningen där minskade utrymmet betydligt för högre bebyggelse i city som kan komma i konflikt med riksintresset. Samtidigt vill vi framhålla att det är en vällovlig ambition att city ska bli en levande stadsmiljö.

Stadens inställning till moderna citys kulturmiljövärden är otydlig. Området ska enligt vägledningen fortsätta att förnyas för ”att inte trivialiseras till ett uttryck för en begränsad tidsperiod”. Idag upplever vi att rivningar i city sker okontrollerat, med kumulativa skadeeffekter på riksintressets modernistiska årsring. Det är därför otillfredsställande att programmet för city inte har färdigställts som planeringsunderlag till översiktsplanen.

Den klassiska stenstaden

Vi instämmer inte fullt ut i stadens syn på att innerstaden behöver kompletteras med nya bostäder och andra byggnader för att klara trycket av efterfrågan. En konsekvensanalys av vägledningen efterfrågas särskilt i detta sammanhang.

Vägledning

För temat den klassiska stenstaden sägs att innerstaden behöver kompletteras med nya bostäder och andra byggnader där det är möjligt för att klara trycket av att många vill bo i innerstaden. Innerstaden har en hög täthetsgrad, utrymmet för förtätningar är begränsat och riskerna är stora att skada värden och karaktärsdrag i parker och grönytor, platsbildningar och siluetter. Det leder sannolikt även till rivningar av årsringar.

Innerstaden utanför den klassiska stenstaden

Vi håller inte med om stadens bedömning att åtgärder i innerstaden, utanför den klassiska stenstadens gränser, saknar grund för hänsyn till 1800-talets höjdskala och karaktärsdrag. Stadens generella inställning bör strykas i översiktsplanen då den föregriper vår bedömning och kan vara till skada för riksintressets värden.

Förhållningssättet gällande industrier och sjukhusområden utanför stenstaden bör nyanseras.

Vägledning

Även åtgärder utanför den klassiska stenstadens gränser kan leda till påtaglig skada på förståelsen och upplevelsen av stenstaden. Det är en bedömning som måste göras vid varje specifikt fall.

Det friare förhållningssättet för t.ex. industrier och sjukhusområden utanför stenstaden är inte heller oproblematiskt. Även dessa områden har kulturhistoriska värden som inte får byggas bort.

Den offentliga och demokratiska staden

Byggnader utanför, men även inom, den offentliga förvaltningen har sällan något egentligt skydd, varför det finns ett stort behov av reellt skydd. En princip som är angelägen att framhålla i översiktsplanen.

Vi undrar om staden avser att göra ett urval utifrån förhållningssättet om att avläsbarheten av den offentliga och demokratiska staden tillgodoses genom att en representativ del av resterade byggnader från respektive funktion bevaras.

Vi ser att ett förhållningssätt kan behövas för att värna hamnar och kajers betydelse för förmedling av Stockholms som hamnstad.

Vägledning

Att det bedöms svårt att förstärka skyddet genom planbestämmelser eller byggnadsminnesförklaring för de byggnader som inte längre förvaltas av offentliga myndigheter är inte ett tillfredsställande förhållningssätt. Särskilt med tanke på att flera av de offentliga byggnaderna är centrala för upplevelsen och förståelsen av riksintresset.

Överlappande riksintressen

Vi vill förtydliga att det finns aspekter inom riksintresset för kulturmiljövården som inte ingår i nationalstadsparken. Det finns därför skäl till att de överlappar varandra.

Vägledning

Fördjupningen av översiktsplanen för nationalstadsparken från 2009 avses fortsätta gälla inom den nya översiktsplanen. Man ifrågasätter dock att riksintresset för innerstaden och Djurgården ligger kvar för nationalstadsparksdelen.

Avvägningar mellan riksintressen gentemot andra intressen

Vi vill i tydliggöra att ett riksintresse inte får vägas mot ett annat intresse om detta medför påtaglig skada på riksintresset.

Vägledning

Vissa formuleringar i översiktsplanen speglar förhållningssätt som inte överensstämmer med hur riksintressen är tänkta att fungera gentemot andra intressen.

Arkitektonisk kvalitet och högklassig gestaltning

Vi ser ett behov av att staden i översiktsplanen utvecklar sin syn på arkitektonisk kvalitet och högklassisk gestaltning

Vägledning

Återkommande nämns hög arkitektonisk kvalitet och högklassig gestaltning. Hur är det exempelvis tänkt att nya tillägg ska samspela med, och inte konkurrera ut, befintlig bebyggelse?

Hamnar

Kartredovisningen av riksintressen Stockholms hamn baseras på ett felaktigt kartsnitt från Trafikverket. Kartredovisning utifrån riksintressepreciseringen för Stockholms hamn finns att tillgå från oss eller Trafikverket.

Utifrån plankartans redovisning står utveckling på Masthamnen i konflikt med hamnverksamheten. Hur riksintresset ska tillgodoses behöver framgå av översiktsplanen.

Loudden

Det pågår ett samarbete mellan berörda myndigheter (Försvarmakten, Energi-myndigheten, MSB, Trafikverket och Länsstyrelsen) för att säkerställa en långsiktigt hållbar struktur för regionens försörjning av flytande drivmedel. Inom det samarbetet kommer försörjningen under normala förhållanden att beaktas, men även under störda förhållanden som vid en större samhällskris och vid höjd beredskap. Detta arbete påverkar utvecklingen av Loudden tidsmässigt. Trafikverket avser inte att ta ställning till Loudden som riksintresse innan denna struktur är säkerställd.

Vägar

Riksintresset Klarastrandsleden anges som stadsutvecklingsområde. Hur detta påverkar riksintresset bör beskrivas i översiktsplanen. Vidare bör det framgå att riksintresset E4 ingår i TEN-T-nätet och att det för Hjulsta trafikplats finns en riksintresseprecisering.

Det är lämpligt att på plankartan redovisa båda alternativen för Östlig förbindelse, sänktunnel respektive bergtunnel.

Vägledning

För Östlig förbindelse redovisas den tidigare aktuella Österleden på kartan i riksintressebilagan. Läget stämmer i stort med alternativet med en sänktunnel i den utredning för Östlig förbindelse som pågår. På plankartan saknas Östlig förbindelse, men två alternativ redovisas på kartan över kommunikationsstråk. Östlig förbindelse har redovisats i två alternativ till Sverigeförhandlingen. Riksintresset för Östlig förbindelse kommer att revideras när sträckning är vald.

Järnvägar

Hur tänkt stadsutvecklingsområde kring järnvägssträckan mellan Stockholms central och Tomtebodavägen påverkar riksintresset bör beskrivas i översiktsplanen.

Riksintresset för Östra bangården kan inte hävas förrän det är klarlagt att ersättning kan fås i Västra bangården.

Det bör förtydligas att utbyggnaden av Mäljarbanan omfattar 2 nya spår inom Stockholms stad, liksom att Citybanan redan är utbyggd. Det bör även förtydligas att Värtabanen, hela sträckan mellan Tomtebodabangård och Stockholms hamn inklusive Västra och Östra bangården är av riksintresse. Järnvägen ingår även i det europeiska nätet TEN-T.

