

Samfundet S:t Erik Stockholm

Stockholm 21/4 2005

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Box 8314
10420 Stockholm

Ang. Remiss inför aktuelltprövning av Översiktsplan 99 och inför arbetet med att ta fram en för staden gemensam framtidsbild "Vision Stockholm 2030" DNR 2004-03141-51

Samfundet St Erik har tagit del av Översiktsplan 99 (ÖP 99) och Vision Stockholm 2030 (Visionen). Samfundet har tidigare lämnat synpunkter på "Vision Stockholm 2030" i skrivelse med rubriken "Stockholm växer. Ifrågasätt dagens trender och perspektiv. Starta en förutsättningslös diskussion om framtiden" daterad 10/1 2005. Den är bilagd och ingår som en del i detta remissvar.

Utgångspunkten för detta remissvar är att det nu och i framtiden skall finnas goda förutsättningar för att historiska och konstnärliga krav skall kunna tillgodoses i stadsutvecklingen. Som i tidigare skrivelse har samfundet valt att särskilt uppehålla sig vid aspekter som enligt samfundets mening inte uppmärksammats tillräckligt.

Enligt Stadsbyggnadskontorets önskemål innehåller skrivelsen synpunkter enligt följande:

- användbarheten av ÖP 99
- nya förutsättningar som inte beaktats i ÖP 99
- områden och sakfrågor som behöver kompletteras, utvecklas och förändras i ÖP 99
- länsstyrelsens redogörelse
- innehållet i Vision Stockholm 2030
- utveckling av arbetet
- möjliga bidrag från Samfundet St Erik

Sammanfattning

Samfundet St Erik saknar en bred diskussion om vad alternativa utvecklingstrender kan föra med sig. Visionen innehåller för lite av ifrågasättande av dagens ställningstagande. De i ÖP 99 fyra redovisade tillväxtscenarierna räcker inte för att fånga in nya krav som kan komma att ställas på framtidens Stockholm beroende av tex livsstilsförändringar eller kraftigt ökade energipriser.

Sedan ÖP 99 fastställdes har en ny regionplan "Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholms regionen" (RUF 2001) fastställts. I denna har för Stockholms utveckling viktiga strategiska frågor lyfts fram. Samfundet vill särskilt nämna; -utveckling av nya stadskärnor och tätare regional struktur, -ökad transport och energieffektivitet samt -utveckling av kunskaps- och innovationsintensiv företagsamhet. Dess slutsatser har inte beaktats i tillräcklig omfattning i "Vision Stockholm 2030". Betydligt mer bör och måste göras för att ta fasta på avsikten i RUF 2001.

EU s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" finns nu också som rättesnöre. I den beskrivs att lastbilstrafiken på Europas vägar är nära kollaps och att det är nödvändigt att utveckla godstrafik med lastfartyg på ett sätt så att transporter med lastbil minimeras. De negativa konsekvenserna av bristande sammanhang i stadsbygden har också blivit

tydligare. Likaså blir det alltmer tveksamt om det kommer att finnas avsättning för alla bostäder som planeras på dyr svårsanerad mark i attraktiva lägen.

Det är Samfundet St Eriks bestämda mening att:

- Kritiska punkter i markanvändningen måste analyseras också utifrån utvecklingsscenarier som idag av många uppfattas som mindre tänkbara särskilt beträffande Stockholms strandlägen.
- Strategiska frågor i RUFSS 2001 skall lyftas fram så att Stockholm kan utvecklas på ett bra sätt genom att nya attraktiva stadskärnor och tätare regional struktur med bevarade miljövärden utvecklas, genom ökad transport och energieffektivitet och genom förbättrade möjligheter för kunskaps- och innovationsintensiv företagsamhet.
- EU:s vitbok "Vägval inför framtiden" bör tas på allvar särskilt när det gäller att hamnutrymme och utrymme för omlastning från fartyg till transport direkt till slutkonsumenten i Stockholms innerstad måste finnas kvar i nära anslutning till innerstaden.
- Rekommendationen att i stort sett endast bygga på redan exploaterad mark behöver nyanseras
- Rekommendationen att bygga bostäder främst i attraktiva lägen behöver omprövas
- Bebyggelseplanerna för bostäder och kontor särskilt i Värtan/Frihamnen/Loudden bör skrinläggas och omprövas i industriområden som Ulvsunda och i strandnära lägen generellt.
- Sammanhangen i stadsbygden måste förbättras så att det går att på ett naturligt och säkert sätt ta sig mellan stadsdelar gående, inte bara med spårvagn, bil eller buss
- Seriös analys bör genomföras av var och hur bostadsbebyggelse kan länkas över grönområden, var fler trafikleder kan grävas ner osv
- Stockholm kommun på ett tydligare och effektivare sätt bör verka för ett samlat agerande i regionen för att lösa gemensamma frågor och för att finna långsiktigt hållbara spelregler för stadsutvecklingen.

