



Handläggare: Håkan Serdén
Telefon: 08 - 508 01 114

Till
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Stockholms Översiktsplan - Samrådsunderlag, oktober 2008

Remiss från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

1. Tjänsteutlåtandet utgör yttrande över samrådsunderlaget
2. Omedelbar justering

Olle Johnselius
stadsdelsdirektör

Håkan Serdén
kanslichef

Sammanfattning

Översiktsplanen är enligt plan- och bygglagen kommunens instrument för en långsiktig lämplig mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen. Planen ska hållas aktuell. I det remitterade samrådsunderlaget redovisas de viktigaste förutsättningarna för Stockholms översiktsplan. Förslaget till översiktsplan bygger på Framtidsutredningen från 2007, ”Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass” beslutad i juni 2007 samt den framtidsbild som redovisas i förslaget till ny regional utvecklingsplan, RUF 2010, som presenterades våren 2008. För att Stockholm ska kunna bli en av Europas mest attraktiva storstadsregioner anges att befolkningen fram till år 2030 inom staden behöver öka från ca 800 000 till ca en miljon invånare och inom länet behöver öka från ca 1,9 miljoner till ca 2,4 miljoner invånare.

Förvaltningen lämnar några synpunkter på samrådsunderlaget som är av mer övergripande karaktär. Dessa berör den urbana naturen och en tätare stad, hur staden kan bindas samman över grönområdena samt utvecklingen av en flerkärnig stadsstruktur. I övrigt koncentreras förvaltningens yttrande i huvudsak till de elva konkreta förslag och strategier som omedelbart berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Bilaga: Protokoll Rinkeby-Kista SDN 2008-10-23, §17 med tjänsteutlåtande från Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning 2008-10-14 ”Förslag till Vision Järva 2030”



Remissförfarande

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 23 oktober 2008 att genomföra samråd om en ny översiktsplan för Stockholms stad. Till grund för samrådet, som genomförs under perioden 10 november – 12 januari, ligger ett av stadsbyggnadskontoret upprättat förslag till översiktsplan ”Stockholms översiktsplan – samrådsunderlag, oktober 2008” med bilagor. Enligt bestämmelser i plan- och bygglagen ska en kommun när en ny översiktsplan tas fram samråda med länsstyrelsen, grannkommuner och andra som har väsentligt intresse av förslaget. Mot den bakgrunden har stadsbyggnadsnämnden sänt ut förslaget till ny översiktsplan för synpunkter till bland annat samtliga nämnder inom staden. För dessa gäller att justerade protokoll ska vara inkomna till stadsbyggnadskontoret omedelbart efter januari-sammanträdena.

Samrådsunderlaget

Översiktsplanen är enligt plan- och bygglagen kommunens instrument för en långsiktig lämplig mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen. Planen ska hållas aktuell. När en ny översiktsplan tas fram ska förfaras på sätt som ovan antytts. Stockholms stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige år 1999 och förklarades i huvudsak aktuell våren 2006. Ett år senare fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en ny översiktsplan och inriktningen för detta arbete fastställdes av stadsbyggnadsnämnden i januari 2008. I det remitterade samrådsunderlaget redovisas de viktigaste förutsättningarna för Stockholms översiktsplan. Underlaget har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra förvaltningar och bolag i Stockholms stad. Arbetet har letts av en stadsövergripande styrgrupp.

Centrala utmaningar för staden och stadsbyggandet

”Stadens uttalade ambition är att främja en ökad befolkning och fortsatt växtkraft inom näringslivet och i andra verksamheter. En befolkningsökning är tillsammans med en stark regionalisering grundläggande förutsättningar för en positiv ekonomisk utveckling och ökad välfärd.