Det bör i texten framgå att både Saltsjöbanan och Roslagsbanan är av riksintresse.

Vägledning

Järnvägen genom centrala Stockholm är av riksintresse: Sträckan Älvsjö-Stockholm-Ulriksdal ingår i TEN-nätet och är av internationell betydelse, och ingår även i det strategiska godsnätet. Järnvägssträckan mellan Stockholms central och Tomteboda anges som stadsutvecklingsområde samt att en överdäckning av Västra city kan påverka riksintresset.

Det utreds för närvarande om det är möjligt att avveckla Östra bangården. Planen redovisar ett utvecklingsområde på platsen, men om det är möjligt att exploatera här är ännu inte klarlagt.

Bromma flygplats

Utifrån de utredningar som nu pågår kring Arlandas utveckling och tillgänglighet anser vi att Bromma flygplats inte kan avvecklas förrän det klarlagts att tillräcklig kapacitet är säkerställd på andra flygplatser.

Vi anser inte att det är lämpligt att i översiktsplanen ange att prövning av stadsutveckling kring flygplatsen ska avgöras för varje enskilt fall. Översiktsplan ska underlätta efterföljande planering. Vi anser att översiktsplanen ska redovisa att riksintresset tillgodoses genom att bostadsbebyggelse inte tillkommer inom område med ljudnivåer över FBN 55 dBA, på liknande sätt som det redovisas i gällande översiktsplan. Även markbullrets utbredning är i dagsläget en tydlig begränsning för möjlig bebyggelse i området kring flygplatsen.

Översiktsplanen bör kompletteras med information om att samråd med LFV ska ske för bebyggelse högre än 20 meter över marknivån.

Vägledning

En nedläggning av Bromma flygplats förutsätter att motsvarande kapacitet kan lösas på Arlanda. Arlanda har redan idag vissa kapacitetsproblem, framförallt inom terminal- och driftområdet. Ett arbete inleds under våren 2017 med att ta fram en riksintresseprecisering för Arlanda flygplats.

Ett beslut om att de nya markbullerkurvorna som ska ersätta de som finns i riksintressepreciseringen kommer att fattas av Trafikverket inom kort. I slutet av 2017 kommer Bromma flygplats att få en ny hinderbegränsande yta.

Stockholm stad berörs, förutom av den hinderbegränsande ytan för Bromma flygplats, även av MSA-ytor för både Bromma och Arlanda flygplatser. MSA-ytorna innebär att alla byggnader som planeras bli över 20 meter behöver prövas av LFV i en flyghinderanalys.

Kraftledningsnätet

Kraftledningarna tillhörande stamnätet bör synliggöras i översiktsplanens kartmaterial, i första hand kartan över tekniska försörjningssystem.

Vi anser att projektet Storstockholm Väst bör omnämnas i översiktsplanen.

Vägledning

Projektet Stockholms Ström startades för att säkerställa framtida krav på överföringsförmåga, tillgänglighet, driftsäkerhet och god miljö. Projektet medför att delar av elnätet mark- eller tunnelförläggs i Stockholm stad. En konsekvens av detta är att mark frigörs, men det är inte det huvudsakliga syftet med projektet.

Efter det inledande arbetet med Stockholms Ström framgick att de ursprungliga åtgärderna inte var tillräckliga för att möta det framtida elbehovet i regionen. Därför planeras ytterligare förstärkningar. Dessa ingår i projektet Storstockholm Väst.

Svenska kraftnäts anläggningsobjekt finns att hämta via [Geodataportalen](#) som WMS eller som en shapefil. Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från stamnätsledningar och stationer.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisas till *Perspektivplan 2025* och *Nätutvecklingsplan 2016-2025*. För mer information se Svenska kraftnäts yttrande.

Natura 2000-områden

Det bör framgå att Natura 2000-områdena även utgör områdesskydd enligt 7 kap. miljöbalken.

Vägledning

Den nämnda tillståndsplikten regleras av 7 kap. 28 a § miljöbalken. Förhållningssättet till Natura 2000-områdena behöver utgå främst från de hänsyn som tillståndsbestämmelserna kräver.

Naturvård

I stadens förhållningssätt anges att eventuella förfrågningar som inkommer ska behandlas utifrån principen att riksintresset inte ska ta påtaglig skada. Vi vill tydliggöra att i eventuella projekt med beröring på de Geer-moränerna ligger ansvaret på staden att beskriva hur riksintresset tillgodoses. Samrådsförslagets redovisade förhållningssätt behöver i detta hänseende utvecklas för tydligare vägledning.

Vägledning

Utöver att redogöra för hur riksintressen ska tillgodoses, bör kommunen i översiktsplanen vid behov precisera riksintressena. Vid exploateringsprojekt som kan påverka De Geer-moränerna uppstår ofta frågeställningar som kräver särskilda utredningar. Det kan därför behövas en fördjupning av riksintresseunderlaget och en tydligare precisering i översiktsplanen.

Notera att Länsstyrelsens rapport med Naturvårdsverkets översiktliga avgränsning och beskrivning av de Geer-moränerna har rapportnr. 2001:15.

Friluftsliv

Beslut från Naturvårdsverket kring nya riksintressen för friluftslivet omfattande Ulriksdal–Haga–Djurgården och Järvafältet väntas under 2017.

Synpunkter på mellankommunal samordning

Vi anser att översiktsplanen saknar en beskrivning kring hur stadens tänkta bebyggelseutveckling förhåller sig till grannkommunerna och regionens utveckling i stort. Exempelvis gällande transportförsörjning och utvecklingen av stadsboulevarder i angränsning till omgivande kommuner.

Vi anser även att översiktsplanen tydligare bör relatera till RUFSS. Exempelvis behöver resonemanget om hur framtida markanvändning påverkar transportinfrastrukturen och grönstrukturen i ett regionalt sammanhang utvecklas i översiktsplanen.

För att värna den regionala grönstrukturen ser vi att översiktsplanen behöver kompletteras med riktlinjer för mellankommunal samverkan kring de gröna kilarna.

Vägledning

Framkomligheten för kollektivtrafiken, och särskilt för stomtrafiken, på vägnätet är en väsentlig regional fråga. Ett exempel är stråket Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Nockebybron, vilket föreslås som stadsboulevard. Från Stockholm och inåt till Brommaplan saknas kollektivkörväg. En omvandling till stadsboulevard behöver hantera denna brist, som är av stor betydelse för kollektivtrafiken mellan Stockholm, Solna och Ekerö.

Synpunkter på miljö kvalitetsnormer för vatten

Det saknas en tydlig koppling mellan översiktsplanen och de strategiska styrdokument som kommunen har ställt upp för vattenrelaterade teman. Vi bedömer också att kopplingen till konsekvensbeskrivningen bör stärkas.

