5 Lokala utvecklings-möjligheter

Staden eftersträvar att både arbetsplatser, bostäder och service finns i ett och samma område. Flera tidigare verksamhetsområden är redan stadsutvecklingsområden som till exempel Liljeholmen/Marievik.

Lokala utvecklingsmöjligheter

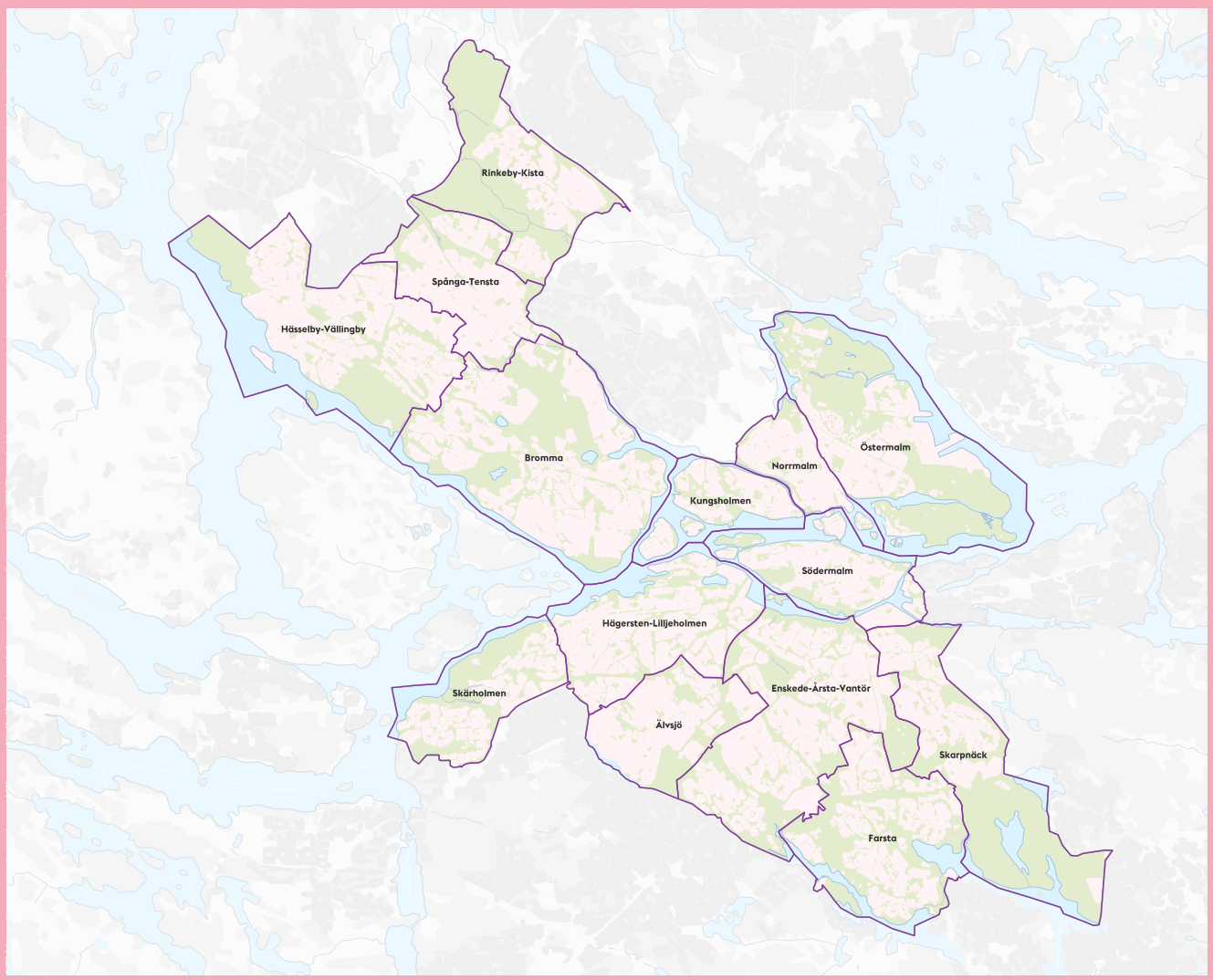
Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsmål, vilka utvecklingsmöjligheter som bedöms finnas i respektive stadsdeal. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelsområden.

1,3

miljoner invånare beräknas bo i Stockholms stad år 2040

Översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål ska vara en utgångspunkt för all stadsutveckling. Allt stadsbyggande ska bidra till att stärka och utveckla stadens kvaliteter samt tillföra värden som fler bostäder, attraktiva offentliga miljöer, högkvalitativa mötesplatser, bra parker och lekplatser, idrott och kultur och en välfungerande kommunal service där förskole- och skolbehovet är särskilt viktigt. Målsättningen med 140 000 nya bostäder till år 2030 förutsätter en tät och sammanhållen stad, där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda boendemiljöer. Stockholm förändras när staden byggs tätare, stadsdelar knyts närmare varandra och dagens stadsmiljöer kompletteras för att möta nya behov. Detta innebär nya möjligheter för staden och dem som bor och verkar här. Tätare stadsdelar ger fler bostäder, bättre förutsättningar för lokal service, underlättar vardagslivet och minskar transporterna. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med god kvalitet. Centralt är att utveckla bättre kopplingar mellan stadens delar och överbrygga barriärer, samt att förstärka de urbana, sociala och gröna sambanden.

Beskrivningarna i kapitlet utgår främst från analyser gjorda inom områdesplaneringen. Stadens förvaltningar och nämnder har bidragit till att identifiera olika behov och utvecklingsmöjligheter, till exempel idrotts- och skolbehov samt de behov och möjligheter som



framkommit i stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsplaner. Under samrådet genomfördes en dialogturné som besökte samtliga stadsdelsområden. De synpunkter som inkom vid dessa dialogtillfällen tillsammans med de skriftliga samrådssynpunkterna har varit värdefullt underlag till kapitlet. Översiktsplanens stadsbyggnadsmål, planeringsinriktningar och utbyggnadsstrategi omsätts i stadens kontinuerliga arbete med planering på områdesnivå. Även riksintressebilagan är en viktig utgångspunkt.

För varje stadsdelsområde redovisas på en övergripande nivå vilka stadsutvecklingsmöjligheter som finns och som är önskvärda. För att uppnå målet om en sammanhängande stad ligger stort fokus på olika samband, inom och mellan stadsdelsområdena och till grannkommuner. Inom varje område beskrivs dels prioriterade strategiska samband och dels ekologiska samband av regional och kommunal betydelse. Tio av de strategiska sambanden är prioriterade, se Utbyggnadsstrategin, för att uppnå en sammanhängande stad. Levande lokala centrum och andra mötesplatser är centrala för att uppnå levande stadsmiljöer och en social hållbarhet. En koppling mellan bebyggelse och transportsystemet är angeläget för en fungerande stad. I varje stadsdelsområde redovisas även olika typer av berörda riksintressen samt områden där Stadsmuseet har identifierat att det finns särskilt höga kulturhistoriska värden. Dessutom redovisas näringslivsperspektiv, skolbehov och förutsättningar att stärka idrott och kultur.

Lokala stadsutvecklingskartor

Till varje stadsdelsområde hör en karta som utöver information på den stadsövergripande stadsutvecklingskartan innehåller mer information av lokal karaktär. Gränserna och sambanden är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i efterföljande planering. Ett beslut om att påbörja detaljplaneläggning ska prövas mot översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål samt uppfylla kriterierna i någon av utbyggnadsstrategins fyra delar. Till höger finns en närmare beskrivning av vad informationen i kartorna betyder.

C

För att uppnå levande lokala centrum har den stadsövergripande strategin ”Levande lokala centrum” tagits fram. I översiktsplanen är stadens centrum indelade i fyra olika centrumtyper utifrån denna strategi.

Teckenförklaring till de lokala stadsutvecklingskartorna på sidorna 117–165

Stadsutvecklingsområde – omvandling
Område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Omvandlingen kan innebära helt eller delvis ändrad markanvändning.

Stadsutvecklingsområde – komplettering
Område med blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås. Området kan kompletvktig del i stadsutvecklingen. Kompletteringen ska göras med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. Inom området kan finnas delar där större strukturförändringar föreslås.

Område där komplettering kan prövas
Område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov.

Strategiskt samband
Samband som är strategiskt viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske via olika typer av åtgärder som att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlande gator. De strategiska sambanden kompletterar urbana stråk och stadsgator av lokal karaktär.

Lokala samband
Lokala samband som är viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske via olika typer av åtgärder som att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlande gator. Lokala samband kompletterar urbana stråk och stadsgator av lokal karaktär.

Urbana stråk
Överbreda gator i lokala vägnätet och trafikleder med sidoområden som på kort eller lång sikt omvandlas till levande stadsmiljöer. Dessa kopplar samman befintliga stadsdelar längs hela sträckan eller på delsträckor. Gatorna kommer ha en fortsatt viktig lokal och regional trafikfunktion för person- och näringslivstransporter, men kompletteras med gång- och cykelvägnät. Därutöver prioriteras oftast utrymme för högkvalitativ kollektivtrafik.

Stadsgata av lokal karaktär
Gata som i huvudsak endast berör stadsdelsnämndsområdet och som på kort eller lång sikt föreslås omvandlas till stadsgata, med ny blandad bebyggelse, längs hela sträckan eller på delsträckor. Stadsgatan utformas som ett attraktivt offentligt rum med en framkomlig och säker stadstrafik med gång, cykel och bil. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov.

Utvecklingsområde regionalt ekologiskt samband
Område där förstärkningar föreslås i den regionalt betydelsefulla gröna infrastrukturen. Samtidigt kan rekreativa kvaliteter utvecklas för att berika närmiljön.

Utvecklingsområde kommunalt ekologiskt samband
Område där förstärkningar föreslås i den kommunalt betydelsefulla gröna infrastrukturen. Samtidigt kan rekreativa kvaliteter utvecklas för att berika närmiljön.

Centrum
Centrum är indelade i fyra kategorier utifrån storlek, funktion och förutsättningar: Tyngdpunkt med regional funktion, Centrum för flera stadsdelar, Lokalt stadsdelscentrum och Litet lokalt centrum. Centrumen är viktiga för att uppnå målet om en god offentlig miljö med levande lokala centrum.

Viktiga mötesplatser
Platser som har stor betydelse för att uppnå målet om en sammanhängande stad och en god offentlig miljö. Mötesplatserna omfattar samlingslokaler och andra mötesplatser (se sid 95), idrottsanläggningar och skolor som lockar besökare från olika delar av staden och därigenom bidrar till att människor med varierande bakgrund möts samtidigt som stadsdelarnas lokala identitet stärks. Viktiga mötesplatser kompletterar centrum och parker.

Pågående eller beslutade spår- och vägutbyggnad

Spår eller väg i pågående förhandling

Kollektivtrafik stomnät
Stomnätet är kollektivtrafikens ryggrad och binder samman kommuncentra samt andra viktiga noder i länet med varandra. Inom Stockholms stad förbinder stomnätet olika stadsdelar med varandra och med viktiga knutpunkter. Trafikslag anpassas utifrån resandeunderlag och kapacitetsbehov.

Stockholms cykelpendlingsstråk
Pendlingsnät som skapar ett sammanhängande system, knyter ihop stadsdelarna samt kopplar ihop över kommungränsen.

Verksamhetsområde
Verksamhetsområden med möjlighet till industri och störande verksamheter, hamn, terminal samt kommunalteknisk försörjning.

Natur- och kulturreservat, nationalstadspark, världsarv

Tekniska försörjningssystem
Större avfallsanläggningar, energianläggningar, reningsverk och vattenverk.

Ny tunnelbanestation

Ny järnvägs- eller pendeltågsstation

Ny spårvägsstation

Tunnelbanestation

Järnvägs- eller pendeltågsstation

Spårvägsstation

Båthållplatser
Hållplatser för passagerare på vatten. Kan i vissa fall användas för angöring av godstransporter och varuleveranser.

Historiska nedslag
Den konsekvent genomförda trafikseparering och enhetligt utformade lamellhus gör Rinkeby karakteristiskt för 1960-talets storskaliga byggande. Husby och Akalla byggdes ett decennium senare och är typiska för sin tid.