De flesta bedömare förutspår en fortsatt stark tillväxt i Stockholm-Mälarenregionen, även om osäkerheterna kring framtiden naturligtvis är många. I den regionala planeringen har regionplane- och trafikkontoret (RTK) presenterat olika scenarier för en god respektive mindre god anpassning till globaliseringens nya villkor samt en tät respektive en mer gles regional utveckling. För länet som helhet innebär alternativen en ökning av befolkningen med 320 000-530 000 personer från 2005 till och med 2030.

Stadens egna prognoser i den så kallade Framtidsutredningen från 2007 förutsätter att de centrala delarna av regionen behåller eller till och med ökar sin attraktivitet för boende och företag. Prognoserna för befolkningsutvecklingen visar att stadens befolkning kan komma att uppgå till närmare en miljon invånare år 2030.



Uppgiften för stadens långsiktiga planering är att analysera hur behoven hos en kraftigt växande befolkning bäst ska kunna mötas och till vilka platser i regionen och staden tillväxten bör koncentreras.”

Stockholms stad är en liten stad i ett globalt perspektiv. Om staden ska kunna konkurrera med andra europeiska storstadsregioner när det gäller tillväxtpotential och attraktionskraft är staden därför beroende av en stark och växande region i hela storstockholmsregionen, vars funktionella region under senare år vuxit till att omfatta hela mälarenregionen.

Den övergripande inriktningen i den regionala planeringen är att utvecklingen bör koncentreras till ett antal s.k. regionala kärnor. En ökad flerkärnighet väntas medföra att tillväxtpotentialen i hela länet utvecklas på ett mer hållbart och effektivt sätt. Tre kärnområden som berör staden – Kista-Sollentuna-Häggvik, Kungens Kurva-Skärholmen och Karolinska-Norra Station – utgör samtidigt exempel på behovet av mellankommunalt samarbete i dessa frågor. ”Stockholm – The Capital of Scandinavia” är ett budskap med vilket regionen marknadsförs internationellt. Det tydliggör samtidigt Stockholmsregionens särskilda förutsättningar och betydelse för hela landets utveckling – framförallt när det gäller behovet av infrastrukturinvesteringar.

I juni 2007 fattade kommunfullmäktige beslut om en samlad framtidsbild ”Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass”. Visionen ligger i linje med den framtidsbild som beskrivs i samrådsförslaget till en ny regional utvecklingsplan, RUF 2010, som presenterades våren 2008. Alla förvaltningar och bolag inom staden har i uppdrag att bidra till att visionen förverkligas såväl i den dagliga verksamheten som det långsiktiga utvecklingsarbetet. Översiktsplanen är ett exempel på hur framtidsbilden ska kunna konkretiseras. Visionen har därför legat till grund för de inriktningar och strategier som presenteras i detta samrådsunderlag.

Fokusområden med planeringsstrategier

I planen redovisas nio olika fokusområden, vilka anges utgöra de viktigaste utmaningarna för stadsbyggandet. I anslutning till beskrivningen av varje fokusområde anges de planeringsinriktningar som härigenom aktualiseras.

1. Stockholm som staden på vattnet
2. Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem
3. En socialt sammanhållen och levande stad
4. Idrott, rekreation, och attraktiva grönområden
5. Ett modernt transportsystem och hållbart resande
6. Bostadsförsörjning i en växande stad
7. Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem
8. En mångsidig stad för kultur och upplevelser
9. Miljö och hälsa i en tät storstad



Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt

Fyra övergripande stadsbyggnadsstrategier anges:

- 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 det 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 grönområdena
- Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter
 - Främja en mångfald av verksamheter
 - Skapa högklassiga kommunikationer
 - Utveckla attraktiva bostäder och intressanta stadsmiljöer
 - Profiler tyngdpunkterna för kultur, upplevelser och idrott
- 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 och samband

Inom den vidgade centrala staden pekas elva områden ut som särskilt viktiga när det gäller stadsbyggnad; Karolinska-Norra station, Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden, Hammarby Sjöstad, Nya city, Barnhusviken, Nordvästra Kungsholmen, Alvik, Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen, Gullmarsplan, Telefonplan samt Årstafältet.

