

Stadsbyggnadskontoret  
Fleminggatan 4  
104 20 Stockholm  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)

## Remissvar på Översiktsplan för Stockholm, dnr 2015-10143.

### Inledning

VHV Företagsgrupp representerar företagen i Västerort (Vällingby, Hässelby och Vinsta). I översiktsplanen nämns dessa områden väldigt lite fastän dessa områden ligger i direkt anslutning till den största infrastruktursatsningen som pågår i vårt område nämligen Förbifart Stockholm. Inom vårt område kommer det finnas två till/från påfarter. Detta gör området extra intressant då det placerar vårt område "mitt i Sverige". Detta innebär från Företagandesynpunkt en stor möjlighet och konkurrensfördel som inte får byggas bort genom en allt för stark byggande av blandstaden. Vi har en potentiell tillväxt på 10 000 till 20 000 nya arbetsplatser i vårt område. Arbetsplatser som behövs till ett växande Stockholm. Detta belyses i Företagsgruppernas remissvar som vi ställer oss bakom (se nedan).

Även om Översiktsplanen är ett långsiktigt styrdokument måste även det kortsiktiga perspektivet vägas in. VHV Företagsområde (Vällingby, Hässelby och Vinsta) har två stora utmaningar som är kombinationer av det korta- och långsiktiga perspektiven:

Den första utmaningen är införande av **blandstaden** där både bostäder och företagande skall finnas på samma plats. Denna blandstad är delvis redan införs i Vinsta med redan nu en blandning av dagligvaruhandel, verksamhetsytor, skolor, kontor, hotell och bostäder (Coops nya detaljplan). Översiktsplanen som planeringsdokument måste ge en tydlighet mot medborgare och näringsidkare/ fastighetsägare om vad Staden avser med blandstad och vad man kan förvänta sig av både medborgare och näringsliv. Här bör en tydligare definition av blandstaden tas fram för att ge företagen i området bättre planeringshorisont. VHV har i sitt egna Gestaltungsprogram (bilägges) tagit fram ett förslag på hur området (främst Vinsta) kan utvecklas i en blandstad. Detta arbete är en input då Stadens Översiktsplan skall konkretiseras i verkliga planer på lång sikt. På kort sikt är det rent/snyggt och säkert som är den största utmaningen. Redan nu kan vi konstatera att Stadens investeringar eller löpande skötsel inte hängit med till den nivå som boende och andra (icke-industriverksamheter) kan förvänta sig vad gäller standard på gatumark, trottoar, belysning, skyltar och parker mm. Detta är en förutsättning för en fungerande blandstad. Här krävs ett bättre samarbete mellan VHV,

Stadsdelsnämnden, Stadens förvaltningar/bolag samt polisen. Ett samarbete som måste utvecklas omgående.

Den andra utmaningen är byggandet av **förbifart Stockholm**. Byggandet är i full gång och i det korta perspektivet gäller det att hantera frågor typ trafikomläggningar, informationsspridning, skyltning, trafikstockningar etc. Tillgängligheten till området är avgörande under byggtiden. Detta bör göras tillsammans med SDN, stadens förvaltningar och Trafikverket. På lång sikt ger Förbifart Stockholm enorma möjligheter att utveckla hela vårt område. Vi kommer att ha två stora av- och påfarter inom vårt område vilket gör oss till ett företagsområde "mitt i Sverige". Detta ger en stor utvecklingspotential för våra företag och nya företag som snabbt vill kunna nyttja denna norr/syd länk i Storstockholm.

Vällingby 2017-08-28

Med vänliga hälsningar

Johan Lilja, Tf. Ordförande i VHV Företagsgrupp

---

### **Företagsgrupperna i Stockholms (FGS) remissvar:**

I januari i år lämnade vi vårt remissvar på den första versionen av Översiktsplanen (ÖP). I maj månad blev vi inbjudna till ett möte på SBK. Vi hade en mycket givande diskussion som resulterade i ett antal punkter för komplettering av ÖP. En del av dessa finns med i den nya versionen av ÖP men vi tycker att det saknas väsentliga punkter som redovisas nedan.

Stockholm skall växa med 50% till år 2040. Antalet innevånare, antalet arbetsplatser, antalet bostäder, antalet transporter av både personer och varor skall öka med cirka 50%. Antalet bostäder planeras öka med 140.000. När det gäller arbetsplatser och varutransporter finns inga kvantifierade planer. Detta ser vi som en svaghet i planen.



### **Kompetensförsörjning.**

Stockholm är motorn i den svenska ekonomin. Tillgången på kvalificerad arbetskraft är vital. För grund- och gymnasieutbildningen, som är kommunens ansvar, finns det en plan. Men Stockholms stad måste också aktivt verka för att den högre utbildningen fungerar och påverka staten att göra de rätta satsningarna.