Rinkeby-Kista
Utvecklingsmöjligheter

Rinkeby-Kista har en unik potential. Här förenas en internationellt mångsidig befolkning med flera servicecentrum, arbetsplatsområden och utmärkta kommunikationer. Kista är ett av landets och regionens mest betydelsefulla arbetsplatsområden. Gemensamt för stadsdelsområdet är att bostadsbeståndet behöver kompletteras samtidigt som de offentliga rummen behöver rustas upp. Det är viktigt att öka blandningen av verksamheter, bostäder och högre utbildning för att ytterligare öka Kistas attraktivitet. Kista-Järva är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekat som ett av fyra fokusområden och Kista är även utpekat som en regional stadskärna i RUFS 2050.

49 273
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
64 582

Behovet av lokala mötesplatser i stadsdelsområdet är stort och samhällsservicen behöver stärkas. Bedömningen är att det till 2040 behövs två nya skolor i stadsdelsområdet utöver den som planeras i Kista äng. Det behövs även ytterligare förskolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre konstgräsplaner, tre idrottshallar, en friidrottsanläggning och ett friluftsbad. Ett friluftsbad planeras på Järvafältet. Kulturlivet behöver ges ökat utrymme i området. Insatser för att öka tryggheten i området är angeläget.

Beslutade infrastruktursatsningar är viktiga förutsättningar för utvecklingen av området. Till exempel kommer planeringen för ny tunnelbana mellan Akalla och Barkarby att knyta ihop stadsdelsområdet med Järfälla. Dessutom pågår utbyggnad av Förbifart Stockholm och planerad byggstart av Tvärbanan till Kista är 2017. Även utveckling av busstrafikens stomlinjer och fortsatt utbyggnad av huvudcykelstråken kommer förbättra tillgängligheten inom och till andra stadsdelar och grannkommuner.

Genom att utveckla befintliga och nya kopplingar till bland annat Helenelund, Barkarby och Kymlinge stärks de strategiska sambanden med grannkommunerna Sollentuna, Järfälla och Sundbyberg. Det är även angeläget med bättre kopplingar till och över Järvafältet med gång- och cykelvägar och gröna promenader. På Järvafältet är det viktigt att både utveckla befintliga och nya målpunkter. Det prioriterade strategiska sambandet mellan Kista, Husby och Akalla kan stärkas genom att utveckla Hanstavägen till urbant stråk.

Rinkeby-Kista har en unik potential

Möjligheten att förstärka de gröna och rekreativa sambanden i Järvakilen, såväl västerut som österut, behöver studeras. Tillgängligheten till Järvafältet kan förbättras med tydligare möte mellan bebyggelse och naturlandskap i vissa lägen, samt fler entréer till kulturreservatet.

Kista

Kista Science City är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett betydelsefullt kluster inom framförallt informationsteknologi. Här finns även akademin representerad med till exempel Stockholms universitet och KTH samt forskningscentra. Bebyggelsen är mycket varierad och flera höga hus med god arkitektonisk kvalitet har byggts under senare år.

Kista har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling genom att fortsätta på den inslagna vägen mot en än mer attraktiv stadsmiljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder, service och högre utbildning. Här är Husby och Akalla en resurs för Kistas expansion med förbättrade kopplingar samt nya bostäder och arbetsplatser. Det finns behov av att lyfta de offentliga miljöerna och sträva efter lokaler i bottenvåningarna vid stråk och knutpunkter till exempel vid Jan Stenbecks torg, längs Hanstavägen, Torshamnsgatan och Kistagången. En fortsatt utveckling av Kistamässan är angeläget för att stärka den som en betydelsefull arbetsplats, målpunkt och mötesplats för besökare från övriga Sverige och världen. Kista galleria är mycket välbesökt och möjligheterna ska undersökas att komplettera med bostäder och arbetsplatser samt handelsytor som öppnar sig mot omgivande gator. Genom att också skapa förutsättningar för fler stadskvaliteter och service som till exempel restauranger, kaféer, hotell och kultur skapas en attraktiv stadsmiljö för både boende och företag.

Utöver näringslivssatsningar planeras för närvarande 6 000 bostäder i Kista. Möjligheterna för ännu fler bostäder bedöms som stora. Med ytterligare bostäder följer också behov av nya förskolor och skolor. Tillgången till parker i centrala Kista behöver förbättras, till exempel genom att utveckla Grönlandsgången till ett grönt stråk samt skapa parker i kvartersstrukturen. I samband med stadsutvecklingen behöver möjligheterna att ta sig till platsen med gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras genom utvecklade samband till omkringliggande stadsdelar.

Med en utbyggd tvärbana till Helenelund, och tunnelbanan till Barkarbystaden och Barkarby station som dessutom blir regionaltågsstation, kommer Kistas tillgänglighet och betydelse för regionen att stärkas ytterligare. Det vore även positivt om Helenelund blir en regionaltågsstation. Den stora potentialen för nybyggnad finns framförallt i området söder om E4:an,

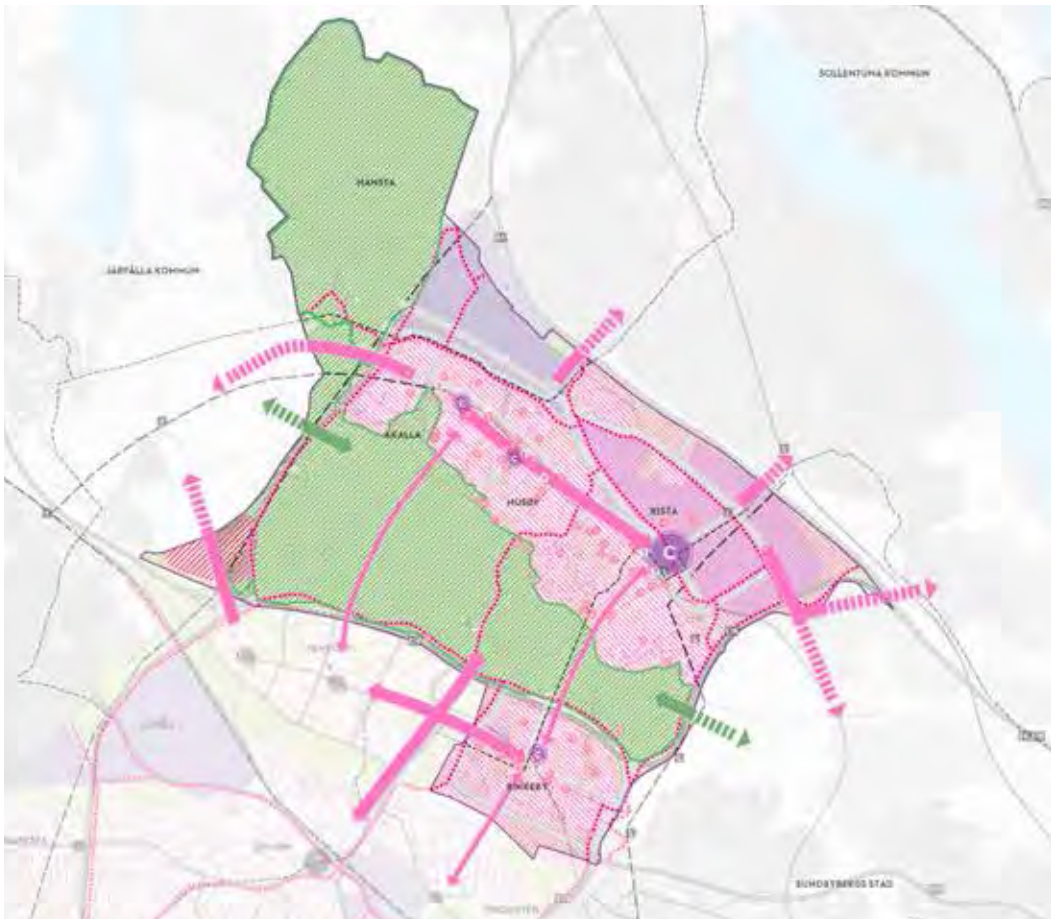
Riksintressen

Kommunikationer

- Ostkustbanan (alldeles utanför området)
- Station Helenelund (alldeles utanför området)
- E4
- E4 Förbifart Stockholm
- E18
- Väg 275
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Hansta Natura 2000-område



Teckenförklaring, se sidan 115

längs med Hanstavägen samt i Ärvinge. Hanstavägen, utöver delen som ingår i det primära vägnätet, samt Torshamnsgatan och Kistagången kan på sikt omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse.

Rinkeby

Rinkebys karaktär utgörs huvudsakligen av lamellhus i två till åtta våningar. De högre husen är placerade mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafikseparingen är konsekvent genomförd och bebyggelsen är organiserad i relativt slutna rum. Sedan 00-talet har området kompletterats med bostäder inom befintlig planstruktur. I närtid har Rinkebystråket byggts och Rinkebyterassen är under genomförande.

Genom stadsutveckling ska sammankopplingen av Rinkeby mot Bromsten och Tensta förbättras och det är angeläget att förbättra gång- och cykelvägarna mellan områdena samt att parkstråket i Rinkebydalen och Spångadalen utvecklas. Det prioriterade strategiska sambandet Tensta-Rinkeby-Spånga kan stärkas genom utveckling av bostäder och offentlig service. Det är även angeläget med bra kopplingar till Stora Ursvik i Sundbybergs stad.

Rinkeby har möjligheter och behov till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. Detta sker bland annat genom planerna på att komplettera Rinkeby Allé med ny blandad bebyggelse. I stadsdelen behöver idrottsmöjligheterna och kulturlivet stärkas. Det finns också ett behov av mindre kontorslokaler och verksamhetslokaler. Det lokala centrumet i Rinkeby kan genom förtätning med bostäder och arbetsplatser utvecklas och ge bättre underlag för service och ökad trygghet. Nya lokaler för service, mindre kontorslokaler och handel ska eftersträvas i närheten av Rinkeby torg och i starka stråk.

Husby och Akalla

Husby och Akalla byggdes samtidigt och är sammanbundna med Kista genom det prioriterade strategiska sambandet. Stadsdelarna är karaktäristiska för sin tid och trafikslagen är tydligt avskilda från varandra. Akalla industriområde är strategiskt beläget invid E4:an och den kommande Förbifart Stockholm, och är därför ett betydelsefullt arbetsplatsområde. Järvafältet skjuter in likt gröna kilar i bebyggelsen och bildar avgränsande parkrum i kontrast till fältets öppna och mer vildvuxna natur- och kulturlandskap. Husby Gård och Akalla By är viktiga målpunkter att värna och utveckla i stadsdelarna.

Husby och Akalla har möjligheter och behov till stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur. Detta genom sitt läge med närhet till Kista och Järvafältet samt förbättrad tillgänglighet genom tunnelbanan och dess nya sträckning till Barkarby samt Förbifart Stockholm. I samband med en förtätning med bostäder och arbetsplatser är det centralt att även de lokala centrumen utvecklas och ges möjlighet till bättre serviceunderlag. Det skapar samtidigt en större trygghet för människorna i området. Husby kulturkvarter skapar en bra grund för ett stärkt kulturliv.

Hanstavägen kan ytterligare förstärka sambanden mellan Akalla, Husby och Kista genom att omvandlas till urbant stråk. Vid Hjulsta trafikplats kan ett område som gränsar till Järfälla kommun utvecklas med blandad bebyggelse och stärka kopplingen till Barkarbystaden och Barkarby station. Kopplingen till Sollentuna centrum är på lång sikt önskvärd att stärka genom ny bebyggelse vid Husbykorset och längs Turebergsleden.

Hansta

Hansta är en del av Järvakilen, som är strategiskt viktig som en regional grönstruktur. Den stora mängden fornlämningar tyder på att Hansta varit bebott sedan bronsåldern, och dalsänkorna i området kring Hägerstalunds gård präglas än i dag av kulturlandskapets öppna ängar. I början av 1900-talet blev Hansta militärt övningsfält men övergick i stadens ägo 1970. I dag är det ett naturreservat och ett populärt rekreationsområde för boende i Stockholm, Järfälla och Sollentuna. Genom nya trygga gröna promenadvägar samt nya attraktioner och målpunkter kan Hanstas åtskiljande effekt minskas och sambandet till Barkarbystaden i Järfälla stärkas. Möjligheterna att vidareutveckla Hägerstalund till en attraktion och mötesplats ska undersökas.