I ytterstaden pekas på samma sätt tio områden ut som strategiskt intressanta: Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen, Farsta, Kista, Spånga, Ulvsunda, Brommaplan och Vällingby.

Den fortsatta processen

Sedan det nu pågående öppna samrådet kring förslaget till översiktsplan avslutats i januari 2009 kommer planen att vidareutvecklas och ställas ut under våren 2009. Efter sommaren 2009 sker en slutbearbetning av förslaget som sedan först kommer att behandlas i stadsbyggnadsnämnden. Ett beslut i kommunfullmäktige bör kunna bli aktuellt under vårvintern 2010. Därmed kan Stockholm klara kraven i plan- och bygglagen om att behandla översiktsplanens aktualitet en gång per mandatperiod.

Det kompletta underlaget finns tillgängligt på www.stockholm.se/oversiktsplan.



Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen kan konstatera att förslaget till översiktsplan för Stockholms stad syftar till att lägga fast riktlinjerna för hur stadens mark och vatten långsiktigt bör användas på ett hållbart sätt samt hur den befintliga bebyggelsen ska bevaras och utvecklas. Den vägledning för fortsatt stadsplaneringen – stadsbyggande som översiktsplanen ger tar sin utgångspunkt i Framtidsutredningen (om hur globaliseringen påverkar staden), Vision – 2030 (om en samlad framtidsbild över stadens och regionens önskvärda utveckling) samt förslaget till regional utvecklingsplan (RUF 2010). För att Stockholm ska kunna bli en av Europas mest attraktiva storstadsregioner anges att befolkningen fram till år 2030 inom staden behöver öka från ca 800 000 till ca en miljon invånare och inom länet behöver öka från ca 1,9 miljoner till ca 2,4 miljoner invånare.

Inledningsvis lämnar förvaltningen några synpunkter på samrådsunderlaget som är av mer övergripande karaktär. I övrigt koncentreras förvaltningens yttrande i huvudsak till de konkreta förslag och strategier som omedelbart berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Övergripande synpunkter

Urban natur och en tätare stad

Samtidigt som en del av innehållet i underlaget presenteras under rubriker som ”Miljö- och klimatfrågorna i fokus” och ”Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt” presenteras andra delar under rubriker som ”Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm” och ”Utveckla fler sammanhängande stadsmiljöer”. Således en planering som samtidigt utgår från dels de sju gröna kilar med varierad flora och fauna som riktas in mot samt över och förbi stockholmsregionens kärna, dels en mycket tätare stad där förorter och stadsdelar byggs samman och stadens norra och södra delar integreras för att åstadkomma attraktionskraft och tillväxt. Enligt förvaltningens uppfattning föreligger här en målkonflikt där översiktsplanen inte tillräckligt tydligt redovisar en avvägning mellan nämnda mål om planen ska kunna tjäna som ett effektivt planeringsinstrument för berörda nämnder och förvaltningar.

Binda samman staden över grönområdena

En socialt sammanhängande stad med fungerande fysiska samband förutsätter att invånarna kan ta sig över de gröna kilarna på ett tryggt sätt även gående och på cykel. Samtidigt ska parker och naturmarken vara gröna oaser i stadslandskapet av ekologiska skäl samt för vederkvickelse för invånarna. Att binda samman bostadsområden och stadsdelar genom att inrätta aktivitetsstråk med idrottsanläggningar, nöjesparker och konserthallar kan vara vällovligt för att öka attraktionskraften i olika centra inom en flerkärnig stadsstruktur. Men att inrätta dessa över grönstråken inom staden skulle bidra till att alltför stora ytor av dessa skulle upptas av hårdgjorda aktivitetsytor och parkeringsplatser som dessutom skulle vara öde en stor del av tiden. Kommunikationen över och genom stadens sammanhängande



grönytor bör därför lösas på annat sätt - exempelvis genom alléer, begravningsplatser, koloniträdgårdar eller ”trädgårdsstäder”.