### **Verksamhetsområdenas och blandstädernas utveckling.**

Vi anammar beteckningen verksamhetsområde (VO) i stället för företagsområde. Vi uppskattar att samtliga aktuella områden nu finns med på kartan på sidan 62 och vilka som skall vara renodlade och vilka som blir blandstäder. Att fler VO bli blandstäder accepterar vi naturligtvis eftersom många företag idag mycket väl kan finnas bredvid bostäder. Nya arbetsplatser tar plats och måste planeras. I planen nämns för vissa områden att de går att utvidga, men inga siffror anges. Här saknas analys av det framtida behovet av mark och lokaler. Ett antal områden skall vara kvar som renodlade VO där det är tillåtet med störande ljud, lukt och trafik. För att få en gynnsam utveckling i områdena vad gäller service till företagen måste en mer flexibel syn på tillstånd genomföras. Det måste vara tillåtet med permanenta tillstånd för t ex restauranger. Även idrotts-, kultur- och utbildningsverksamheter bör vara tillåtna. Skötsel och renhållning måste bli bättre i många områden. De renodlade VO måste få en garanti för att förbli VO under lång tid för att verksamheterna skall kunna planera och investera på ett vettigt sätt. I ÖP står det att utpekade VO skall säkras. Detta är för vagt.

Blandstäderna kommer att innehålla verksamheter och bostäder. Det oroande är att bostäderna alltid kommer att segra över verksamheterna om störningar skulle konstateras. Detta måste undvikas för att verksamheternas investeringar inte skall hämmas. Regler för samordning mellan bostäderna och verksamheterna måste skapas.

I ÖP förordas att samarbeten skapas mellan verksamheter, utbildning och staden. Det tycker vi är bra. Synd bara att staden har gått ifrån den idén i Larsboda där ett livsmedelscentrum på hög nivå kunde skapas med ditflyttade företag från Slakthusområdet, utbildningsverksamheter i form av gymnasium och högskola, och stadens institutioner, som skulle kunna bli ett internationellt centrum för utveckling av framtidens mat under benämningen Larsboda Food Academy.

Utnyttja marken vid sidan av trafikleder för företagande som blir en bullermur samtidigt som logistiken för företagen blir optimal. Detsamma kan gälla för området mellan ett VO och ett bostadsområde där "tyst" verksamhet skulle kunna etableras.



Vi anser att samarbete med angränsande kommuner är viktigt då det gäller att få ändamålsenlig mark för företagen. Förbifarten, som blir den nya E4:an, kommer att bli en viktig länk mellan olika företagsområden i Stockholm och kommer troligen att förändra företagens geografiska planering. Det är därför viktigt att mark finns vid de olika anslutningarna till Förbifarten.

### **Varudistributionen.**

De två stora omlastningsterminalerna Lunda och Västberga har endast mycket små möjligheter att öka kapaciteten. Digitaliseringen kommer att förändra distributionen av varor. Det saknas analyser och planer för det framtida distributionsbehovet. Det är viktigt att dessa på terminaler behålls av miljöskäl. En 24-metersbil ger upphov till 25 mindre distributionsbilar. En 24-metersbil skall därför köra så nära staden som möjligt. Annars blir resultatet att 25 motorer i stället för en skall köra onödigt långt.

Det är viktigt att områdena kan nås på ett smidigt sätt från de stora transportlederna. Det gäller bland annat anslutningarna till de nya vägarna som nu byggs och planeras i Stockholmsområdet.

Det finns också ett stort behov av uppställningsplatser för lastbilarna gärna i anslutning till omlastningsterminalerna. Här skall chaufförerna kunna vila, gå på toaletten mm.

För en effektivare varudistribution i staden anser vi att det är viktigt att utveckla samdistribution och nattdistribution.

### **Bromma flygplats.**

Vi anser att Bromma flygplats skall behållas även efter år 2038 då nuvarande avtal går ut. Bromma flygplats en viktig förutsättning för att möjliggöra överdagemöten inom landet. Flygplatsens betydelse som cityflygplats kommer att ytterligare stärkas i den växande staden för att internationellt samarbete skall underlättas, inte minst inom EU. Vi står bakom en utbyggnad av Arlanda flygplats med Bromma flygplats som ett komplement.

### **Uppföljning.**

Eftersom planen omfattar en lång tidsperiod bör uppföljning göras under perioden och förslagsvis årligen redovisas i stadens budget.

### **Underhåll.**

Ständiga förändringar av vårt samhälle är det naturliga tillståndet. Detta får inte hindra oss från att sköta det vi har. Många VO är misskött av staden. Det är skräpiga och trista miljöer.

Våra VO borde skötas som parker. Här skall människor tillbringa större delen av sin vakna tid. Här skall de trivas, vara kreativa och åstadkomma ett bra jobb. Vi vill därför se en bättre vård av stadens VO.

**Kompletteringar i skriften ÖP.**

I Begreppslistan saknas Verksamhetsområde med en definition som bör vara något i stil med: Område där endast verksamheter får finnas, även störande verksamheter och även aktiviteter i form av idrott, kultur och utbildning.

Vid varje avsnitt som behandlar verksamhetsområden eller blandstäder bör det tydligt anges vilket begrepp som gäller för området.