Den stora mängden fornlämningar tyder på att Hansta varit bebott sedan bronsåldern

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Hansta och Järvafältet med gårdar
- Kista gård

> Kista Science City är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett betydelsefullt kluster inom framförallt informationsteknologi

Det är angeläget att det finns ett livskraftigt näringsliv i hela staden. En stor potential för kontor finns i innerstadsnära stadsutvecklingsområden som Söderstaden, Liljeholmen, Älvsjö och Årstaberg.

Historiska nedslag

Tensta är en stadsdel från 1960-talet med i huvudsak lamellhus och konsekvent trafikseparering. Villabebyggelse finns i Solhem, Bromsten, Sundby och Flysta. I stadsdelsområdet finns också ett av Stockholms största arbetsplatsområden – Lunda – med en blandning av industrier, godshantering och kontor.

Spånga-Tensta

Utvecklingsmöjligheter

Spånga-Tensta kan utvecklas med nya bostäder samt offentlig och kommersiell service. Närheten till Järvafältet och möjligheterna att utveckla miljön vid Bällstaån skapar extra värden. Tillgängligheten till Järvafältet kan förbättras genom ett tydligare möte mellan bebyggelse och naturlandskap. Järvafältet får en viktig roll att koppla samman de omkringliggande stadsdelarna genom nya gång- och cykelvägar samt fler aktiviteter och målpunkter. Möjligheten att förstärka de gröna och rekreativa sambanden i Järvakilen behöver studeras. Området kommer att få bättre tillgänglighet när Mälarbanan och Förbifart Stockholm är utbyggda.

38 236

invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till

48 682

Utbyggnaden av Förbifart Stockholm pågår vilket ger nya förutsättningar för omkringliggande stadsdelar. En möjlig framtida förlängning av befintlig blå tunnelbanelinje som knter ihop Hjulsta med Barkarby station skulle ha stor positiv inverkan på stadsdelsområdet. Stora delar av stadsdelsområdet befinner sig inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Flacka delar kan också påverkas av kraftiga regn. Områdets publika kulturverksamheter är både besöksmål och viktiga i det lokala sammanhanget. Stadsdelsområdet har behov av ytterligare mötesplatser för kultur och föreningsliv. Trygghetsskapande åtgärder ska beaktas i planeringen. Bedömningen är att det till 2040 behövs två skolor, genom helt nya skolor och genom att befintliga skolor expanderar. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en konstgräsplan och två idrottshallar i stadsdelsområdet.

Utbyggnaden av Förbifart Stockholm pågår och ger nya förutsättningar för omkringliggande stadsdelar

Tensta

Tensta utgörs huvudsakligen av lamellhus i två till åtta våningar – de högre husen har placerats mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafikseparingen är konsekvent genomförd och bebyggelsen är organiserad i relativt slutna kvarter. Under bostadsmässan 2006 kompletterades området bland annat med radhus. Tensta konsthall och parkourbanan i Nydalsparken är uppskattade målpunkter för hela Stockholm.

Tensta har möjligheter till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. Fler bostäder av blandade storlekar och upplåtelseformer behövs för att minska trångboddhet och minska segregation. Tensta centrum kan utvecklas med ökad kommersiell service genom att nya bostäder och arbetsplatser skapas. Upprustning av befintlig bebyggelse och det offentliga rummet är högt prioriterad. Det prioriterade strategiska sambandet Tensta-Rinkeby-Spånga kan stärkas med bostäder och offentlig service. Kopplingen till Rinkeby ska utvecklas med olika former av stadsutveckling, förbättrade gång- och cykelvägar samt eventuellt en bussförbindelse. Hjulsta torg har potential att förbättras avsevärt med en tryggare miljö genom satsning på det offentliga

rummet samt med kommersiell service. Befintlig kommersiell service och föreningsverksamhet ska värnas. För att koppla samman Spånga och Tensta kan Spånga kyrkväg på sikt omvandlas till ett urbant stråk kantat med ny blandad bebyggelse längs delar av gatan.

Bromsten

Bromsten började bebyggas med villor i början av 1900-talet. Genom åren har stadsdelen successivt förtätats och dagens Bromsten karaktäriseras av en blandning av villor, radhus, flerbostadshus och mindre verkstadsbyggnader från olika tidsepoker.

Delar av Bromsten har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Detaljplanering pågår för omvandling av Bromstens industriområde till blandstad. Programarbete har påbörjats för östra delen av Bromsten längs Ulvsundavägen. Här finns stor potential för tillkommande bebyggelse och att stärka kopplingen till tunnelbanan i Rissne-Sundbyberg samt att knyta ihop stadsdelarna. Bromstensvägen och Spånga kyrkväg kan på sikt omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse. Duvbovägen kan på motsvarande sätt omvandlas till en stadsgata av lokal karaktär. Bromstensplan har potential att utvecklas som ett lokalt centrum. Duvbovägen fungerar som en stomme för cykeltrafiken i området och kan stärkas. Utvecklingen i Bromsten ingår i det prioriterade strategiska sambandet Tensta-Rinkeby-Spånga vilket möjliggör många nya bostäder och offentlig service.

Lunda

Sedan 1930-talet finns industrier och verksamheter i stadsdelen och området har genom åren utvecklats till ett av Stockholms största arbetsplatsområden med en blandning av industrier, spedition och kontor. Områdets terminalfunktion är strategiskt viktig med koppling till järnväg och europavägar. Verksamhetsområdet är en stor tillgång att tillvarata men har också utvecklingspotential i och med att Förbifart Stockholm byggs.

Solhem, Flysta och Sundby

Bebyggelsen utgörs till största delen av villor från olika tidsepoker. Spånga centrum är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken för flera stadsdelar i västerort och vid stationen är bebyggelsen tätare med flerbostadshus i varierande skala. Spångavägen har i dag en uppskattad småstadskaraktär.

Tillgängligheten till parker och parkkvaliteter i centrala Spånga behöver stärkas. Runt Spånga centrum samt i området mellan Solvalla och Ulvsundavägen finns möjligheter till stadsutveckling. Bromstensvägen, Sörgårdsvägen och Spångavägen kan på längre sikt omvandlas till urbana stråk och kompletteras med ny blandad bebyggelse.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Solhem
- Spånga kyrka
- Tensta

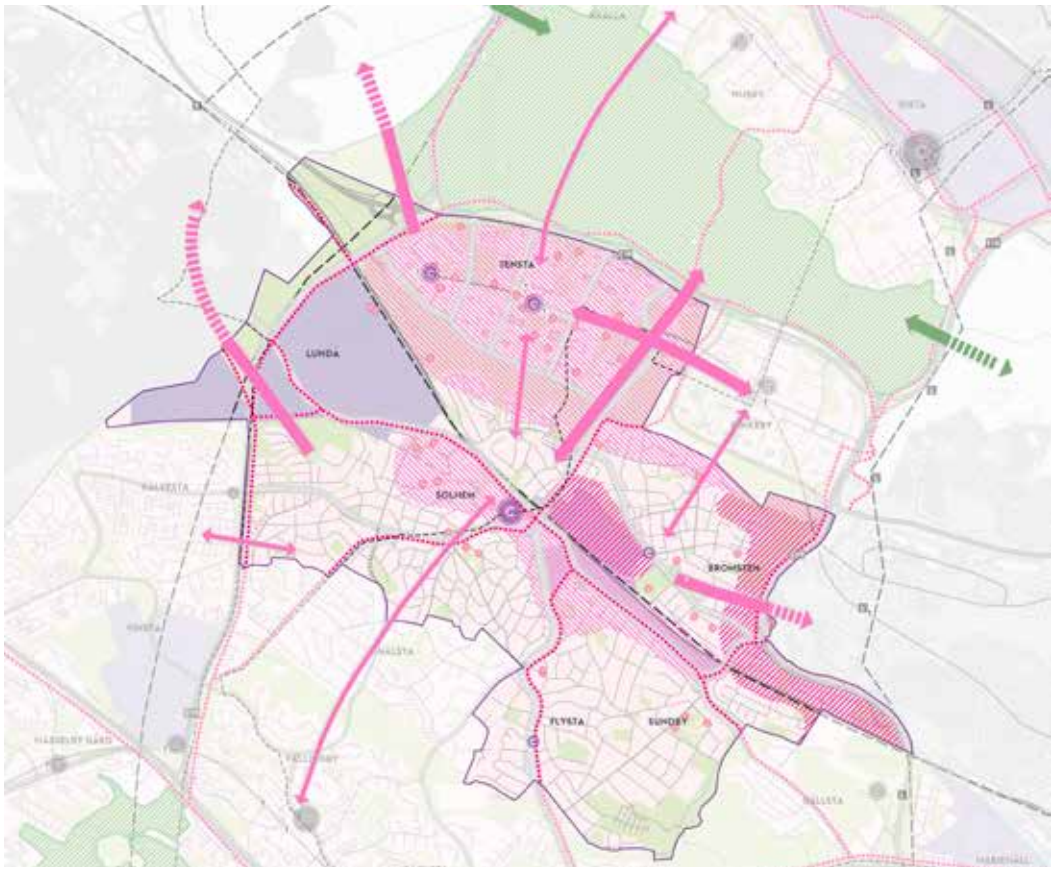
Riksintressen

Kommunikationer

- Mälarbanan, inklusive utbyggnad till fyra spår
- Spånga station
- E18
- Väg 275
- E4 Förbifart Stockholm
- E4 Förbifart Stockholm/E18, Hjulsta trafikplats
- Bromma flygplats – flygbuller, ekvivalentnivå
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

12 000

personer besöker årligen Tensta konsthall



Teckenförklaring, se sidan 115

Historiska nedslag

Hässelby-Vällingby utmärks av närheten till grönområden och vatten, och består i huvudsak av bostadsbebyggelse utmed tunnelbanan med lokala centrum vid stationerna. Vällingby-Råcksta är Sveriges första ABC-stad och representerar den svenska folkhemsmodellen. Vinsta företagsområde präglas av varierande bebyggelse för olika typer av verksamheter och Lövstaverket är en av stadens större tekniska anläggningar.

Hässelby-Vällingby

Utvecklingsmöjligheter

Hässelby-Vällingby ligger attraktivt nära Mälaren och är på väg att få en ny regional betydelse genom utbyggnaden av Förbifart Stockholm med på- och avfart vid Vinsta företagsområde. Vällingby centrums funktion som ABC-stad ska utvecklas vilket innebär att bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner ska tillkomma på ett sätt som stärker de värden som ligger i riksintresset för kulturmiljövården. Goda servicelägen behöver nyttjas längs gator och vid centrumbildningar för handel och mötesplatser för kultur och föreningsliv. Det behövs förbättrade kollektivtrafikförbindelser särskilt i västra Hässelby i takt med att bostäder tillkommer. Grimsta idrottsplats är en viktig mötesplats. Lövstabadet, Riddersviks gård och Hässelbys allmänna bad har goda förutsättningar att utvecklas till attraktiva områden för rekreation och möten för hela västerort. Tillgängligheten längs Mälarens strand bör utvecklas, liksom det ekologiska sambandet mellan Grimstaskogen och Kyrkhamn.

73 445

invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till

80 471

Delar av området befinner sig inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Även Nälstabäcken är en del i det naturliga vattensystemet, och dess vattenreglerande och rekreativa funktioner behöver tillvaratas och utvecklas till sin fulla potential. Lövstaverket med återvinningscentral är en av stadens större tekniska anläggningar. Utöver detta kan etablering av en ny energiproduktionsanläggning i Lövsta bli aktuell. På längre sikt kan Bergslagsvägen utvecklas som ett urbant stråk och kompletteras med bland annat bostadsbyggande och stadsutveckling för att koppla samman omkringliggande stadsdelar. Bedömningen är att det till 2040 behövs två skolor i stadsdelsområdet. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en idrottshall, en konstgräsplan och eventuellt en simhall. Förskolor behöver planeras i takt med att bostäder tillförs. Särskilt stort är behovet i Vällingby och Råcksta samt i Kälvesta och Vinsta. Vällingby-Råcksta är av riksintresse för kulturmiljövården.