Vägledning

Vi har sett att dagvattenhanteringen kopplad till detaljplaner i olika delar av kommunen behandlas väldigt ojämnt. Beroende av rådande förutsättningar i varje detaljplaneområde ska de vara olika, men i stora drag bör dagvattenstrategin följas. Detta bör gå att styra upp med hjälp av översiktsplanen. För vattenfrågor är det främst styrdokumentet Stockholms dagvattenstrategi och Handlingsplan för god vattenstatus som behöver beaktas.

Vattenförvaltning

Vi anser att översiktsplanen bör kompletteras med kartmaterial och beskrivning av de vattenområden som särskilt måste beaktas vid planering och byggande.

Vägledning

Det är viktigt att analysera hur den förändrade markanvändningen förhåller sig till de utpekade vattenförekomsternas behov av hänsyn och åtgärder. Den kartan som finns i samrådsförslaget gällande ekologisk status kan med fördel kopplas ihop med kartan som visar de prioriterade exploateringsområdena. Då framgår det tydligare var problemområden kan finnas.

Staden bör i de vattnen som inte når god status analysera miljöproblemen och redovisa hur dessa kan avhjälpas genom åtgärder eller strategier i detaljplaneringen. Beskrivningen av detta behöver utvecklas i översiktsplanen för att underlätta framtida detaljplaneringsarbetet.

Svämplan

Det är viktigt att kommunen i översiktsplaneringen kartlägger var svämplan till sjöar och vattendrag finns och hur hänsyn ska tas till dessa vid detaljplaneringen.

Vägledning

En vanlig förekommande svårighet med planering av ny bebyggelse bland befintlig bebyggelse är att de områdena som inte redan är ianspråktagen ofta består av mark som ligger i svämplan till sjöar och vattendrag. Dessa svämplan fyller en viktig funktion för att buffra höga vattenflöden och genom att främja rening av förorenade vatten. Samtidigt som bebyggelse i svämplan leder till sämre möjligheter att upprätthålla eller skapa god vattenkvalitet kan det leda till att byggnader skadas av översvämningar eller fukt.

Recipienter för dagvatten

Det behöver tydligare framgå av översiktsplanen vilka ytvattenförekomster som kommer att beröras av planen avseende framtida dagvattenhantering. Åtgärder som krävs för att god status på grund av övergödnings- och/eller miljögiftsproblematik behöver också ges utrymme i översiktsplanen.

Vägledning

De vanligaste miljöproblemen i kommunens ytvatten är övergödning, miljögifter och förändrade habitat genom fysisk påverkan, bristande tillsyn av miljöfarliga verksamheter och kemiska ämnen som läcker från byggnader, vägar och fritidsbåtar.

Det finns förbättringskrav att leva upp till vad gäller belastning av näringsämnen och miljögifter. För att klara dessa krav måste åtgärder genomföras. I nuläget uppnår de flesta av de sjöar och vattendrag som berör staden inte god status på grund av övergödnings- och/eller miljögiftsproblematiken.

Bällstaån

För att hantera Bällstaåns miljöproblem behövs strategier för att både hantera förbättringskraven och översvämningssproblematiken. Vi efterfrågar en översikt över lågpunkter i staden och en bedömning huruvida dessa områden är lämpliga

att bebygga eller kan göra större nytta på annat sätt. Då Mälarens framtida vattennivåer är osäkra är det viktigt att inte möjliga framtida svämplaner bebyggs.

Vägledning

I planförslaget nämns endast översvämningsskarteringen för Mälaren och att problem med översvämningar här kommer att lösas genom bygget av den nya Slussen. Det återstår dock en problembild om vad som händer med Mälaren och dess tillrinnande vattendrag i det längre perspektivet när havet stiger allt mer. Det finns flera områden i Stockholms stad som idag inte är bebyggda på grund höga översvämningrisker. Ett antal av dessa områden utpekade som önskvärda tillväxtdelar av staden, bland annat längs Bällstaån.

Avlopps- och dagvattenhantering

Vi efterfrågar en redovisning i översiktsplanen av åtgärder för att förebygga en försämring av ytvattenrecipienter genom utsläpp från dagvattenledningssystemet. Detta behövs för att detaljplaner ska kunna realiseras i den takt som krävs.

Vägledning

Det finns ett stort behov av att förbättra och förnya avloppsledningsnätet. I detta sammanhang är det befintliga kombinerade dag- och spillvattensystemet ett problem, då det ger upphov till bräddning av orenat avloppsvatten till ytvattnet. Blötare vintrar och fler skyfall riskerar därtill att leda till fler bräddningar av orenat avloppsvatten. En fara med att ersätta det kombinerade dag- och spillvattennätet med ett separerat eller duplicerat system, är dock att större mängder orenat dagvatten kan komma att ledas ut direkt i ytvattenrecipienter.

Dagvattenrelaterade utsläpp ligger bakom de flesta problem i stadens ytvatten. Utvecklingen runt dagvattenhanteringen presenteras på stadens webbplats i form av tre indikatorer. De visar att utvecklingen går åt fel håll. Det som krävs är bland annat ökat lokalt omhändertagande av dagvatten, att andelen icke-hårdgjorda markytor ökar markant, samt att antalet förekomster av och den totala mängden bräddat avloppsvatten till recipienter begränsas ordentligt.

Vattenrenande skärmbassänger

Vi anser att vattenrenande skärmbassänger i recipienter inte är långsiktigt hållbara reningslösningar. Planförslagets beskrivning av åtgärdsförslag bör förtydligas om att vattenrenande skärmbassänger är kortsiktiga nödåtgärder och bör betraktas som sådana i planeringsarbetet.

Vägledning

I ett antal av stadens sjöar har vattenrenande skärmbassänger anlagts. Dessa kräver skötsel för att fungera optimalt och tar dessutom en del av vattenytan i anspråk. Enligt stadens dagvattenstrategi bör föroreningar begränsas redan vid källorna. Skärmbassänger, som på kort sikt kan vara ett nödvändigt ingrepp, är inte detsamma som lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartermark som förespråkas av dagvattenstrategin. En hållbar stadsbebyggelse ska egentligen aldrig behöva en skärmbassäng.

Båthamnar/uppställningsplatser

Vi vill uppmärksamma på att en utökning av båtantalet vid en anläggning kan leda till en ökad belastning av tributyltennföreningar (TBT) till vattenmiljön, såvida anläggningen inte enbart tillåter båtar som är sanerade.

Vägledning

Inom Stockholms län faller TBT statusen i så gott som alla vattenförekomster som undersökts avseende detta ämne. Användningen av TBT är således förbjuden, men gamla båtar kan fortfarande ha kvar rester av ämnet på skrovet.

Staden har tillsynsansvar för alla fritidsbåthamnar och båtuppläggningsplatser i staden. En del vattenförekomster har fortfarande stora utsläppsproblem med TBT. TBT har använts i båtottenfärger som ett skydd mot påväxt på skrovet men har förbjudits på grund av dess extrema giftighet för vattenlevande organismer. Nu finns gränsvärden för sediment och vatten enligt vattenförvaltningsförordningens föreskrift HVMFS 2013:19. Hittillsvarande erfarenhet från miljöövervakning runtom i Sverige visar att TBT överskrider gränsvärdet i många fall där båthamnar/marinor finns.