För in begreppet flexibilitet i stadsbygden bland ÖP 99 och Visionens kriterier för hållbar utveckling. Ge en grupp med stort mandat uppdraget att finna optimala lösningar på målkonflikter för Storstockholm som helhet.

Hur väl politiska beslut och stadsplaneringen i stort skapar förutsättningar för att kommande behov av basala funktioner kan tillgodoses har avgörande betydelse för hur historiska och konstnärliga värden i stadsmiljön kan bevaras, förädlas och utvecklas.

Användbarheten hos ÖP 99

Uppläggning och disposition är bra. ÖP 99 fungerar som uppslagsbok. Av särskilt värde är att de tre avslutande kapitlen Stockholms byggnadsordning, Stockholms grönstruktur och Kulturhistoriskt värdefulla miljöer finns med. Ett önskemål om förbättring är något mer detaljerade kartor om så är möjligt. Det gäller särskilt markanvändningskartan.

Nya förutsättningar som inte beaktats i ÖP 99

Sedan ÖP 99 fastställdes har en ny regionplan "Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen" (RUFSS 2001) fastställts. I denna och i separata utredningar "Nya kärnor" och "En nationell storstadspolitik" har för Stockholms utveckling viktiga strategiska frågor lyfts fram. Avsikten i RUFSS 2001 avseende flera av dessa har inte beaktats tillräckligt i Visionen. Samfundet vill särskilt nämna:

- utveckling av nya kärnor och tätare regional struktur,
- utveckling av kunskaps- och innovationsintensiv företagsamhet,
- behov av ökad transport och energieffektivitet.

Sedan ÖP 99 fastställdes har också EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" lags fram. I den beskrivs att lastbilstrafiken på Europas vägar är nära kollaps på grund av trängsel, föroreningar och andra störningar. I den poängteras nödvändigheten av att utveckla godstrafik med lastfartyg på ett sätt så att transporter med lastbil minimeras. Den förutskickar också utvecklingen av mindre tonnage för omlastning i de stora hamnarna i Europa till mindre tonnage för frakt direkt till omlastningsterminaler så nära slutkonsumenterna som möjligt. Kanske kommer i en stad med Stockholms möjligheter varje stadsdel behöva ha sin hamn med omlastning i framtiden.

Sedan ÖP 99 fastställdes har också de negativa konsekvenserna av bristande sammanhang i stadsbygden blivit tydligare. Likaså har behovet av goda möjligheter att starta och utveckla företagsamhet kommit mer i fokus. Det blir också alltmer tveksamt om det kommer att finnas avsättning för alla bostäder som planeras på dyr svåranserad mark i attraktiva lägen. Det måste gå att skapa attraktivitet på ett billigare och för helheten bättre sätt. I framtiden måste fokus ligga på att få fram bra bostäder för medel och låginkomsttagare. Man frågar sig alltmer om inriktningen att främst bygga på redan exploaterad mark är förenligt med god stadsplaneutveckling. Se vidare nedan och i bilagda skrivelse

Områden och sakfrågor som behöver kompletteras, utvecklas och förändras

Alternativa utvecklingstrender

Framförallt saknar samfundet en förutsättningslös diskussion om vad som skulle kunna hända i framtiden och om vad detta skulle ställa för krav på stadsutvecklingen. Det räcker alltså inte att som i Visionen utgå från utvecklingsscenarioer som det idag finns mer eller mindre konsensus omkring. De i ÖP 99 fyra redovisade scenarierna täcker främst olika tillväxttakt. De täcker, vad vi kan förstå, inte den påverkan som nya praktiska förutsättningar eller nya handlingsmönster och attityder skulle kunna få på stadens utveckling. De räcker därför inte för att fånga in alla de krav som kan komma att ställas på framtidens Stockholm. Text vad skulle kraftigt ökade energipriser föra med sig, vilka avgörande livsstilsförändringar kan komma, hur kan de nya ekonomierna i öster påverka förekomsten av olika verksamheter, vad skulle en ny syn på transporter innebära etc. Se vidare bilagda skrivelse sid 4

Framtida utmaningar och flexibilitet

Det är nödvändigt att mer än som framgår av ÖP 99 analysera var de kritiska punkterna i markanvändningen finns också utifrån idag mindre accepterade utvecklingsscenarioer såsom diskuterats ovan. Vilka dessa kritiska punkter är och var behovet av flexibilitet är som störst bör studeras särskilt. Strandlägen är förstas av särskild betydelse i en stad som Stockholm. Historien har visat att trots utveckling av vägtrafik, spårbanden trafik och också flyg så har med jämna mellanrum strandläge ansetts som absolut nödvändigt för praktiska ändamål. Vi kan inte förlita oss på att kranskommuner i längden tar på sig att tillgodose Stockholms behov av störande verksamheter. Enligt vad vi uppfattat räknar redan många involverade i hamnverksamheten med utfyllnad av vattenyta i Värtan och Frihamnen för att skapa uppställningsplatser för att klara framtida hamnverksamhet.