Vällingby och Råcksta

Vällingby invigdes 1954 och är den stadsdel där ABC-stadens stadsbyggnadsideal är mest konsekvent genomfört. Arbete, bostäder och centrumfunktioner skulle samlas i satellitstäder som skulle avlasta centrala Stockholm. Bebyggelsestrukturen kännetecknas av den låga centrumbebyggelsen omgiven av en krans av punkthus och en gradvis nedtrappning i skala

med radhus och villor i ytterkanterna. Här kombinerades socialt bostadsbyggande med arbetsplatser och en arkitektoniskt väl genomarbetad gestaltning i relation till landskapets förutsättningar. Under början av 2000-talet kompletterades de centrala delarna med handelsytor och bostäder. I Råcksta karaktäriseras bebyggelsen av flerbostadshus i tre till fem våningar, organiserade i halvslutna kvarter samt sammanhängande områden av radhus och villor. Det gröna stråket från Vällingby via Råcksta och vidare in i Bromma är en uppskattad kvalitet, liksom flera kulturverksamheter som stadsteaterns filial och den lokala biografen.

Vällingby och Råcksta har möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Vällingby centrum ska fortsätta stärkas som centrum för flera stadsdelar med kompletterande bostäder och verksamhetslokaler, bland annat i Vinsta och längs Bergslagsvägen. Härvid kan det prioriterade strategiska sambandet över Vinsta till Hässelby gård stärkas. Det finns goda möjligheter att utveckla service och verksamheter och utveckla området kring Råcksta tunnelbanestation.

Grimsta

Grimsta utgörs huvudsakligen av lamellhus i fyra våningar i halvslutna kvarter runt en gemensam gård. Läget nära Grimsta naturreservat skapar goda boendekvaliteter. Grimsta har vissa möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Kopplingen till Vällingby behöver förbättras med nya passager för gående och cyklister över Bergslagsvägen. Mötet mellan stadsdelen och Grimsta naturreservat kan göras tydligare och tryggare genom kompletterande ny bebyggelse och promenader längs reservatsgränsen. Grimsta idrottsplats och sportfält är en viktig mötesplats i västerort. Tillgängligheten till naturreservatet kan förbättras genom tydliga entréer och fler attraktioner för rekreation och fritidsaktiviteter. Även Grimstaskogens attraktioner för rekreation och friluftsliv kan stärkas.

Hässelby gård och Hässelby strand

Hässelby gård byggdes med en blandning av lamellhus i fyra våningar och grupper av höga punkthus och enstaka skivhus fritt placerade i landskapet. Under åren har endast ett fåtal förtätningar med bostäder gjorts. Hässelby strand karaktäriseras av en mer storskalig och öppen bebyggelsestruktur. Kompletteringar med nya bostäder har gjorts, till exempel längs Aprikosgatan och i Hässelby strands centrum. Det finmaskiga nätet av gröna promenader är en uppskattad kvalitet.

Hässelby gård och Hässelby strand har möjligheter till stadsutveckling främst inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Maltesholmsvägen och Lövstavägen bör omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse. Kopplingen till Vinsta, och Vällingby över Bergslagsplan är ett prioriterat strategiskt samband som bör stärkas genom att utveckla bostäder längs Maltesholmsvägen och på längre sikt genom en utveckling av Bergslagsplan och Vinsta. Även kopplingen till Kälvesta bör stärkas. Hässelby gårds centrum ska stärkas

Riksintressen

Kommunikationer

- Farled inklusive buffertzon
- E4 Förbifart Stockholm
- Väg 275
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde
- Bromma flygplats – flygbuller, ekvivalentnivå

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

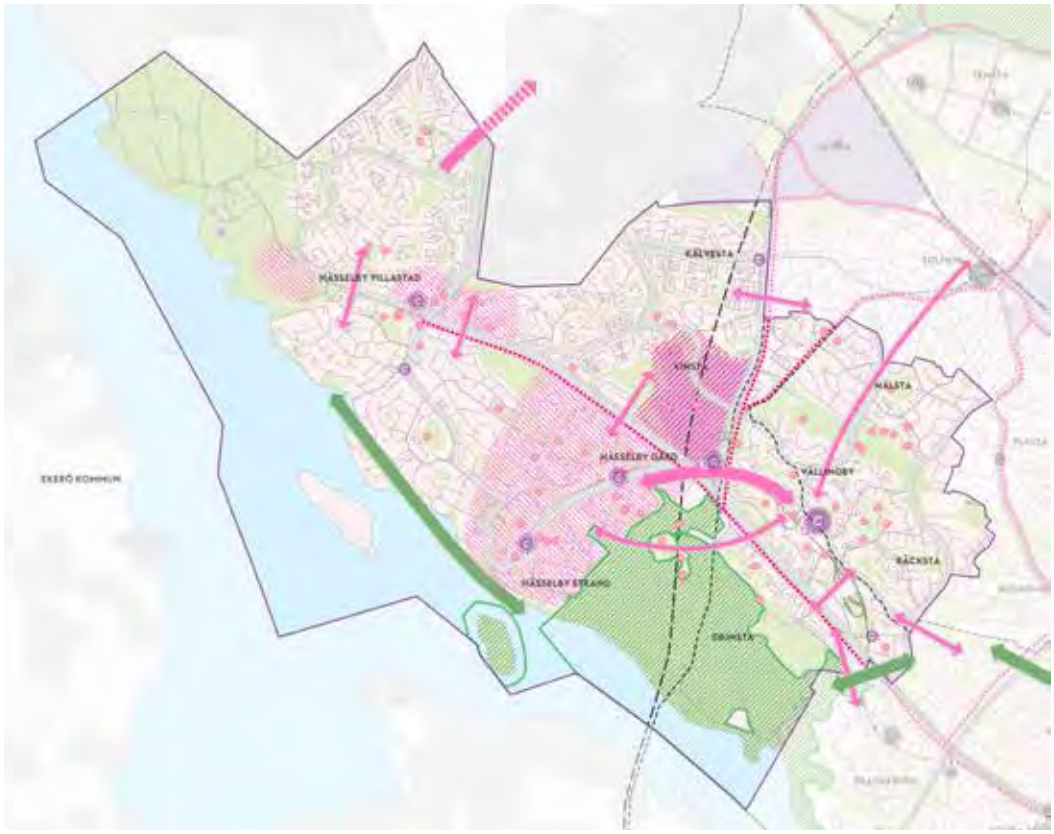
- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Vällingby – Råcksta

ABC

ABC står för Arbete, Bostad och Centrum och är en typ av stadsplanering som syftar till att boende ska ha nära till just arbete, bostad och centrum



Teckenförklaring, se sidan 115

Hässelby villastad är ett äldre villaområde. Här finns vissa möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för komplettering kring Riddersviks gård med cirka 550 bostäder.

Lövstabadet, Riddersviks gård och Hässelbys allmänna bad har goda förutsättningar att utvecklas till attraktiva områden för rekreation och möten för hela västerort

med fler bostäder och därigenom underlag för utökad lokal service. Om ny kraftvärmeanläggning kan anläggas på gamla deponiområdet i Lövsta kan det ersätta värmeverket i Hässelby strand och därmed frigöra mark för stadsutveckling.

Hässelby villastad

Under 1970- och 80-talen ersatte radhus, kedjehus och villor i sammanhållna enklaver den ursprungliga villabebyggelsen från 1900-talets början. Hässelby villastad har vissa möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för komplettering kring Riddersviks gård och kring Åkermyntans centrum. Vid Åkermyntan finns visst behov av nya parker. Växthusvägen kan få en större betydelse som sammanlänkande stråk när Järfällas stadsutvecklingsområden färdigställs. Här är särskilt närheten till nya Barkarby station viktig. Flerbostadshus kan skapa bättre underlag för lokal service och utbyggnad av kollektivtrafik. Lövstavägen bör utvecklas till ett urbant stråk genom komplettering av bostäder och lokaler för service. Skolor, förskolor och anläggningar för idrott och kultur bör prioriteras för att utveckla mötesplatser för västerort. En utveckling av strandpromenaden längs Mälaren bör prioriteras.

Vinsta och Kälvesta

Kälvesta är ett utpräglat småhusområde, till större delen byggt under 1960- och 70-talen. Vinsta bebyggdes med radhus, kedjehus och villor under 1970- och 80-talen. I Vinsta företagsområde vid Johannelunds tunnelbanestation finns sedan 1960-talet småskalig industri, verkstäder och kontor. Området kommer att omvandlas till blandstad. Kälvesta har vissa möjligheter till stadsutveckling, främst genom komplettering i befintlig gatustruktur. En ny

lokal knutpunkt med lokal service kan utvecklas i korsningen Bergslagsvägen/Sörgårdsvägen. Möjligheterna att förtäta med bostadsbebyggelse längs Björnmossevägen och Blomsterkungsvägen ska studeras.

Vinsta verksamhetsområde kan dra fördel av den pågående utbyggnaden av Förbifart Stockholm och den befintliga tunnelbanestationen. Det innebär att Vinsta har mycket stor potential att utvecklas till en blandad stadsdel med verksamheter, bostäder och service. Johannelunds tunnelbanestation har stor potential att utvecklas till ett lokalt stadsdelscentrum. Kopplingarna till Johannelundstoppen och Nälstastråket samt nya parker i Vinsta verksamhetsområde är betydelsefulla för god tillgång till park- och grönområden. Kopplingen till Vällingby liksom till Hässelby Gård är ett prioriterat strategiskt samband som behöver stärkas. Sörgårdsvägen kan på längre sikt kompletteras till en mer stadslik gata kantad med ny blandad bebyggelse. Delar av Bergslagsvägen kan på sikt utvecklas som ett urbant stråk med ny bostadsbebyggelse och Skattegårdsvägen som en stadsgata av lokal karaktär.

Nälsta

I Nälsta domineras bebyggelsen av friliggande villor med inslag av rad- och kedjehus, huvudsakligen från slutet av 1940-talet och framåt.

Nälsta har vissa möjligheter till stadsutveckling, framför allt i samband med nedmonteringen av kraftledningen i Nälstastråket. I stråkets nordvästra del finns möjligheter till kompletteringsbebyggelse varvid stråket bör utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde med stärkta samband mellan Nälsta och Vällingby.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Grimsta
- Kanaan-Kvarnviken
- Hässelby Gård och Hässelby Strand
- Hässelby slott
- Kyrkhamn
- Riddersviks gård
- Lambdarön

Historiska nedslag

Under 1900-talets första decennier byggdes många bostäder i Bromma. Smalhusområden byggdes i de östra och mittersta delarna. I de södra och västra delarna anlades trädgårdsstadsbebyggelse. Med tunnelbanans utbyggnad tillkom ytterligare bostäder och verksamheter i mindre centrum vid stationerna. Bromma är en mångsidig stadsmiljö som rymmer områden med småhus, flerbostadshus och områden där olika verksamheter blandas. Ulvsunda industriområde, Solvalla, badplatser, strandpromenader, motionsspår, naturreservat och parker bidrar till en stor mångfald av karaktärer som sätter sin prägel på hela Bromma.

Bromma

Utvecklingsmöjligheter

Bromma har mycket stora kvaliteter i den byggda miljön med goda exempel på småhusområden från 1900-talets första hälft och en välutvecklad grönstruktur. Med förbättrad lokal och regional kollektivtrafik och en helhetslösning för knutpunkterna Brommaplan och Alvik finns stora möjligheter till fortsatt utveckling.

77 295
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
92 888

För en större blandning av upplåtelseformer är det viktigt att en stor andel hyresrätter tillkommer. Behovet av nya skolor är stort och bedömningen är att det till 2040 behövs fem skolor, genom att helt nya skolor anläggs och genom att befintliga skolor expanderar. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottshallar, en friidrottsanläggning, tre konstgräsplaner och eventuellt en ny simhall. Kopplingarna till Sundbyberg längs Bällstaån behöver förbättras. Stadsdelarnas lokala centrum har potential att utvecklas med fler nya bostäder och verksamheter. I korsningspunkter vid stadsgator finns potential att stärka och komplettera befintliga verksamheter och serviceställen för att utveckla mindre lokala centrum. Det behövs nya mötesplatser för kultur och föreningsliv men det också viktigt att värna befintliga lokaler för verksamheter.

Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038. Kommande behov av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet behöver tas med vid planeringen av intilliggande områden. Stora delar av Bromma påverkas idag av flygplatsens verksamhet vilket ger restriktioner genom buller och flygsäkerhet. Flexibla och mångfunktionella parker kan bli betydelsefulla mötesplatser för stadsdelarnas invånare. De ekologiska och rekreativa sambanden längs Mälarens stränder och till de mindre sjöarna är viktiga att värna och utveckla genom strandpromenader, målpunkter och gång- och cykelvägar. Området befinner sig delvis inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Andra flacka delar kan påverkas av kraftiga regn samt höga vattennivåer i Mälaren och de mindre sjöarna. Områdena mellan Grimsta-Beckomberga, Beckomberga-Lillsjön och vidare till Judarn och Riksby-Lillsjön är viktiga gröna samband att värna och utveckla, liksom sambandet mellan Ålsten-Lillsjön mot Bromma flygplats.

Centrala Bromma: Riksby, Åkeshov och Åkeslund

Centrala Bromma karaktäriseras av de stora smalhusområdena samt av Bromma flygplats. Brommaplan har ett strategiskt läge med kommunikationer, handel och service, där gatunätet orienterar sig kring cirkulationsplatsen. I centrala Bromma finns den karaktäristiskt blockiga terrängen med De Geermoräner, som är av riksintresse.

I norra delen av Riksby och kring Brommaplan finns mycket stora möjligheter till stadsutveckling för bostäder, verksamheter och service. Komplettering med nya skolor, förskolor, ytor för idrott och kultur samt nya offentliga rum behöver tillkomma när stadsdelen växer. Tillgången till parker i området ska stärkas, exempelvis genom att utveckla Tunnlandsparken och Lillsjön samt att skapa nya parker i Riksby. Kollektivtrafiken vid knutpunkten Brommaplan behöver stärkas genom effektivare omstignings-

möjligheter mellan tunnelbana och buss, fler uppgångar och entréer till tunnelbanan samt förbättrad framkomlighet för busstrafiken i det omgivande gatunätet.

Bromma kyrka och Eneby

Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av villor från olika tidsepoker. Spångavägen kan omvandlas till urbant stråk kantad med ny blandad bebyggelse. Även Bällstavägen har på lång sikt förutsättning att omvandlas till ett urbant stråk.

Bällsta

Bebyggelsen i Bällsta utgörs huvudsakligen av villor från 1940-talet. Inom stadsdelen ligger också Solvalla med sin etablerade travsportsarena samt Solvallaskogen. Solvalla har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för delar av arenaområdet till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter och service. I samband med detta behöver mark reserveras för nya förskolor och en skola. Solvallas läge kan bidra till att koppla samman stadsdelarna Annedal och Ulvsunda, Spånga och Bromsten samt stärka kopplingen till grannkommunen Sundbyberg. Bällstavägen har på lång sikt förutsättning att omvandlas till urbant stråk. Spårvägshållplatsen kan hjälpa till att stärka områdets centrala plats och skapa förutsättningar för nya publika verksamheter och service. Här bör det även tas höjd för att kunna möjliggöra för en pendeltågsstation i framtiden. Solvallaskogen är en resurs för rekreation i kombination med nya lokala parker och torg. Delar av Gamla Bromstensvägen har potential att omvandlas med ny bebyggelse och service. Norr om Bällstavägen i anslutning till Bällsta gård planeras för en ny idrottsplats som kan utvecklas till en betydelsefull mötesplats i västerort.

Ulvsunda industriområde och Mariehäll

Ulvsunda industriområde har byggts ut i olika omgångar under 1900-talet och har en skiftande industribebyggelse med inslag av handel. Industriområdet bör även i framtiden ge plats för små och medelstora tillverkande företag som inte är störande. Här finns möjligheter för företag med hög innovationsgrad vilket kan bidra till ökad service till verksamheter och omgivande stadsbygd. Mariehäll har genomgått en omvandling från industri till bostadsbebyggelse, bland annat med området Annedal som var bomässa 2012.

I Ulvsunda industriområde finns fortsatt mycket stora möjligheter till stadsutveckling. En omvandling till tät blandstad pågår närmast Bällstaviken. Förutom tillkommande bebyggelse med nya lokala parker och torg samt ny stadsgata finns goda förutsättningar för en sammanhängande ny strandpromenad längs med Bällstaån. Här finns även möjlighet till att utveckla pendelbåtstrafik och eventuellt mindre transporter på båt vid befintliga kajer. Med nya bostäder behöver mark reserveras för nya förskolor och skolor i Ulvsunda och Mariehäll där behovet är stort. Kopplingen från Annedal över Bällstaån till Sundbyberg är angelägen att

Riksintressen

Kommunikationer

- Väg 275
- Mälarbanan
- Farled inklusive buffertzon
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde
- Bromma flygplats – flygbuller, ekvivalentnivå

Naturvård

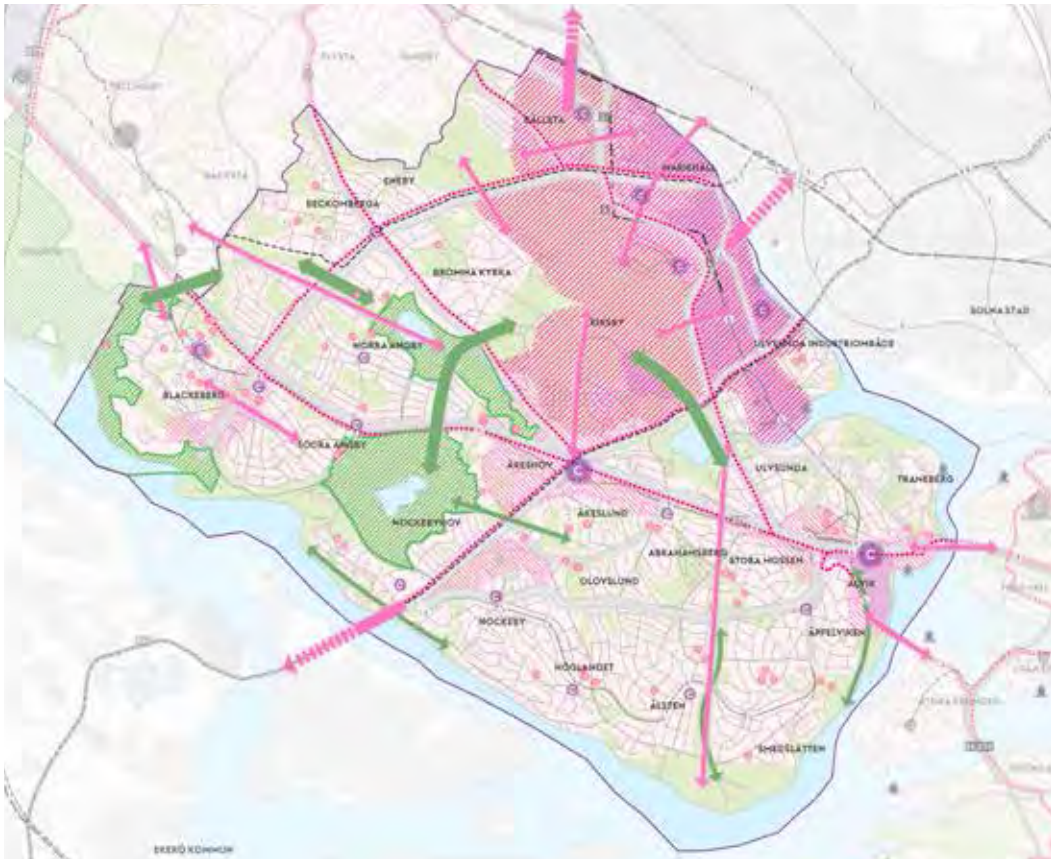
- Bromma de Geer-morän-system

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Judarskogens Natura 2000-område
- Kyrksjölötens Natura 2000-område

Kulturmiljövård

- Ålstensgatan Olovslund
- Norra och Södra Ängby



Teckenförklaring, se sidan 115

Mariehäll har genomgått en omvandling från industri till bostadsbebyggelse, bland annat med området Annedal

förbättra. Nya mötesplatser med till exempel närservice, kultur och idrott behöver skapas. De delar av industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och fortsätta bidra med arbetsplatser och verksamheter. Behovet att etablera kajplatser söder om Johannesfred kopplat till gods- och varutransporter behöver bevakas och utredas. Stråk för gående och cyklister i strategiska lägen kan underlätta rörelsen mellan den nya stadsdelen och de delar av industriområdet som bevaras. I området mellan Ulvsunda industriområde och Mariehäll kan Karlsbodavägen fortsätta utvecklas med ny blandad bebyggelse.

Alvik

Alvik utgör en viktig knutpunkt för kommunikationer i Bromma och västerort med tunnelbana, tvärbanan och Nockebybanan samt flera busslinjer. Äldre förstadsbebyggelse och det lokala centrumet Alviks Torg ligger i direkt anslutning till knutpunkten och ett större område med kontor och service finns mot vattnet och Alviks strand.

Alvik är ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden. Här finns stor utvecklings potential för bebyggelse i en tätare, mer sammanhållen och mångsidig stadsmiljö med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Alviks Torg tillsammans med Gustavslundsvägen kan utvecklas till en regionalt betydelsefull nod i kombination med stråk för handel, service och kultur. Drottningholmsvägen kan på sikt utvecklas till ett urbant stråk där särskilt god framkomlighet för kapacitetsstark kollektivtrafik ska beaktas. Utvecklingen i området och längs med Drottningholmsvägen ska bidra till att koppla samman Alvik med omgivande stadsdelar. En grön stadsdel med plats för rekreation kan skapas genom att utveckla nya och befintliga parker. Strandpromenaden har stor potential att utvecklas och förstärkas för att skapa ett sammanhängande stråk från västerort via Ålsten och Minneberg, vidare mot Ulvsunda och Ulvsunda industriområde.

Ulvsunda och Traneberg

Traneberg är i huvudsak en smalhusstadsdel och rymmer även den mer postmoderna stadsenklaven Minneberg. Stora delar av Traneberg är kulturhistoriskt värdefulla. Det centrala parkstråket är en värdefull grön tillgång.

Traneberg har vissa möjligheter till stadsutveckling i de delar som ansluter till Alvik och i samband med utveckling av de vägar som binder samman Ulvsundas och Tranebergs enklaver. Margretelundsvägen, Grindstuvägen och, på lång sikt även Svartviksslingan, kan omvandlas till stadsgator av lokal karaktär kantade med ny blandad bebyggelse. Området har i övrigt vissa möjligheter till kompletterande arbetsplatser. Ulvsunda småhusområden bör kompletteras med skola, förskola och annan service. Strandpromenaden i Ulvsunda och Traneberg bör kompletteras så att den löper från Lillsjön till Alvik. Kopplingarna till Ulvsundasjön bör stärkas och parken Margretelund tillgängliggöras. Båtupplagsområdena norr om Margaretelundsvägen bör på sikt omvandlas till stadsbebyggelse.

Beckomberga

Beckomberga omfattar en mångfald av byggnadstyper från olika tidsepoker som skapat en variationsrik stadsmiljö. Grönområdet mellan Beckomberga och Norra Ängby är en del i ett sammanhängande grönt promenadstråk med högt rekreationsvärde.

Beckomberga har vissa möjligheter till stadsutveckling. Spångavägen kan omvandlas till ett urbant stråk kantad med ny blandad bebyggelse. Råckstavägen kan på motsvarande sätt utvecklas som stadsgata med lokal karaktär. Kring Beckomberga sjukhusområde pågår en omvandling med bostäder, arbetsplatser och service. När kraftledningen i södra delen försvinner kan området kompletteras med bebyggelse. När ny bebyggelse tillkommer är det viktigt att reservera plats för nya skolor och förskolor. Stadsdelen behöver också kompletteras med arbetsplatser och viss service.

Blackeberg

Blackeberg är en tidstypisk tunnelbaneförort med ett större centrum vid tunnelbanan, flera småcentrum ute i områdets enklaver av flerfamiljshus, ett centralt parkstråk och ett fåtal radhus.