Synpunkter på hälsa, risk och säkerhet

Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå vid havet

Vi anser att grundprincipen för att hantera översvänningsfrågor bör vara att ingen bebyggelse ska planeras i områden med risk för översvämning, idag och på längre sikt. Ny exploatering vid havet bör ha ett tidsperspektiv på minst 100 år.

Vägledning

Staden frångår i planförslaget våra översvänningsrekommendationer för ny bebyggelse vid havet. Stadens generella princip för byggande vid Saltsjön är att sammanhållen bostadsbebyggelse och samhällsviktiga funktioner ska läggas på nivån 2,25 i RH2000. Vår rekommenderade nivå är 2,7 i samma höjdsystem. Det innebär att staden i varje enskild detaljplan vid havet behöver motivera och visa på bebyggelsens lämplighet. För havet gäller en större osäkerhet och en annan översvämningssituation än vad gäller för sjöar och vattendrag. Även om det finns osäkerheter i klimatscenarier så är det troligt att havet kommer att fortsätta att stiga efter år 2100. Sammanhållen bostadsbebyggelse som placeras vid havet bör ha ett långt tidsperspektiv.

I övrigt kommer våra nya rekommendationer för byggande i översvänningsområde för övriga sjöar och vattendrag i länet att fastställas första kvartalet 2017.

Bebyggelse i översvänningsområden

Vi anser att en grundläggande princip för översiktsplanens planeringsinriktningar bör vara att bebyggelse inte ska planeras i översvänningsområden.

Vi förordar att översvänningsproblematiken för utvecklingsområdet Älvsjö hanteras mer övergripande än i enskilda detaljplaner.

Vägledning

Planeringsinriktningarna i översiktsplanen tyder på att kommunen avser att använda skyddsåtgärder i översvänningsområden för att kunna bebygga platser som från början kan ses som olämpliga. Det är en princip som bygger på försvar. Just för havet kan det dock vara en kostsam princip om den är satt för lågt. Det är viktigt att staden, i det längre perspektivet, har tänkt på vad exploatering i utsatta lägen kan få för konsekvenser för framtida samhällskostnader.

Ett exempel är utvecklingsområdet för Älvsjö. Beroende på vilken täthet detta område kan komma att få finns det stora utmaningar att hantera gällande översvänningsrisk från skyfall. Området ligger på gammal sjöbotten och har låga punkter som lätt kan ansamla vatten. Att hantera ett sådant område i enskilda detaljplaner kan vara svårt.

Förorenade områden

Vi anser att översiktsplanen tydligare bör lyfta fram och ta hänsyn till att föroreningar i mark, vatten och byggnader vid exploatering och förändrad markanvändning utgör en risk för människors hälsa. Vi anser därför att staden ska redovisa de utpekade utvecklingsområdena där mer kunskap krävs gällande föroreningsituationen.

Som vägledning för kommande detaljplaner, och för att minska risken för att boende och andra utsätts för oönskade ämnen i t.ex. inomhusluften (inträngning av skadliga gaser) och närmiljön, bör översiktsplanen även redovisa en strategi för förorenade områden.

Vägledning

Många av de 140 000 lägenheter som enligt översiktsplanen ska byggas i kommunen kommer att uppföras i områden med lång industrihistoria och kemikalieintensiva verksamheter. För att möjliggöra en omvandling av dessa miljöer till bostäder och arbetsplatser krävs omfattande kunskapsinhämtning i form av utredningar och efterföljande åtgärder i mark, vatten och byggnader. Ofta är utrednings- och åtgärdsskedena långa processer med platsspecifika utmaningar vad det gäller bevarandebeståndet och riskfrågor.

Vi bedömer att det i flera av planförslagets utpekade utvecklingsområden råder en komplex föroreningsbild. Det ställer krav på att staden kan redovisa för hur omvandlingen långsiktigt kan ske på ett hållbart sätt i ett hälsoperspektiv avseende föroreningsproblematiken.

Planeringsinriktning för markföroreningar

Vår bedömning är att den övergripande målsättningen i översiktsplanen bör utgå från Naturvårdsverkets utgångspunkter för efterbehandling där en långsiktig åtgärd för människan och miljön är huvudalternativet.

Vägledning

För markföroreningar krävs enligt planförslaget undersökning av mark samt eventuellt marksanering eller overtäckning.

Barnperspektiv

Vi delar konsekvensbeskrivningens bedömning att planförslaget inte belyser barnperspektivet i tillräcklig utsträckning. Riktlinjer bör finnas i översiktsplanen för att särskilt beakta barnperspektivet vid planeringen av skolor, förskolor och lektytor samt vid analys av rörelse- och transportmönster kring dessa.

Vägledning

Det planerade omfattade byggandet medför att barns ökade känslighet för föroreningar måste beaktas i planeringsskedet och vid genomförandet.

Risker med transporter av farligt gods

Vi anser att riskerna med transporter av farligt gods tydligare måste beaktas i översiktsplanen och att staden tar ställning till hur riskerna ska hanteras i efterföljande planering.

Vi önskar en beskrivning av hur planeringsinriktningen *Ny bebyggelse i anslutning till vägar, järnvägar och industrier där farligt gods hanteras ska utformas så att konsekvenserna av eventuella olyckshändelser omhändertas*, ska uppnås.

Vi anser att också transporter av farligt gods behöver lyftas under planeringsinriktningarna i avsnittet om trafik och mobilitet.

Vi anser att översiktsplaneringen bör utgå från rekommenderade skyddsavstånd för ny bebyggelse intill vägar där det transporteras farligt gods.

Vägledning

Tidigare svårutnyttjade områdena får nu högre värde på grund av det ökade trycket på bostadsbyggande. Områden som tidigare inte har varit lämpliga för bostäder med avseende på risk blir nu aktuella för expolatering. Vi betraktar fortfarande områden längs vägar där det transporteras farligt gods och vid farliga verksamheter som olämpliga för bebyggelse. Om problemområden och ställningstaganden kring dessa tydligt behandlas i översiktsplanen ger det en effektivare detaljplanering.

Oavsett hur vägnätet utvecklas i Stockholms stad så kommer det alltid att krävas transporter av farligt gods. Detta är viktigt att beakta i planeringen av vägnätet som helhet. Dessa transporter är nödvändiga för en robust stad och får inte förbises i strävan att uppnå bostadsmålet.

Vi har tagit fram generella rekommendationer för bebyggelse intill rekommenderade vägar och järnvägar för farligt gods, vilka finns tillgänglig på [vår webbplats](#).

Stadsgator och stadsboulevard

Vi anser att det behöver förtydligas hur transporter av farligt gods på sikt planeras i staden då rekommenderade leder för transport av farligt gods omvandlas till stadsgator och stadsboulevard. Strategier och inriktningar behöver inkluderas i översiktsplanen.