Tar vi inte dessa frågor på fullt allvar idag så kommer förr eller senare frågan om att fylla ut stora vattenområden att bli aktuell. Att inte ha kvar flexibilitet och möjligheter i strategiska punkter är inte förenligt med långsiktig hållbarhet. Se vidare bilagda skrivelse sid 4-6

Bygga på exploaterad mark

Rekommendationen att i stort sett endast bygga på redan exploaterad mark bör nyanseras.

Det är naturligtvis en viktig, god och sympatisk inriktning i sig att spara naturmark. Men rekommendationen har kommit att styra stadsplaneringen i för hög grad och måste kunna ifrågasättas när det innebär att andra värden åsidosätts. Se vidare bilagda skrivelse sid 9

Bebyggelsestillskott i attraktiva lägen.

Rekommendationen att bygga bostäder i attraktiva lägen bör nyanseras. Kostnaderna blir oftast orimligt höga också pga krav på sanering. Det är främst bostäder för medel och låginkomsttagare som behövs idag. Attraktivitet bör och kan skapas med andra medel. De hamn- och industriområden som är aktuella kommer med all sannolikhet att behövas för annat. Se vidare bilagda skrivelse sid 4-6

Stadsutvecklingsområden

Bebyggelseplanerna för bostäder och kontor särskilt i Värtan/Frihamnen/Loudden bör skrinläggas. Planerna för industriområden som för Ulvsunda industriområde och för strandnära lägen bör omprövas och nyanseras. Dessa områden kommer med största sannolikhet att behövas för annat. De är för dyra att bebygga med bostäder. Se vidare bilagda skrivelse sid 4-6.

Nya regionala kärnor

Största tillskottet av bostäder bör tillkomma i nya stadskärnor och i deras närområden. De nya statskärnorna måste formis så att de kan upplevas som alternativ till att bo i innerstaden. Att ge dem tillräcklig attraktivitet kräver speciella insatser. De kan bara utvecklas i en situation som nu med stark förväntad stadsutveckling. Det är nödvändiga också för att avlasta innerstaden som målpunkt för biltrafik. Se vidare bilagda skrivelse sid 6-8

Minskade barriärer för människor och djurliv

Det måste vara möjligt att bygga över eller gräva ner fler stora trafikleder än som planeras också ekonomiskt med tanke på de stora landarealer som frigörs för byggande och den ökning av markvärdet som detta möjliggör. En lika viktig fråga är att finna lämpliga platser där bostadsbebyggelse kan länkas över grönområden. Hur och var detta kan göras med minsta möjliga skada för gröna korridorer och friluftsliv måste analyseras. Det handlar om att öka säkerheten för människor. Det handlar om att motverka segregering. Det måste gå att öka känslan av sammanhang mellan stadsdelar och att förbättra möjligheten att på ett säkert sätt tas sig mellan dessa på annat sätt än med spårvagn, bil eller buss.

Stockholmsregionen en helhet

I RUFSS 2001 konstateras: "Ansvaret för de frågor som här behandlas är fördelat på många aktörer på olika nivåer. En nyckelfråga är därför hur ett samlat agerande i regionen skall kunna åstadkommas som kan ge den handlingskraft som behövs. Denna har ofta varit svår att åstadkomma." Samfundet har tidigare framfört bl a "Det framstår som att ett större grepp än visionens behövs avseende bostadsförsörjning och lokalisering för varu-och godsdistribution, industri, samhällsservice etc för hela Stockholms-området "

Ny spelplan

Samfundet saknar en vidare diskussion om vad som ger förutsättningar för önskvärd utveckling. Kunskapen behöver öka om nya styrmedel som alternativ till eller i kombination med nuvarande arbetssätt som innehåller mer av detaljstyrning. Det gäller att finna långsiktigt hållbara spelregler för stadsutvecklingen. Det är viktigt såväl för framtida funktion som för ekonomi och långsiktig hållbarhet.

Länsstyrelsens redogörelse

I Länsstyrelsens redogörelse inför Stockholms stads ställningstagande om översiktsplanens aktualitet hänvisas till en då ännu inte färdigställd rapport "Riksintresset Stockholms hamn". Efter att ha tagit del av innehållet i denna kan samfundet konstatera att denna styrker att minst de ytor som idag disponeras för hamnverksamhet inkl upplagsområden med största sannolikhet kommer att behövas för hamnverksamhet i framtiden.