Flerkärnig stadsstruktur

Förvaltningen delar uppfattningen att det är av stor vikt att åstadkomma en flerkärnig stadsstruktur med en bättre balans mellan innerstad och ytterstad. Annars torde för övrigt den eftersträvade befolkningstillväxten inom regionen inte vara möjlig. För att så ska kunna bli fallet måste, enligt förvaltningens uppfattning, mycket kraftfulla och tydliga satsningar göras på dessa stadskärnor utanför Stockholms innerstad om tillväxtföretagen, de nya och intressanta institutionerna och en varierad befolkning ska lockas dit. I dessa bör stadsutvecklingen ske. I dessa bör flyttkedjorna starta. Ur ett ytterstadsperspektiv ter sig mot den bakgrunden översiktsplanens kraftiga satsning på innerstaden som motsägelsefull. Att i innerstaden förbättra dess funktion, läka sår i stadsbilden och att återvinna förlorade skönhetsvärden är angeläget. Men de stora resurser som krävs för den enligt samrådsunderlaget ytterligare förtätningen av innerstaden bör, enligt förvaltningens uppfattning, istället med prioritet satsas på att förstärka den eftersträvade och nödvändiga utvecklingen av en flerkärnig struktur inom staden.

Synpunkter på konkreta förslag som berör Rinkeby-Kista

Strategiska områden i ytterstaden

Samrådsunderlaget:

”6. Kista

Kista har haft en mycket stark utveckling och är idag det i särklass viktigaste företagsområdet utanför innerstaden med cirka 30 000 arbetsplatser. Planering för 3 500 bostäder och nya stadsmiljöer pågår i enlighet med Kistavisionen. Den framtida utvecklingspotentialen är mycket stor, dels genom de omfattande exploateringsmöjligheter genom stadens utbyggnad av gatunät, dels genom att obebyggd eller lågt utnyttjad mark finns i arbetsområdet, där Kistamässan är ett bra exempel. Möjligheten att knyta samman Kista med omgivande stadsdelar studeras i Järvalyftet.”

Förvaltningen:

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd yttrade sig den 23 oktober 2008 över förslaget till ”Vision Järva 2030”, som utgör en konkretisering av en tidigare målbild för området. Protokoll och beslutsunderlag bifogas. Nämnden ansåg att denna vision är ett lovvärt och nödvändigt initiativ för det fortsatta arbetet med att utveckla stadsdelarna på Järvalyftet. Nämnden ställde sig mycket positiv till stora delar av förslaget. I samrådsunderlaget nu redovisade planer för Kista som ett strategiskt område i ytterstaden ligger väl i linje med vad som redovisas i Vision Järva 2030.



Strategiska samband

Samrådsunderlaget:

”1. Kista – Barkarby

En förlängning av tunnelbanan från Kista/Akalla till den regionala kärnan i Barkarby ger goda utvecklingsmöjligheter för en sammanhängande stadsbyggd. Kistas roll som nav i denna del av regionen blir starkare och en gemensam regional kärna i Kista – Barkarby kan skapas i enlighet med regionplanen. Förbifart Stockholms sträckning innebär vissa begränsningar för ett sammanhållet stråk. Mötet med den regionala grönkilen bör tillvaratas och utvecklas som en kvalitet i utvecklingsarbetet.

2. Kista – Spånga

Staden arbetar med Järvalyftet som bl.a. ska förstärka sambandet mellan stadsdelarna söder och norr om Järvakilen. Grönkilen utgör en viktig del av den regionala grönstrukturen och är en viktig resurs som kan utvecklas och samtidigt värnas. Även sambanden mellan Rinkeby/Tensta och Spånga bör utvecklas för att integrera dessa delar på ett tydligare sätt. Detta behandlas i Vision Järva 2030 som för närvarande remissbehandlas.”