Vi anser att vårt, Trafikverkets och stadens gemensamma projekt *Gemensam syn på riskhantering i Stockholmsregionen* behöver redovisas i översiktsplanen.

Vägledning

Projektet *Gemensam syn på riskhantering i Stockholmsregionen* ska fokusera på bland annat riskhantering i tidiga skeden av planprocessen och tvärsektoriell (aktiv) riskhantering. Dessa riskhanteringsområden ser vi som viktiga och relevanta för stadens översiktsplanering.

Inom fokusområdet tvärsektoriell riskhantering pågår ett projekt kring vägvalsstyrning av farligt gods inom staden. Översiktsplanen ska redogöra för en riskbild av nuläget men även peka ut strategier mot valt horisontår. Detta kan ske t.ex. i form av planering av framtida rekommenderade transportleder för farligt gods och områden där riskfylld verksamhet, och verksamhet som utgör målpunkter för transporter av farligt gods, bör lokaliseras.

Överdäckning

Stadens syn på överdäckning kopplat till möjlig stadsutveckling och transporter av farligt gods behöver framgå av översiktsplanen.

Vägledning

Överdäckning nämns som en möjlighet i stadsutvecklingen, men synen på överdäckning skulle kunna beskrivas i ett samlat resonemang i planen. Även en redovisning av föreslagen bebyggelseutveckling inklusive sammanfallande förekomst av tunnlar och komplexa anläggningar skulle tydliggöra förutsättningarna för exploateringen.

Vid överdäckning av järnväg eller rekommenderade vägar för transport av farligt gods anser Länsstyrelsen att riskhänsyn behöver uppmärksammas särskilt, speciellt om bebyggelse planeras att ligga ovanpå överdäckningen. Staden behöver beakta att överdäckningar innebär såväl tekniskt komplicerade som ekonomiskt kostbara lösningar. Om en väg ska överdäckas kan det bli aktuellt att tilldela den kommande tunneln en kategori med restriktioner för vissa transporter av farligt gods i enlighet med Transportstyrelsens allmänna råd om tunnelkategori B–E, TSFS 2012:27. Behov av omledningsvägar och alternativa vägar för transporter av farligt gods behöver även uppmärksammas. Vidare vill Länsstyrelsen framhålla att en överdäckning av Europavägar och större leder kräver samarbete med oss, Trafikverket och berörda kommuner.

Bebyggelsefritt avstånd utmed väg och järnväg

För att möjliggöra viss utveckling av vägar och järnvägar och minska risker vid olyckor och överskridande av riktvärden för exempelvis luftkvalitet behövs ett byggnadsfritt avstånd mellan väg/järnväg och ny bebyggelse. Länsstyrelsens beslut om utökat byggnadsfritt avstånd enligt 47 § väglagen ska också beaktas i bygglov och detaljplaner. Se Trafikverkets yttrande för mer information.

Buller

Utifrån lagändringar i miljöbalken och plan- och bygglagen, tillsammans med förordning och nya nationella vägledningar, anser vi att staden behöver en vägledning som stöd för detaljplaneringen. Denna vägledning bör knytas till översiktsplanen.

Vägledning

Den 2 januari 2015 skedde ändringar i miljöbalken och plan- och bygglagen med syfte att underlätta bostadsbyggandet i bullerutsatta områden utan att riskera påverkan på människors hälsa. Ändringarna innebar bland annat nya krav i plan- och bygglagen gällande omgivningsbuller vid lokalisering, utformning och placering av bostadsbyggnader. Det ställs dessutom nya krav i plan- och bygglagen på redovisning av bullervärden vid planläggning och bygglovsprövning.

I april 2015 beslutade regeringen om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. Förordningen, som trädde i kraft den 1 juni 2015, innehåller riktvärden för utomhusbuller från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader.

Vidare har Boverket och Naturvårdsverket har tagit fram nya vägledningar för industribuller och annat verksamhetsbuller. Naturvårdsverkets vägledning ger stöd vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Boverkets vägledning rör hantering av industribuller vid planläggning och bygglov.

Länsstyrelsens synpunkter på övriga allmänna intressen

Bostadsförsörjning

Vår erfarenhet är att staden bedriver ett bra och modernt bostadsförsörjningsarbete. Riktlinjerna ger generellt en bra beskrivning av bostadsmarknaden, bostadsbeståndet och hur många bostäder som behöver byggas med hänsyn till befolkningstillväxten.

Stockholms stad står för en betydande del av länets totala bostadsbyggande, cirka 40 procent. Landstinget genom Tillväxt- och regionplaneförvaltningen är på väg att revidera det regionala målet om 16 000 bostäder per år. Det innebär höjda mål för länets alla kommuner.

Om att inkludera riktlinjerna i översiktsplanen

Vi rekommenderar att riktlinjerna för bostadsförsörjningen redovisas i ett eget dokument. Om staden väljer att ha kvar riktlinjerna i översiktsplanen behöver kommunen ta ett aktivt beslut om riktlinjer för bostadsförsörjningen, separat från beslutet om antagande av översiktsplan.

Vägledning

I juni i år kom Boverkets nya vägledning för hur kommunerna ska arbeta med riktlinjer för bostadsförsörjningen. Enligt dessa ska riktlinjerna redovisas i ett separat dokument som beslutas av kommunfullmäktige. De kan alltså inte beslutas som en del av översiktsplanen. Detta är en följd av den ändring i bostadsförsörj-

ningslagen som trädde i kraft den 1 januari 2014. Riktlinjerna ska nu vara vägledande när kommunen i översiktsplaneringen tillämpar och bedömer det allmänna intresset i 2 kap. 3 § punkt 5 PBL, det vill säga bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Staden har på ett tidigt stadium i processen haft kontakt med oss där vi diskuterat upplägg och innehåll av riktlinjerna. Vid denna tidpunkt hade Boverket ännu inte kommit med vägledningen varför vi inte hade några synpunkter på att inkludera riktlinjerna i översiktsplanen.

Särskilda grupper

Vi ser gärna att riktlinjerna utvecklar exemplen om bostäder för unga och studenter. Vi ser också behov av att komplettera med information kring hemlöshet och det vräkningsförebyggande arbetet, liksom bostäder för äldre och funktionsnedsatta.

Texten bör även ses över med hänvisning till den nya lagstiftning som trädde i kraft den 1 mars 2016: lag (2016:38) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning. Vi ser gärna att staden utvecklar hur man avser att få fram bostäder både på kort och på lång sikt för denna grupp.

Det behöver framgå i riktlinjerna i vilken utsträckning stadens socialförvaltning har varit inkopplade i arbetet.

Vägledning

Staden ligger långt fram och är ofta intresserade av att testa nya metoder som exempelvis *Snabba hus* (ungdomar) eller *Bostad först* (hemlöshet). I förslaget ges några korta exempel främst kring ungdomar och studenter som vi gärna ser att staden utvecklar. Hemlöshet och det vräkningsförebyggande arbetet nämns däremot inte alls. Därutöver ser vi gärna att även inkluderar bostäder för äldre och funktionsnedsatta i beskrivningen.