Blackeberg har vissa möjligheter till stadsutveckling. Omvandling av Blackebergsvägen till urbants stråk kantad med ny blandad bebyggelse pågår. Islandstorget har potential att stärkas som ett lokalt stadsdelscentrum. Blackebergs torg är ett levande centrum och mötesplats för boende i stadsdelen som ska utvecklas genom kompletterande bebyggelse, verksamheter och service. Även mindre mötesplatser och bättre stråk för gående och cyklister behövs för att bättre koppla samman Blackeberg med omgivande stadsdelar. När ny bebyggelse tillkommer är det också angeläget att skapa plats för nya förskolor och skolor. Blackebergsstråket är ett centralt parkstråk genom stadsdelen som ska värnas och utvecklas med nya målpunkter och förstärkta entréer som kan bidra till att koppla samman omgivande stadsdelar. Grimstaskogen är en viktig målpunkt för rekreation och friluftsliv med kopplingar till Blackebergsstråket. En rekreativ och ekologisk koppling till Södra Ängby bör stärkas. Stadsdelen behöver också kompletteras med arbetsplatser och viss service.

Södra och Norra Ängby

Södra och Norra Ängby uppfördes i huvudsak under 1930-talet med småhus respektive stora villor. Norra Ängby är Stockholms största sammanhängande småstugeområde och ett bra exempel på stadens satsning på självbyggeri. Södra Ängby är det största sammanhängande området i Sverige med villor i enhetlig funktionalistisk stil. Områdena är båda av riksintresse för kulturmiljövården. I Norra och Södra Ängby är kompletteringsmöjligheterna därför begränsade. Det ekologiska och rekreativa sambandet mellan Södra Ängby och Blackeberg bör stärkas. I samband med att Blackebergsvägen utvecklas med ny bebyggelse stärks kopplingen mellan Södra Ängby och Blackeberg.

Stora Mossen, Äppelviken, Olovslund, Smedslätten, Höglandet, Ålsten, Abrahamsberg, Nockeby och Nockebyhov

De sydvästra delarna av Bromma består till stora delar av villa- och trädgårdsstadsbebyggelse. Ålstensgatans radhusbebyggelse är ett tidigt exempel på funktionalistisk arkitektur, rationellt byggande och användning av enkla material. Ålstensgatan och även Olovslund är båda av riksintresse för kulturmiljövården. Abrahamsberg är i huvudsak bebyggt med smalhus. Sydvästra Bromma har en stor andel park- och naturmark och är välförsett med kollektivtrafik och annan infrastruktur vilket är en resurs vid stadsutveckling.

Området har vissa möjligheter till stadsutveckling. Stadsdelarna behöver kompletteras för en större variation i bostadsbeståndet med fler hyresrätter samt seniorboende, gruppboende och studentboende. Nockebyhov har en något större potential och bör utvecklas med en blandad bebyggelse. Solviksbadet/Smedslätten kan utvecklas som mötesplats och målpunkt för rekreation, friluftsliv och idrott. Stadsdelen behöver också kompletteras med förskolor, arbetsplatser och viss service. Utvecklingspotentialen ligger främst vid lokala centrum, längs med Nockebybanan samt exempelvis Gustav III:s väg. På längre sikt, när reningsverket lagts ner och kraftledningarna grävts ner, kan ny bebyggelse tillkomma. Strandpromenaderna behöver utvecklas till ett sammanhängande stråk. Möjligheterna till båtpendling till Gröndal, Stora Essingen, Kungsholmen samt grannkommunen Ekerö ska tillvaratas.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Abrahamsberg och Åkeslund
- Alvik och Alviksberget
- Beckomberga sjukhus
- Nordvästra Mälarstranden med sommarbebyggelse
- Blackeberg
- Bromma kyrka
- Bällsta småstugeområde
- Eneby småstugeområde
- Höglandet, Ålsten, Smedslätten och Äppelviken
- Nockeby och Nockebyhov
- Nordvästra Mälarstranden med sommarbebyggelse
- Stora Ängby
- Bromma flygplats
- Stora Mossen
- Nordvästra Mälarstranden med sommarbebyggelse
- Traneberg
- Johannelunds gård
- Sandvik
- Ulvsunda, Ulvsunda slott
- Åkeshovs slott
- Koloniområdena Kortenslund, Glia, Riksby, Lillsjönäs och Stora Mossen

Möjliga kulturmiljöer

Omkring hälften av områdets stadsdelar är ännu inte inventerade och klassificerade. I vissa av dessa har värdefulla områden pekats ut. Alla dessa stadsdelar kan innehålla både enskilda byggnader och miljöer med stora kulturvärden

Historiska nedslag

Redan vid mitten av 1500-talet fanns Ladugårdstorget på den plats som i dag är Östermalmstorg, och huvuddragen av 1600-talets rutnätsplan med smala gator finns fortfarande kvar. Stadsutvecklingen har därefter bidragit med 1800-talets esplanadsystem, funktionalismens flerbostadshus, många museer, institutioner för högre utbildning, ambassader, hamnområden och Kungliga nationalstadsparken. Östermalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Östermalm

Utvecklingsmöjligheter

Östermalm utvecklas i snabb takt genom pågående omvandling av äldre industri- och hamnkvarter i Norra Djurgårdsstaden. Kombinationen täta stadsmiljöer och Djurgårdens stora park- och naturområden är särskilda kvaliteter. Det gröna sambandet mellan Norra och Södra Djurgården kan stärkas samtidigt som offentliga stråk utvecklas. Det ger ökat utrymme för cyklister och fotgängare samt bättre möjligheter för möten och kulturupplevelser. Med den stora utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden är det avgörande att en kapacitetsstark kollektivtrafik tillkommer.

73 522
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
86 106

Utöver kapacitetsstark kollektivtrafik är utveckling av parker och att reservera mark för skolor och förskolor är några av de viktigaste frågorna när stadsdelsområdet ska utvecklas. Att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång- och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Utöver redan planerade och pågående skolutbyggnader är bedömningen att det till 2040 behövs två nya skolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en friidrottsanläggning och fem idrottshallar för olika ändamål.

Fjärrvärmeanläggningen tillsammans med energihamnen är två av stadens större tekniska anläggningar.

Stora delar ligger inom Kungliga Nationalstadsparken, inom vilken en utveckling bör ske utifrån att parken är en betydelsefull rekreativ och ekologisk resurs för en tätare stad. Delar av nationalstadsparken bör utvecklas som målpunkt för rekreation. Det är också viktigt att bevara och utveckla gröna samband inom nationalstadsparken liksom till närliggande grönområden.

Östermalm

1600-talets rutnätsplan med gator som Nybrogatan och Storgatan utgör stommen i stadsdelen. 1800-talets stadsplanestruktur syns bland annat i Karlaplan och esplanaderna Strandvägen, Valhallavägen, Narvavägen och Karlavägen. Lärkstaden anlades på grund av sin topografi senare och är ett välbevarat exempel på det tidiga 1900-talets stadsbyggande, anpassat till markytan och med en varierad planform. Diplomatstaden är det enda område i sitt slag i Sverige, avsett för utländska beskickningars residens och karaktäristiskt med sina stora tomter. Inom sydöstra delen av Östermalm finns ett antal institutionskvarter med ganska låg täthet, som i dag främst innehåller arbetsplatser.

Stadsdelen har särskilda kvaliteter genom att den täta stadsmiljön gränsar direkt till Djurgårdens stora park- och naturområden

Inom Östermalm finns vissa möjligheter till stadsutveckling. Kopplingar kan utvecklas och nya skapas till stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Inom stenstaden kan komplettering göras inom befintlig struktur där det finns behov av att förstärka det offentliga rummet eller skapa större kontinuitet i stadsväven. Vallhallavägen kan utvecklas med en blandad bebyggelse på den norra sidan förutsatt att trafikens påverkan minskar. De sydöstra delarna av Östermalm kan i framtiden omvandlas till en kontinuerlig fortsättning på stenstaden. Kollektivtrafiken behöver förbättras och möjlighet finns både på land och vatten. Genom att Roslagsbanan förläggs i tunnel via Odenplan till T-centralen frigörs mark för bostäder vid nuvarande Östra station. Trafikverket utreder en Östlig förbindelse för att binda samman norra och södra länken. Vid ett eventuellt genomförande är det angeläget att planera för en kapacitetsstark kollektivtrafik.

Det område som avgränsas av Birger Jarlsgatan-Humlegårdsgatan-Östermalmstorg-Nybrogatan ingår även i stadsutvecklingsområde city, vilket beskrivs i det kapitlets delar om stadsdelsområde Norrmalm.

Södra Djurgården

Södra Djurgården (i dagligt tal Djurgården) har med sina unika miljöer en lång tradition som naturpark med attraktiva utflyktsmål. Här finns flera kultur- och nöjesinstitutioner som Vasamuseet, Nordiska museet, Skansen, Junibacken och Gröna Lund. Sjöfart och handel har bedrivits på Beckholmen sedan 1600-talet. Varvsverksamhet ska samordnas med en utveckling av Beckholmen som besöksmål.

Djurgårdens natur- och kulturvärden är viktiga att värna och utveckla vidare. Med ny bebyggelse kan även Djurgårdens attraktioner stärkas.

Ladugårdsgärdet

Gärdet är en grön stadsdel med uppskattade kvaliteter. Kvarteren är öppna och bebyggelsen frilagd enligt det funktionalistiska stadsplaneidealet men med storslagna platsbildningar och sammanhängande gaturum som utgör en direkt fortsättning på stenstadens gatunät. Längs med Valhallavägen återfinns institutioner som Stockholms stadion, Kungliga tekniska högskolan och Svea artilleriregemente. Gärdets sportfält och Tessinparken är två viktiga parker med olika karaktär och funktion.

Möjligheter för stadsutveckling finns främst inom området för Norra Djurgårdsstaden. Vissa kompletteringsmöjligheter finns i stadsdelen. Gärdets sportfält kan utvecklas vidare med idrott och som målpunkt för rekreation, och kring fältet kan bebyggelsen utvecklas för att utgöra tydliga kopplingar till det gröna. Roslagsbanan kan förlängas från universitet till T-centralen via Odenplan och på så sätt skapa direktförbindelse med övriga spårsystem och centrala staden. Det är angeläget att stärka det ekologiska sambandet mellan Norra och Södra Djurgården.

Riksintressen

Kommunikationer

- Värtahamnen, Frihamnen, Loudden
- Värtabanan inklusive Västra och Östra bangården
- E20
- Väg 277 – Lidingöbron
- Östlig förbindelse
- Farled, inklusive buffertzon

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Kungliga nationalstadsparken
- Saltsjöns öar och stränder

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården

6000

nya bostäder kommer att ha byggts mellan Husarviken och det gamla Gasverket i Hjorthagen fram till år 2020

Teckenförklaring, se sidan 115

Norra Djurgårdsstaden är ett av stadens utpekade miljöprofilområden. Det sträcker sig från Husarviken i norr, över hamnområdet, till Loudden i söder och är ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms miljöprofilerade områden och ska vara en fossilbränslefri stadsdel 2030

Mål och strategier som ska säkerställa att utvecklingen sker på ett hållbar sätt finns i Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid

Hjorthagen

Smalhusområdet Abessinien är ett tidigt exempel på bostadsrättsföreningar för arbetare. Husen och lägenheterna gavs en för sin tid särskilt hög standard och är ovanligt konsekvent utformade. Ropsten är en mycket viktig knutpunkt för kommunikationer till och från Lidingö kommun.

Möjligheter för stadsutveckling inom Hjorthagen finns främst kring Husarviken och Ropsten, vilka ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Inom den äldre bebyggelsen finns viss stadsutvecklingspotential genom kompletteringar inom befintlig struktur. Hjorthagen kommer att kopplas sammas med sin omgivning, vilket förbättrar gång- och cykelförbindelser. En central fråga är hur kollektivtrafiken kan förbättras. Hjorthagsparken fyller en viktig rekreativ och ekologisk funktion för området.

Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är stadens största stadsutvecklingsprojekt och ska vara ledande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar. Stadsutvecklingsområdet sträcker sig över Hjorthagen, Värtahamnen (med Södra Värtan), Frihamnen och Loudden. Inom projektet finns ett flertal olika karaktärer att utgå från vid fortsatt byggande. Gasverket från slutet av 1800-talet är en av Stockholms mest framstående kommunaltekniska anläggningar med betydande samhällshistoriskt, kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde som sätter särskild prägel på områdets hela norra del. Kulturverksamheter blir en betydelsefull del av det framtida gasverksområdet och staden planerar att etablera bibliotek och kulturskola. Områdets försörjning med kapacitetsstark kollektivtrafik är avgörande.