Förvaltningen:

En sammanlänkning av kistaområdet och Rinkeby med närliggande stadsdelar kan vara mycket positiv. Förvaltningen anser dock att det inte är lämpligt med en bebyggelsemässig sammanlänkning *över* Järva friområde. Däremot bör en kommunikationsled för snabba och effektiva kollektivförbindelser med buss tvärs över fältet vara möjlig. Att länka samman stadsdelarna inom norra Järva mot Järfälla/Barkarbystaden över den blivande Förbifarten och mot Sollentuna över E4:an samt att länka samman Rinkeby över Kymlingelänken/Enköpingsvägen mot den nya Järvastaden i Ursvik och Rissne i Sundbyberg anser förvaltningen vara lovvärt, eftersom en sådan strävan minskar de barriärer som annars de stora trafiklederna utgör. Förvaltningen får i detta sammanhang påminna om Spångadalens viktiga betydelse för såväl rekreation och idrott som grön kil mellan tätt exploaterade områden. Bostadsbebyggelse i dalgången är därför olämplig. Men förvaltningen anser att Spångadalen bör kunna utvecklas som ett sport- och fritidsområde med t.ex. en ny sporthall.

Samrådsunderlaget:

”3 Kista – Kymlinge – Silverdal

Kistas roll som regional kärna bör tillvaratas genom en utveckling av sambandet även mot södra delarna av Sollentuna (Silverdal) via Kymlinge i Sundbyberg. Kymlinge har utvecklingspotential i den tunnelbanestation som står outnyttjad. Detta förstärker det fantastiska läge som mötet mellan E4/E18 kommer att utgöra och annonserar Kista på ett tydligare sätt i Arlandastråket.”



Förvaltningen:
Inga erinringar mot förslaget.

Nya spår och huvudvägar fram till år 2020

Samrådsunderlaget:

”2. Mäljarbanan Tomtebodav – Kallhäll

Mäljarbanan syftar till att öka kapaciteten och förbättra restider för främst pendel- och regionalstågstrafik. Två alternativa sträckningar studeras; dragning i befintligt spårstråk genom Sundbyberg samt en variant via Kista med station i Kista centrum som ansluter till Ostkustbanan strax söder om Helenelund.”

Förvaltningen:

Staten genom Banverket beslutar om och finansierar projektet. Förvaltningen kan konstatera att en station under Kista centrum som även trafikeras med regionaltrafik skulle öka förutsättningarna för att inom ram för en flerkärnig struktur inom staden i Kista bilda ett attraktivt regionalt centrum inom staden.

Samrådsunderlaget:

”6. Tvärbana Norr Alvik – Kista

Tvärbana Norr är en förlängning av nuvarande tvärbanan från Alvik vidare norrut. Tvärbana Norr ska binda samman de radiella spårtrafikstråken, samt utgöra en effektiv kollektivtrafik till områden med hög boendetäthet och många arbetsplatser som idag inte är spårtrafikförsörjda. Banan minskar trängseln i befintliga spårssystem, samt länkar samman bebyggelseområden.”

Förvaltningen:

Tvärbanan är ett nödvändigt tillskott av de skäl som nämns i samrådsunderlaget. Förvaltningen har i anslutning till ”Vision Järva 2030” tagit del av skisser som redovisar en förlängning från Kista C mot pendeltågsstationerna i Helenelund respektive i Barkarby (via Akalla och den blivande Barkarbystaden på det nuvarande flygfältet). Förvaltningen har inget att invända mot dessa planer. Det är dock samtidigt önskvärt att den får en alternativ sträckning mellan Ursvik och Kista C som går via Rinkeby och den föreslagna kollektivtrafikleden över Järva friområde.

Samrådsunderlaget:

”8. Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm ska byggas ut mellan E4 Skärholmen – E4 Häggvik, som kopplar mot Norrortsleden. Förbifarten ska knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta innerstaden. Leden underlättar också för långdistanstrafik samt ger förutsättningar för utveckling av en flerkärnig region. Förbifart Stockholm ersätter det tidigare reservatet Essingeledens Brommagren.”