Till Stockholm anvisas 2 810 nyanlända med uppehållstillstånd under 2016. Nästa år anvisas 3 460 och ungefär lika många 2018. På kort sikt är utmaningen att få fram tillräckligt med bostäder med tillfälliga kontrakt. På lång sikt handlar det om att de här personerna ska ha möjlighet att etablera sig på den ordinarie bostadsmarknaden med en egen bostad.

Stadens verktyg

Länsstyrelsen ser gärna att staden utvecklar resonemanget kring sina verktyg för bostadsförsörjningen. Bland annat vad gäller de allmännyttiga bostadsbolagens bostadssociala ansvar genom till exempel *Stockholmshusen*.

Vägledning

Det nämns inte att stadens allmännytta avskaffat inkomstkravet. Det nämns inte heller att bolagen godkänner försörjningsstöd som inkomst. Andra verktyg som bör ges en fylligare beskrivning är bostadsförmedlingens arbete, det stora egna markinnehavet samt Socialförvaltningens och stadsdelarnas arbete med att

motverka hemlöshet genom bland annat budget- och skuldrådgivning och sociala kontrakt.

Uppföljning

Uppgifter om uppföljning bör utvecklas i riktlinjerna. Staden har utvecklade metoder för uppföljning som inte nämns.

Vägledning

Länsstyrelsen gärna tipsa om att använda och analysera de svar som årligen lämnas i Boverkets *Bostadsmarknadsenkät*. Det är ett utmärkt sätt att följa upp bostadsförsörjningsmålen. Vad gäller hemlöshet gör staden en egen räkning vart annat år. Dessa uppgifter är också viktiga i arbetet med bostadsförsörjningen.

Lokala kulturmiljövärden som hanteras inom PBL

Vi ser inte att översiktsplanen, så som den ser ut nu, kan fungera som vägledning vid avvägningssituationer gällande kulturmiljövårdens intressen utanför riksintresseområden. Vi ser inte heller att översiktsplanen möjliggör ett arbetssätt med generella detaljplaner med mindre detaljstyrning. För bättre vägledning anser vi att kulturmiljövårdaspekterna lyfts ur kapitlet om gestaltning och ges ett eget utrymme. Det är även angeläget att arbetet med byggnadsordning slutförs och att dokumentet får en tydlig status.

Vi saknar förhållningssätt till hur det biologiska kulturarvet ska beaktas och hanteras i utvecklingen av staden.

Vägledning

Dagens stadsplaneringsideal och översiktsplanens synsätt strider mot karaktärsdragen i modernismens bebyggelse. Att det kommer uppstå intressekonflikter är uppenbart. Det finns därför ett behov av en tydligare vägledning till hur lokala kulturmiljövärden i ytterstadens bebyggelsestrukturer ska hanteras. Principer för hur man ska se på grönstrukturerna, vilka delar som är intimt förknippade med kulturmiljöerna, och vilka delar som inte har lika stor betydelse, är en fråga man bör behandla.

Staden ska åstadkomma 140 000 nya bostäder fram till 2030. Utvecklingen är tänkt att till stor del ske i befintliga områden, som i ytterstaden i princip har hälften av tätheten i jämförelse med innerstaden. Stockholm stad saknar i nuläget ett strategiskt kulturmiljöprogram. Därtill är många planer ålderstigna och utan skydd av kulturvärden.

Tunnelbanelinjernas förorter kännetecknas av folkhemsepokens stadsplaneringsideal med glesa bebyggelsemiljöer enligt ”hus-i-park”-idealet. Ljus och luft samt närvaron av grönska är viktiga värdebärande uttryck för dessa kulturmiljöer som härrör från årtiondena kring 1900-talets mitt. Även tidiga storskaliga områden från 1960-talet och början av miljonprogramsepoken har drag av den tidiga modernismens upplösta planeringsideal. Till ytterstaden hör även villaområden från årtiondena kring 1900-talets första hälft med sina specifika karaktärsdrag av

trädgårdsstad. Inom innerstaden finns några områden som kännetecknas av 1900-talets modernistiska planering med luftiga bebyggelsestrukturer.

Det är förvånande att lokala kulturmiljövården har behandlats relativt osynligt i översiktsplanen, i princip inte alls i målen och i strategierna. I delen som berör de allmänna intressena saknar kulturmiljövården ett eget avsnitt. Istället har kulturmiljöaspekter vävts in i avsnittet om stadens karaktär och gestaltning, vilket förminskar dess betydelse som ett eget samhällsintresse. Tydliga strategier hur kommunen aktivt tänker skydda kulturvärden i planeringen saknas. Hänvisning görs till stadsmuseets klassificering av kulturhistoriska värden i bebyggelsen, som dock är ett bristfälligt planeringsinstrument och inte ett strategiskt dokument. Hänvisning görs också till Stockholms byggnadsordning, som dock är under översyn. Detaljinsikterna riskerar därför att utelämnas i beslutsfattandet.

I kapitlet som behandlar områdesvisa utvecklingsmöjligheter är den genomgående ledstjärnan att det finns stora stadsutvecklingsmöjligheter i princip överallt, men hur det ska ske är sällan preciserat. Inte heller lyfts kulturmiljön som en resurs eller en tillgång i utvecklingen av staden.

Fornlämningar

Hur staden tänker arbeta med fornlämningar i planprocesser samt bevara och anpassa bebyggelse i fornlämningsmiljöer måste redovisas.

Vägledning

Fornlämningarna har ett starkt skydd enligt kulturmiljölagen och kan därför ha stor betydelse för genomförbarheten av stadsbyggnadsprojekt. För att underlätta för efterföljande planering och byggande behöver denna aspekt lyftas i översiktsplanen.

I förorternas grönstrukturer finns fornlämningar som minner om en äldre historia. Många av stadens bevarade grönytor är obebyggda med anledning av att det där finns fornlämningar. Vi kan konstatera att det finns välbevarade fornlämningar inom utpekade utvecklingsområden i planförslaget. Många gånger med höga värden. Bland annat ingår stora delar av Stockholms stads innerstad i ett stadslager som är skyddat som fornlämning, Raä Stockholm 103:1. Något som inte alltid uppmärksammas tillräckligt tidigt i olika planprojekt.

Infrastruktur

Trafik och mobilitet

Vi anser att de styrmedel som utformas för att förbättra res- och transportmöjligheterna bör utformas så att de både stödjer översiktsplanens önskade bebyggelse och infrastruktur och en fossilbränslefri transportsektor. Översiktsplanen behöver genomgående tydliggöra att personbilstrafiken måste minska.

Vi saknar en beskrivning av hur transporter ska kunna överföras från land till sjö, och ökad järnväg av miljöskäl.

Vi anser att kartmaterialet behöver kompletteras med stomlinjenät och vägnät för cykel.