I Norra Djurgårdsstaden pågår utbyggnad och detaljplanering för en tät och blandad stad med en stor mängd nya bostäder och arbetsplatser. Behovet av skolor och förskolor kommer att vara stort och det behövs nya skolor inom Frihamnen respektive Loudden. Att utgå från de olika karaktärerna och skapa delområden som kompletterar varandra i utbud och utformning är en framgångsfaktor, liksom att kunna avläsa historien och se till att det samtida bidrar till attraktiva stadsdelar. Det är angeläget att skapa och förbättra kopplingar till omkringliggande stadsdelar. En hög andel gång- och cykelresor är en målsättning för den miljöprofilerade stadsdelen. I samband med stadsutvecklingen kan offentliga platser skapas och i möjligaste mån tillgängliggörs områdets kajer. Loudden utgör en del av hamnverksamheten i området. Oljeverksamheten ska avvecklas vilket möjliggör vidare stadsutveckling. Kryssnings- och färjeverksamheten som ska vara kvar i Frihamnen samordnas med planering för och byggande av bostäder i området. Området som kallas för Energihamnen kommer att fortsätta med sin verksamhet.

Norra Djurgården

Norra Djurgården karaktäriseras av sitt naturlandskap såväl som institutionsområdet Vetenskapsstaden. Vetenskapsstadens byggnader är medvetet inplacerade i det större natur- och parklandskapet och tydligt uppdelade i bebyggelsegrupper. I den nordliga delen ligger också bostadsenklaven Ekhagen från 1930-talet.

Området har vissa möjligheter till stadsutveckling. Albano kommer att utgöra en nod inom Vetenskapsstaden, mellan Hagastaden, Karolinska institutet, Stockholms universitet och Kungliga tekniska högskolan. På redan ianspråktagen mark inom Vetenskapsstaden finns möjlighet att med hänsyn till platsens natur- och kulturvärden och i enlighet med lagskyddet för nationalstadsparken förtäta med studentbostäder, till exempel inom Kräftriket och vid Bergiusvägen.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Hjorthagen
- Frihamnen
- Ekhagen

I innerstaden är många av inventeringarna och klassificeringarna av äldre datum. Vid en förnyad bedömning kan klassificeringen komma att revideras.

Historiska nedslag
På Norrmalm ligger City som är regionens centrum och Sveriges ekonomiska, politiska och kulturella nav. Här finns 1600-talet representerat, liksom 1800-talets stenstad.

Norrmalm

Utvecklingsmöjligheter

Norrmalm omfattar en blandad stadsmiljö som både innehåller några av de äldsta och de yngsta stadsmiljöerna samt stora järnvägsområden. Stadsdelsområdets största möjligheter till stadsutveckling finns inom City och Hagastaden. Med Odenplans ökade betydelse som knutpunkt, utbyggnaden av Hagastaden och en framtida utveckling av Västra City kommer en stor utveckling att kunna ske. I stenstaden kan komplettering göras inom befintlig struktur där det finns behov av att förstärka det offentliga rummet eller för att åstadkomma en starkare kontinuitet i stadsväven.

70 263
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
77 708

Med Citybanan, utbyggd tunnelbana från Odenplan till Hagastaden och Solna samt förlängd Roslagsbana till Odenplan och T-centralen förbättras kollektivtrafiken ytterligare i stadsdelsområdet. Hagastaden knyter ihop Stockholm och Solna. På lång sikt finns goda möjligheter till stadsutveckling genom att koppla samman Norrmalm med vattnet och Kungsholmen genom att överbrygga den barriär som spårområdet längs Klara strand utgör, till exempel genom överdäckning. En utmaning i den täta innerstaden är att tillgodose efterfrågan på parker och andra offentliga rum, liksom att utöka antalet platser för förskolor, skolor och kultur.

Utöver redan planerade och pågående skolutbyggnader är bedömningen att det till 2040 behövs en ny skola i stadsdelsområdet. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottshallar och även konstgräsplaner. Utrymmesmässigt är det en utmaning och samplanering blir extra viktigt. Att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång- och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Hela Norrmalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Sergels torg är sannolikt Sveriges mest kända platsbildning

Norrmalm
Bebyggelsen på Norrmalm har uppförts under lång tid och stadsbyggnadshistoria från 1600-tal och framåt är representerad. De gemensamma karaktärsdragen är en enhetlig höjdskala, definierade bottenvåningar, ofta enhetlig färgsättning samt ett varierat taklandskap. Områden med modernistisk bebyggelsestruktur karakteriseras av stora, ibland kvartersstora, fastigheter och byggnadsvolymer. Enskilda byggnader eller grupper av byggnader som till exempel kyrkor, stadens förvaltningsbyggnader eller kontorshus, höjer sig över siluetten och manifesterar vilka värden som har varit viktiga under stadens framväxt. Delar av bebyggelsen är av offentlig karaktär som bland annat hör till Stockholms funktion som huvudstad, exempelvis regeringskvarteren Rosenbad och Nationalmuseum. Bebyggelsen i södra delarna av City har genomgått stora förändringar som förändrat stadskärnan. Här dominerar det moderna Hötorgscity med Kulturhuset, Riksbanken och Sergels torg som sannolikt är Sveriges mest kända platsbildning och som används flitigt som mötes- och samlingsplats. Programarbetet för City pågår och riktlinjerna ska ge vägledning i hur, var och på vilket sätt City kan förändras utifrån befintlig struktur. En planering ska ske med trygga och attraktiva offentliga miljöer som mål.

City

Stockholms city är en angelägenhet för hela Sverige. City attraherar näringslivet och framförallt huvudkontor i en omfattning som är unik i landet. Genom Stockholms centralstation, Sveriges största knutpunkt, ges City och Stockholm hög tillgänglighet till omgivande region och med resten av Sverige. Tillsammans med urbana kvaliteter i närmiljön har det stark attraktionskraft på innovationsdrivna företag, liksom hotell, restauranger och besöksnäring. En attraktiv stadsmiljö som tillgodoser behov för både boende, besökare och dem som arbetar är en viktig framgångsfaktor för stadens tillväxt och utveckling. Funktionsblandning i det offentliga rummet och i enskilda byggnader är en viktig nyckel till den vitala urbana miljön i City. Kulturverksamheter och evenemang i City uppvisar en bredd som återspeglar Stockholms kulturella mångfald.

City har stora möjligheter till stadsutveckling. Utveckling av City ska ske utan att skada riksintresset Stockholms innerstad. Ett tätare City och en än mer intensiv stadsmiljö kan framför allt åstadkommas genom förändringar i befintlig bebyggelse samt utveckling av de offentliga rummen.

Det innebär bland annat att bebyggelsen får mer blandade funktioner så att stadslivet kan pågå under dygnets alla timmar. I Citys storskaliga miljö är levande bottenvåningar med publika verksamheter, utökade ytor för gång och vistelse grundförutsättningar för ett attraktivt och tryggt stadsliv. Sänkta hastigheter och minskad motorburen trafik ger också ett tystare gaturum. Nivåskillnader behöver tas om hand så att de inte begränsar tillgängligheten. Västra City har områdets största möjligheter till stadsutveckling och här kan Stockholm växa i ett attraktivt och centralt läge för att förbättra kopplingar till Kungsholmen, men också tillgängligheten till kajer, vattenrum och grönytor.

Vasastaden

Vasastaden karaktäriseras till stor del av stenstadens kvartersstruktur. Stockholms ursprungliga högskoleområde ligger runt Observatoriekullen och här finns Stadsbiblioteket. Vasaparken anlades i slutet av 1800-talet och är en av stadens unika bergsparker. Karaktärsstarka storgårdskvarter från början av1900-talet, med god terränganpassning, oregelbundna kvartersstrukturer och lummigt inre finns också representerade. Sabbatsbergs sjukhus grundades redan på 1870-talet och har byggts om och till i omgångar. I och med Citybanans öppnande är Odenplan Sveriges näst största kollektivtrafiknod vilket kommer förenkla resandet för många stockholmare. Samtidigt stängs Karlbergs station.

Inom Sabbatsberg finns i samband med sjukhusets omdaning möjligheter till stadsutveckling med tillkommande bebyggelse. Kopplingen

Riksintressen

Kommunikationer

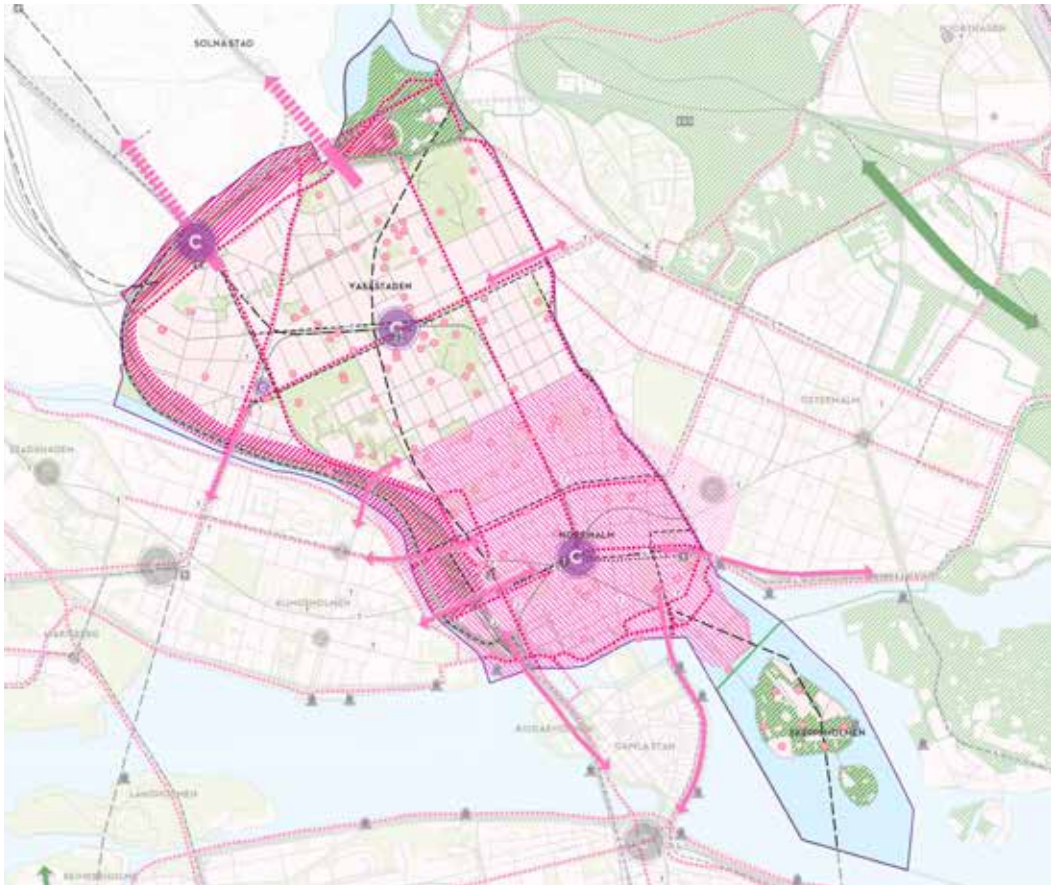
- Farled inklusive buffertzon
- E20
- E4.25, Trafikplats Karlberg – Trafikplats Sofielundsplan
- Stockholm C – Älvsjö, Stockholm – Ulriksdal
- Citybanan
- Stockholm N – Värtabanan, inklusive Östra och Västra bangården
- Stockholm C
- Station City
- Station Odenplan
- Roslagsbanan

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Kungliga nationalstadsparken (Skeppsholmen, Kastellholmen och Bellevue)
- Saltsjöns öar och stränder

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 115

På Norrmalm ligger City som är regionens centrum och Sveriges ekonomiska, politiska och kulturella nav

genom området kan förbättras för att bättre knyta samman Dalagatan, Vasaparken och Torsgatan och kan vidareutvecklas till ett attraktivt stråk mellan S:t Eriksplan och Norra Bantorget.