Det innebär att det vore ytterst okänt att som föreslås i ÖP 99 och i Visionen bebygga markområdena i och intill Värtahamnen, Frihamnen och Loudden med kontor och bostäder. Samfundet vill dock mer än rapporten betona att denna hamns viktigaste funktion i framtiden vad gäller gods kan komma att bli att försörja tätbebyggda delar av Stockholm främst då Stockholms norra innerstad med närområde. Dvs att så direkt som möjligt försörja närområdet på ett energisnålt sätt och att slippa att behöva passera andra folktäta områden med långtradare från avlägset belägna hamnar. För att möjliggöra detta krävs stora ytor för omlastning och distribution direkt intill hamnen. Dessa behöver sannolikt ha samma omfattning som dagens terminaler för vägburet gods. I framtiden kommer det sannolikt inte att upplevas som rimligt att först köra gods från hamnen med långtradare genom stan in i land till en omlastningsterminal och sedan tillbaka med mindre fordon.

Det gäller att i framtiden ha kvar möjligheten att i ökande omfattning utan nya intrång på vattenyta och natur kunna distribuera såväl bulkprodukter (sand, sten cement, kol, träpellets mm) som bränsle (bensin mm) och konsumtionsvaror sjövägen så direkt till slutanvändarna som möjligt.

Innehållet i "Vision Stockholm 2030"

Se ovan samt bilagda skrivelse.

Utveckling av arbetet med "Vision Stockholm 2030"

Ifrågasätt dagens trender och perspektiv. Starta en förutsättningslös diskussion om framtiden. Inled

närmare samarbete mellan planarkitekter, arkitekter, landskapsarkitekter, samhällsvetare, historiker, kulturgeografer, industrifolk m fl. Analysera de faktiska konsekvenserna av visionens förslag och strategier och motsättningar mellan olika mål tex bevarande och utveckling av gröna kilar och naturlig och trygg gångförbindelse mellan stadsdelar. Ge en grupp med stort mandat uppdraget att finna optimala lösningar på dessa målkonflikter för Storstockholm som helhet.

För in begreppet flexibilitet i stadsbygden bland visionens kriterier för hållbar utveckling. Analysera var de kritiska punkterna i markanvändningen finnas också utifrån idag mindre accepterade scenarier

Tag fasta på viktiga strategiska frågor som lyfts fram i RUFSS 2001 särskilt utveckling av nya kärnor och tätare regional struktur, ökad transport och energieffektivitet, och utveckling av kunskaps- och innovationsintensiv företagsamhet. Tag fasta på EU s vitbok "Vägval inför framtiden"

Utgå inte från att kranskommunerna tar på sig att tillgodose Stockholms kommuns behov av störande verksamheter. Nyansera rekommendationen att i stort sett endast bygga på redan exploaterad mark

Nyansera rekommendationen att bygga bostäder främst i attraktiva lägen. Skrinlägg bebyggelseplanerna för bostäder och kontor i Värtan/Frihamnen/Loudden. Ompröva dem för industriområden särskilt Ulvsunda industriområde och i strandnära lägen generellt.

**Öka sammanhangen i stadsbygden genom att gräva ner fler stora trafikleder än som planeras och analysera var och hur bostadsbebyggelse kan länkas över grönområden så att det går att på ett naturligt och säkert sätt ta sig mellan dessa på annat sätt än med spårvagn, bil eller buss
Verka på ett tydligare och effektivare sätt för ett samlat agerande i regionen och för att finna långsiktigt hållbara spelregler för stadsutvecklingen**

Möjliga bidrag från Samfundet St Erik

Samfundet St Erik är beredd att följa och bidra med synpunkter på kommunens fortsatta arbete med att aktualisera ÖP 99 och Visionen. Det samfundet framför allt kan bidra med är ett allmänperspektiv på aktuella frågeställningar. Samfundets medlemmar och styrelse representerar ett brett fält av yrkeskategorier. Medlemmarna är boende i hela Stockholmsregionen.

Kerstin Westerlund
Ordförande Samfundet St Erik

Bilaga: Skrivelse från samfundet St Erik

Kopia till: stadsbyggnadsnämnden, gatu -och fastighetsnämnden, gatu -och fastighetskontoret, kommunfullmäktige, kommunstyrelsen

Samfundet St Erik är en ideell förening. Samfundet företräder ett allmänintresse. Gemensamt för dess medlemmar är ett genuint intresse för Stockholm. Samfundet verkar för ökad kunskap om Stockholm och för att historiska och konstnärliga krav tillgodoses vid Stockholms omdaning och utveckling.