Vägledning

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och det är avgörande att samhällets aktörer vidtar åtgärder som minskar klimatpåverkan i en snabb takt. Här har offentliga myndigheter, däribland kommunerna, en särskilt viktig roll. Det är glädjande att Stockholms stad driver ett ambitiöst klimatarbete med målsättningen om att bli fossilbränslefritt till 2040 och minska utsläppen av växthusgaser till högst 2,3 ton CO₂e per invånare år 2020.

Transportsektorn står för ca 42 procent av klimatutsläppen i Stockholm och utgör den största utmaningen för ett fossilbränslefritt Stockholm. Översiktsplanens ambition om att bygga en tät stad, möjliggöra effektiva, hållbara transportsystem med fokus på kollektivtrafik, gång och cykel bidrar till en minskad klimatpåverkan.

Stadens etappmål om högst 2,3 ton CO₂ ekv/person till 2020 medför ett reduktionsbehov om 228 000 ton inom transportsektorn. Om detta ska uppnås krävs en minskning av biltrafiken och en minskning av den fossila energianvändningen i transportsektorn. Växande städer ställer också krav på ökade transporter av varor, drivmedel, byggmaterial, leverans av tjänster med mera och en ökande andel busstransporter behöver god framkomlighet. Redan i dag består en stor del av vägtrafiken av sådana transporter. I framtiden kommer de att behöva utgöra merparten av transporterna på många stråk.

Barn- och hälsoperspektivet

Vi anser att vardaglig fysiska aktivitet hos barn och unga bör få tydligare utrymme i stadens strategier och planeringsinriktningar.

Vägledning

Stora satsningar behöver ske inom cykelområdet. Statistik visar emellertid att samtidigt som cykelpendlingen ökar bland vuxna så har barn och ungas cyklande minskat under samma tidsperiod.

Barn och ungas rörelsefrihet är starkt kopplat till infrastrukturens utformning och kvalitet. Att främja barns möjligheter att på egen hand ta sig till och från fritidsaktiviteter och skola är viktigt ur ett barnperspektiv, men också en pusselbit i arbetet med minskat bilberoende. Många bilresor handlar om att skjutsa barn till och från aktiviteter.

Våra resvanor och vår hälsa grundläggs tidigt. Funktionsblandning är därför en nyckelfråga som ställer krav på ett omfattande utbud och stor spridning av parkmiljöer, idrottsanläggningar, skolor etc. i hela Stockholms stad. Ett varierat utbud är dessutom en viktig förutsättning i ett transportsnålt samhälle och våra möjligheter att nå länets mål vad gäller klimatpåverkan.

Klimat & energi

Byggprocessens klimatpåverkan

Utifrån det stora bostadstillskott som staden planerar för anser vi att byggprocessen och dess materialval behöver lyftas i översiktsplanens strategier och planeringsinriktningar.

Vägledning

Den totala klimatpåverkan från byggprocesser i Sverige uppgår till cirka 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år. Detta fördelas på cirka 4 miljoner ton på husprojekt och 6 miljoner ton på anläggningsprojekt. Det är i samma storleksordning som utsläppen från alla personbilar Sverige, och mer än vad alla lastbilar och bussar genererar. Klimatbelastningen är lika stor i byggprocessen som vid drift av huset under 50 år. Offentliga aktörer har ett ansvar att t ex via upphandlingar stimulera till minskad klimatbelastning vid investeringar och uppmärksamma klimatfrågan i byggprocessen vid planering och markanvisningar.

Förnybar energi

Vi efterfrågar ett resonemang kring samspelet med omkringliggande kommuner och regioner för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Vi saknar även ett resonemang kring hur fjärrvärmeproduktionen ska bli fossilbränslefri, exempelvis hur spillvärme från verksamheter kan tas tillvara i fjärrvärmesystemet.

Vi anser att översiktsplanen bör lyfta tillgången till förnybara bränslen och dess produktion kopplat till stadens nya bostadsområden. Vi ser även gärna en tydligare skrivning om vad staden vill åstadkomma vad gäller produktionen av småskalig förnybar energi.

Vägledning

Översiktsplanen saknar en diskussion om hur tillgången till de förnybara bränslena ska säkras och en beskrivning om var dessa bränslen ska produceras. Stockholm stad har goda möjligheter att öka sin egen produktion och användning av förnybar energi. Exempelvis finns stor potential att använda stadens tak för solenergi. Ökad produktion av solenergi bidrar till nationella mål om förnybar energi och minskar behovet av tillförd energi till staden.

Beteendepåverkan

Vi anser att översiktsplanen tydligare kan lyfta hur staden via planering och byggande kan underlätta för medborgarna att göra klimatsmarta val.

Vägledning

För att nå klimatmål krävs inte bara en omställning till ny teknik, nya bränslen och mer effektiva strukturer. Det handlar också om beteendefrågor, hur de som bor och lever i staden beter sig när vi använder oss av teknik, bränslen och

befintliga strukturer Det är viktigt att staden möjliggör för medborgarna att göra klimatsmarta val. Det är också en del i en cirkulär ekonomi.

Avfallshantering

Vi anser att även stadens avfallshantering bör sårbarhets- och klimatanpassas. Detta bör framgå av översiktsplanen.

Vägledning

Vi delar stadens uppfattning att mark för en effektiv avfallshantering behöver avsättas. Exempelvis plats för återvinningstationer, miljöstationer och källsorteringsplatser. Stadens mål att öka sin insamling av matavfall kan komma att innebära behov av nya ytor för insamling och hantering, där avfallets karaktär kan ge upphov till luktstörningar om det inte hanteras rätt.

Grönstruktur och naturmiljö

Grönstruktur och stadsutveckling

Vi anser att översiktsplanen bör kompletteras med en temakarta för grönstrukturen. Vi anser också att översiktsplanen tydligare bör lyfta hur stadsutveckling ska ske samtidigt som grönstrukturens funktioner enligt planens ambition upprätthålls och stärks. Vi saknar även ett resonemang hur föreslagen bebyggelseutveckling kopplar till kostnader och ökat behov kring drift och underhåll.

Hur utpekade svaga samband i grönstrukturen ska hanteras bör också beskrivas och kompletteras med planeringsinriktningar.

Vägledning

Stockholms gröna infrastruktur och dess viktigare samband är otydliga i kartan Stadsutvecklingsmöjligheter. Det gäller inte minst gröna kilar mot grannkommunerna.

Planförslaget redovisar höga ambitioner att upprätthålla och stärka funktioner i den ekologiska infrastrukturen, men behandlar inte aspekter som exempelvis närnatur. Planförslagets förtättningsinriktning stärker behovet av att lyfta små och nära naturmiljöer i utvecklingen av mark- och vattenanvändningen. Närnatur är särskilt viktigt för barn, unga och äldres välmående och motoriska utveckling. Parkers funktion som spridningskorridorer och livsmiljöer för växter och djur, liksom att de utgör en del av det biologiska kulturarvet, är också viktiga i sammanhanget.

Med en kraftigt ökande befolkning och en förtätning av stadens bebyggda miljöer ökar också skötselbehoven av de gröna miljöerna. Översiktsplanens utvecklingsförslag behöver avspeglas i budget för drift och underhåll för att upprätthålla grönstrukturens funktioner, resiliens och dess betydelse för hälsa och rekreation.