Förvaltningen:

Projektet är nödvändigt om en flerkärnig struktur ska kunna utvecklas inom staden. Under förutsättning att förbifarten får en utformning som uppfyller kravet på en god närmiljö längs vägsträckningen har förvaltningen inga erinringar mot förslaget.

Samrådsunderlaget:

”9. E18 Hjulsta – Kista

E18 är Stockholms västra infartsled med hög trafikbelastning. Vägsträckan har idag 16 plankorsningar och den nya sträckan får i stället fem planskilda korsningar. Trafikmängden och korsningarna gör att sträckan är olycksdrabbad och genererar mycket buller. Den nya utformningen ökar säkerheten, förbättrar närmiljön och ger högre trafikkapacitet.”

Förvaltningen:

Projektet har beslutats i särskild ordning och är nödvändigt för att förbättra närmiljön i berört område. Inga erinringar mot förslaget.

Samrådsunderlaget:

”33. E4 Norrtull – Kista

Med E18:s nya sträckning mellan Hjulsta och Kista kommer kapaciteten på E4 inte att vara tillräcklig. Tillkomsten av Norrortsleden och Norra länken kommer också innebära ett ökat tryck på E4. En breddning från tre till fyra körfält i vardera riktning planeras.”

Förvaltningen:

Den föreslagna utbyggnaden är nödvändig om tillräckligt trafikflöde på den berörda sträckan ska bli möjlig under högtrafiktid. Inga erinringar mot förslaget.

Nya spår och huvudvägar efter år 2020

Samrådsunderlaget:

”16. Tunnelbana Akalla – Barkarby

En förlängning av den blå linjen förbättrar möjligheten till tvärresande, och gör att bl.a. Kista kan nås effektivt av regionalstågsresenärer. Detta objekt är särskilt betydelsefullt om Banverket väljer att bygga ut Mälärbanan i befintlig korridor. Objektet ersätter tidigare förslag om en förlängd tunnelbanesträckning från Hjulsta till Barkarby, som inte bedöms få lika bra resandeunderlag eller ge samma goda strukturerande effekter.

Förvaltningen:

Ambitionen att utveckla den snabba och kapacitetsstarka tunnelbanans viktiga roll är lovvärd. Från Rinkeby-Kista stadsdelsnämnds sida har tidigare påtalats önskemål om en förlängd sträckning av tunnelbanan från Hjulsta och/eller Akalla till Barkarby pendeltågsstation samt tunnelbaneförbindelse mellan Rinkeby och Hal-



lonbergen. Om anslutning till pendeltågsnätet i Barkarby sker från såväl Akalla som Hjulsta skulle övergång mellan två kapacitetsstarka kollektiva färdstätt förbättras ytterligare. Dessutom skulle de båda grenarna på den blå tunnelbanelinjen knytas samman.

Nya spår och huvudvägar efter år 2030

Samrådsunderlaget:

”30. Kollektivtrafik på Förbifarten

Förbifarten passerar flera av Stockholms viktigaste radiella spårtrafikstråk; tre tunnelbanelinjer och två pendeltågsgrenar. På sikt behövs ett kollektivtrafiksystem som möjliggör ett effektivt tvärresande på sträckan. Snabba yttre tvärförbindelser leder till ökad effektivitet i befintliga spårtrafiksystem, bl.a. genom ökat resande mot rusningsriktningen.”

Förvaltningen:

Inga erinringar mot förslaget i sig. En förutsättning för dess genomförande torde dock vara att Stockholm, Ekerö, SL och Banverket redan nu planerar för en sådan lösning. Projektet skulle sannolikt verksamt bidra till att skapa inomregionala centra i Skärholmen och Kista. Fråga kan resas om inte projektet bör tidigareläggas - bl.a. för att så snart som möjligt öka möjligheten till flerkärnighet inom staden och regionen.