Gröna värden i staden

Vi anser att planeringsinriktningarna bör kompletteras med gröna urbana områdets roll som reglerande ekosystemtjänst för dagvattenfördröjning. Vi ser också att översiktsplanen bör kompletteras med riktlinjer för hur gröna ytor och träd kan bidra till temperatursänkning och lokalt omhändertagande av vatten i befintliga miljöer.

Vägledning

Beskrivningarna under avsnittet om en grön och vattennära stad är bra och tar upp flera ekosystemtjänster som bidrar till naturliga klimatanpassningsåtgärder. Gröna urbana områdets roll som reglerande ekosystemtjänst för vattenhållande och infiltration av dagvatten beskrivs i text, men inkluderas inte i planeringsinriktningarna. En mening om detta skulle kunna läggas till som komplettering till den fjärde planeringsinriktningen. Detta för att tydliggöra mindre grönområdets betydelse som dagvattenfördröjning.

I beskrivningen av alla stadsdelar med hög täthet i staden saknas det tydliga beskrivningar och principer för hur lokala gröna ytor och träd kan bidra till temperatursänkning och lokalt omhändertagande av dagvatten. Det är framförallt i dessa områden som det finns ett klimatanpassningsbehov i befintliga miljöer, både vad gäller vatten och värmehantering.

Barns och ungas utemiljöer

Vi anser att staden i översiktsplanen behöver sätta tydliga krav på barns utemiljöer för att främja barnens hälsa och utveckling. Staden bör särskilt ha riktlinjer kring minsta storlek för skol- och förskolegårdar.

Vägledning

Den bebyggelseutveckling som staden står inför medför ett stort behov av nya grundskolor och förskolor. Boverket har tillsammans med Movium vid Sveriges lantbruksuniversitet tagit fram en vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar. Boverket har även tagit fram allmänna råd till 8 kap. 9 § andra stycket samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI).

Aktiviteter och idrott i naturreservat

Vi ser att det finns en problematik i att hänvisa ytor för idrott, rekreation och andra aktiviteter till naturreservat.

Vägledning

För att klara behovet av ytor och attraktioner för idrott, rekreation och andra aktiviteter hänvisar planförslaget i flera fall till naturreservaten. Verksamheter och anläggningar för detta får då förutsättas stämma överens med respektive reservats syfte och föreskrifter.

Föreslagna reservat

Vi efterfrågar en uppdaterad beskrivning över vilka områdesskydd som staden planerar för.

Vägledning

Reservatsbildningar som staden avser att utreda nämns i utvecklingsmöjligheter för de olika stadsdelsområdena. Kyrkhamn som är med på kartan nämns dock inte och västra delen av Älvsjöskogen är numera ett laga kraftvunnet naturreservat.

Strandskydd och biotopskydd

Översiktsplanen bör inkludera en vägledning kopplat till strandskyddets syften och bestämmelser för hantering i efterföljande planering.

Planen bör också uppmärksamma på det generella biotopskyddet för alléer som behöver hanteras vid detaljplanering.

Vägledning

Med hänsyn till planförslagets vision om en vattennära stad, med utveckling för ökad tillgänglighet och fler aktiviteter på land och vatten, behövs en tydligare vägledning kopplat till strandskyddets syften och bestämmelser i översiktsplanen.

Näringsliv

Vi ser en risk i att planens inriktning ger en tyngdpunkt inom tjänstesektorn i västerort och innerstaden, och inte ger den effekt på jämlikhet mellan stadsdelarna som avses i planförslagets strategier.

Vägledning

Förslaget betonar betydelsen av mer jämlika villkor mellan stadsdelarna. Det finns både en fysisk och socioekonomisk segregation mellan olika stadsdelar, i synnerhet mellan innerstaden och västerort kontra söderort. Detta ska lösas genom blandat bostadsbyggande, lokal service, kultur, försörjning av arbetsplatser etc.

I västerort och i innerstaden föreslås en utveckling av gamla arbetsplatsområden till tätare blandstad, det vill säga en delvis annan sammansättning av företag. I söderort däremot ska flertalet av de stora arbetsplatsområdena bevaras och/eller vidareutvecklas med i huvudsak oförändrad inriktning. Industrier, terminaler, värmeverk etc. måste få ta mark i anspråk. Men för att verkligen bryta ojämlikhet mellan stadsdelarna, måste även söderort kunna rymma ”blandstad” och ges förutsättningar att attrahera fler tjänsteföretag. Detta i synnerhet som det är i tjänstesektorn som den stora tillväxten sker.

Totalförsvaret

Totalförsvarsperspektivet behöver tydliggöras i översiktsplanen, bland annat behöver kartunderlaget i översiktsplanen uppdateras och förtydligas.

Staden behöver ha en aktiv dialog med Försvarsmakten för att undvika att projekt stoppas i sent skede utifrån totalförsvarets intressen.

Vägledning

Som ett resultat av det försämrade omvärldsläget behöver Sveriges försvarsförmåga stärkas. Det militära försvaret är beroende av stöd från det civila samhället för att säkerställa sin operativa förmåga vid höjd beredskap och ytterst vid krig.

Det civila försvaret är i grunden hela samhällets inneboende robusthet, motståndskraft och förmåga att hantera hot, kriser och höjd beredskap. Varje myndighet, kommun och landsting ska i sin verksamhet beakta totalförsvarets krav i enlighet med Lag om totalförsvaret och höjd beredskap. Privata företag äger och/eller driver idag en stor del av Sveriges försvarsförmåga. Det gör att de måste involveras i planeringen.

I Stockholm stad finns flera funktioner och platser som kan ha betydelse för totalförsvaret civila och militära del, behoven av dessa behöver kartläggas och utredas. Några exempel på funktioner och platser är de större sjukhusen, större kommunikationsleder på land och vatten och hamnar samt förnödenhets-/drivmedelsförsörjning. För att det tydligare ska framgå hur utvecklingen är tänkt behövs det i detta sammanhang fler kartor över olika delar av översiktsplanen. Exempelvis utveckling av hamnområden, kommunikationer, farleder som Hammarby kanal, infarten till Stockholm och Mälaren – Essingeboarna.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit samhällsbyggnadsdirektör Patrik Åhnberg, beslutande, miljödirektör Göran Åström, tillväxtdirektör Karina Uddén och översiktsplanerare Emma Franzén, föredragande.

Patrik Åhnberg

Emma Franzén

Detta beslut har granskats och godkänts via Länsstyrelsens ärendehanteringssystem och har därför ingen namnunderskrift.

Bilagor:

1. Yttrande från Försvarmakten/HK
2. Yttrande från Statens fastighetsverk
3. Yttrande från Svenska kraftnät
4. Yttrande från Swedavia
5. Yttrande från Trafikverket Region Stockholm

Sändlista, via e-post:

Försvarmakten/HK

Statens fastighetsverk

Svenska kraftnät

Swedavia

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikverket Region Stockholm