Hagastaden

Hagastaden länkar samman Vasastaden med institutions- och sjukhusområdet Karolinska i Solna och den stora stadsutvecklingen som sker där. Området ges en tät och hög bebyggelse där bostäder dominerar. Utöver det finns ett fokus på vetenskap inom life science, det vill säga bioteknik- läkemedels- och medicinteknikföretag, vilket medför ett komplement med verksamheter som handel, kontor, forskning och undervisning. Tunnelbanans nya gren mot Arenastaden får en station i området med uppgångar vid Torsplan och Nya Karolinska i Solna.

I den östra delen av Hagastaden, vid Norrtull, planeras för skola, idrottsverksamheter och bostäder. Förutsättningar för fortsatt utbyggnad är justering av kommungränsen till Solna och flytt av Uppsalavägen. Programmet möjliggör en mer omhändertagen koppling till grannkommunen Solna. En utmaning är att tillgodose behovet av parker och friytor. Delar av Hagastaden ingår i Nationalstadsparken och är med idrotts- och skolfunktioner en lämplig allmän koppling till Hagaparken i Solna.

Skeppsholmen

På Skeppsholmen och Kastellholmen har den historiska marina och militära närvaron präglat miljön och byggnaderna sedan 1600-talet. Topografin har nyttjats för att ge byggnader som Skeppsholmskyrkan och Kastellet ett dominerande läge. I övrigt är grönskan ett karaktäristiskt inslag. Här finns också flera museer och andra kulturverksamheter. Det är angeläget att bevara Skeppsholmens höga kulturhistoriska värden. I den mån ny bebyggelse tillkommer ska den vara allmänt tillgänglig och ytterligare utveckla Skeppsholmen och Kastellholmen som central plats för natur- och kulturliv. Skeppsholmen och Kastellholmen ingår i Nationalstadsparken.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

Värdekärnorna i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården beskrivs i riksintressebilagan. Utöver dessa finns inga av Stadsmuseet utpekade särskilt värdefulla miljöer. I innerstaden är många av inventeringarna och klassificeringarna av äldre datum. Vid en förnyad bedömning kan klassificeringen komma att revideras.

Stockholm som huvudstad är en angelägenhet för hela Sverige. Stockholms city attraherar näringslivet och framförallt huvudkontor i en omfattning som är unik i landet.

ONOFF
AUDIO JVC VIDEO
BURGER KING
Panasonic
adidas
SERGELS TORG

Historiska nedslag

Kungsholmen har varit i statens ägo men stora delar donerades till staden på 1640-talet, vilket förklarar de många statliga och kommunala institutionerna. Östra delen av Kungsholmen fick sin struktur redan vid 1640-talets gatureglering och området karaktäriseras av malmarnas stadsplanestruktur. Den västra delen består av smalhusbebyggelse i Fredhäll och Kristineberg samt tidigare verksamhetsområden som genomgått eller genomgår omfattande stadsutveckling. Lilla Essingen har under de senaste decennierna omvandlats från industripräglat område till tät kvartersstad. Stora Essingen karaktäriseras av en blandning av flerbostadshus och villor i kuperad terräng.

Kungsholmen

Utvecklingsmöjligheter

Kungsholmen är mitt i den pågående utvidgningen av innerstadens täta stadsmiljö som når ända fram till stränderna vid Hornsberg. Därför är det angeläget med kompletterande bostäder, service och arbetsplatser. Strandpromenader och parkstråk bör vidareutvecklas runt hela Kungsholmen och Essingeöarna. Gång- och cykelförbindelserna mellan Stora Essingen och Gröndal respektive Lilla Essingen ska förbättras. En ny pendelbåttrafik skulle underlätta resandet till andra stadsdelar. Det sammanhängande parkstråket Rålambshovsparken-Fredhällsparken är en uppskattad och viktig tillgång för hela Stockholm. Parkerna är mycket använda och fler tillgängliga, flexibla och mångfunktionella parker och idrottsytor bör utvecklas.

69 748
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
73 714

De östra delarna av Kungsholmen präglas av flera offentliga byggnader som symboliserar den demokratiska staden, som Stadshuset, Rådhuset och Polishuset. De kan hamna i ett ännu centralare läge i och med utvecklingen av City med utvecklingen av centralstationen och planeringen för en utveckling av Västra City.

Det pågår en relativt omfattande planering och utbyggnad av befintliga skolor i stadsdelsområdet. Utöver detta finns inget ytterligare identifierat behov av skolor till 2040. En bollplan i Fredhällsparken planeras ersätta bollplanen i Stadshagen. Dessutom bedöms det finnas ett behov av en idrottshall i stadsdelsområdet fram till 2040.

Delar av Kungsholmen berörs av Bromma-flyget vilket begränsar stadsutvecklingen. Essingeleden skär genom Kungsholmen. Områdena närmast leden och dess avfarter till bland annat Stora Essingen kan utvecklas med en blandad bebyggelse med bostäder och verksamheter.

Kungsholmen

Större delen av Kungsholmen består av tät rutnätsstad med enhetlig höjdskala, småskalig fastighetsindelning och tät blandning av bostäder och verksamheter. Miljön är livlig och variationsrik.

Området har viss möjlighet till stadsutveckling. Fridhemsplan och korsningen Fleminggatan-S:t Eriksgatan har en betydelsefull centrumfunktion och den livaktiga miljön kan stärkas och utvecklas till en tryggare och mer attraktiv mötesplats. Fridhemsplan är även en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. I och med att området vid centralstationen utvecklas och stadsutvecklingsområdet Västra City kan östra Kungsholmen tydligare kopplas till City. Området kring korsningen Fleminggatan-Scheelegatan har en god möjlighet att utvecklas vidare som centrum för stadsdelen med goda kopplingar till Norrmalm.

Stadshagen

Stadshagen karaktäriseras av att den ligger på en höjdrygg i stadslandskapet. Som namnet antyder tjänade den länge som stadsnära rekreationsområde. Stadsdelen var under början av 1900-talet plats för nödbostäder och präglas idag av sjukhusbebyggelse från olika epoker, bland annat 1930-talets höga skivhus.

I Stadshagen pågår omfattande stadsutveckling och området har stora möjligheter till förtätning med en blandning av bostäder, arbetsplatser, parker och service. Idrottsplatsen har en central roll som mötesplats i stadsdelen. S:t Göransgatan kan på sikt omvandlas till en stadsgata av lokal karaktär. Det är angeläget att koppla ihop stenstaden via Stadshagen med nordvästra Kungsholmen. Att bevara och förstärka Stadshagens höjdrygg utgör en utgångspunkt i planeringen. S:t Görans sjukhus fyller en viktig samhällsfunktion för hela staden.

Marieberg

Marieberg är en grön stadsdel som består av varierad bebyggelse placerad i topografin med några mycket karaktäristiska byggnader i stadens siluett. Närheten till Smedsuddsbadet är en uppskattad tillgång.

Ett program visar att Marieberg har stora möjligheter till stadsutveckling med en variation av bostäder, service, verksamheter samt nya och förbättrade offentliga rum. Merparten av den nya bebyggelsen placeras vid Gjörwellsgatan och Västerbroplan. Förutsättningar för stadsutveckling i Marieberg påverkas av höjdbegränsningar och flygbuller från Bromma flygplats.

Fredhäll

Fredhäll har en luftig karaktär med i huvudsak tjockhus i park från 1930-talet. Byggnaderna är dramatiskt placerade på höjdpartier med utsikt över hela staden och Mälaren.

I Fredhäll finns vissa kompletteringsmöjligheter. I den mån ny bebyggelse tillkommer är det viktigt att skapa plats för nya förskolor och skolor.

Kristineberg

Nordvästra Kungsholmen genomgår en omfattande förändring från tidigare industriområde till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder, arbetsplatser, parker och service. Kristinebergsparken binder samman parkstråket Fredhällsparken med Mälarens strand och Hornsbergs strandpark.

Kristinebergs slott bevaras och Kristinebergs slottspark kan utvecklas till en stadspark. Cykelstråket från Thorildsplan på norra sidan av tunnelbanespåren kan åter få en roll som en viktig sammankopplande länk. En rekreativ koppling till Karlbergs slottspark och vidare in i Solna kan upprättas. Även Kristineberg omfattas av restriktioner från Brommaflyget.

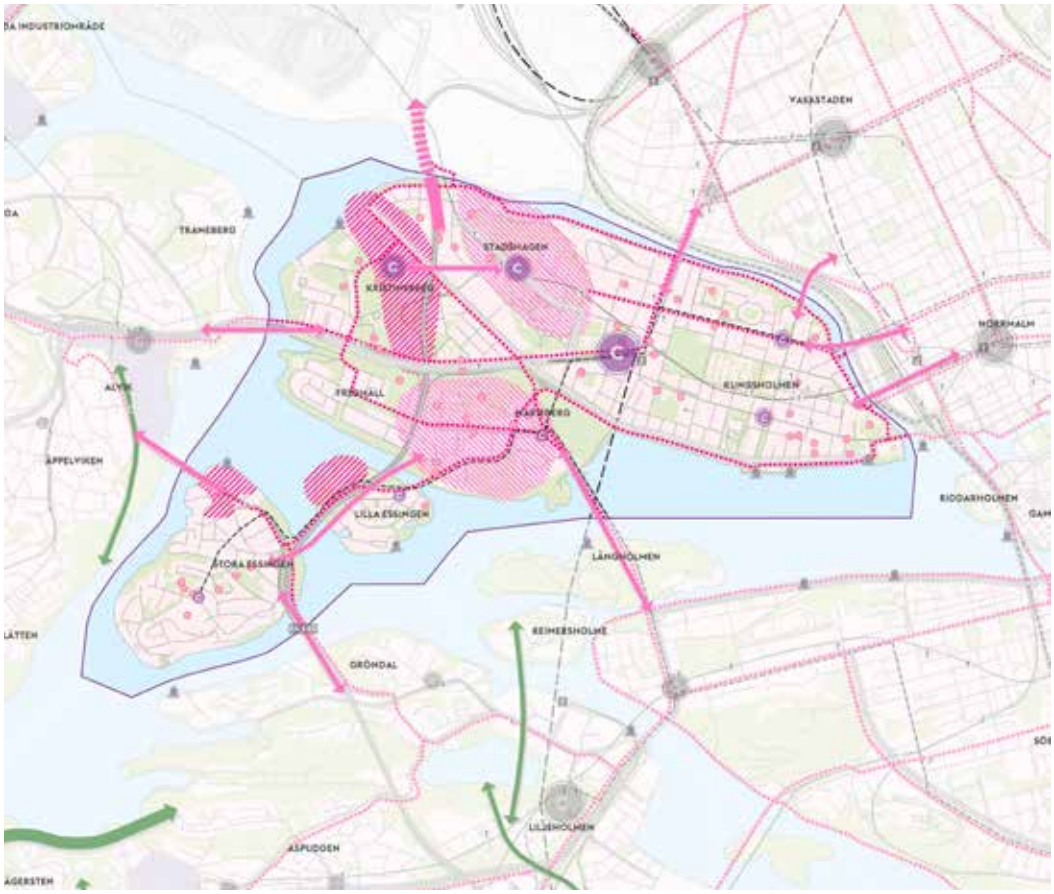
Riksintressen

Kommunikationer

- E4/E20 Essingeleden
- Väg 275 – Drottningholmsvägen
- Farleder inklusive buffertzon
- Bromma flygplats – flygbuller, ekvivalentnivå
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 115

Lilla Essingen

Den centrala delen av Lilla Essingen består av 1930-talshus uppförda efter en mycket karaktäristisk plan med hög täthet. Ön har dominerats av industrierna Primus och Electrolux där flera byggnader finns bevarade som bidrar till öns karaktär. Sparad naturmark och förgårdsmark gör att ön upplevs som grön och luftig trots tätheten.

Primusområdet har mycket stora möjligheter till stadsutveckling för blandstad. I övriga delar av Lilla Essingen är kompletteringsmöjligheterna begränsade. I den mån ny bebyggelse tillkommer är det angeläget att skapa plats för nya förskolor och skolor. Det är viktigt att förbättra rekreationsmöjligheterna och kontakten med vattnet.

Stora Essingen

Stora Essingens bebyggelse karaktäriseras av en blandning av flerbostadshus och villabebyggelse insmugen i den kuperade terrängen.

Stora Essingen har vissa möjligheter till stadsutveckling. Plats för nya förskolor och skolor är angeläget. Bebyggelse på öns norra del och kompletteringar för en mer stadsmässig karaktär kan prövas i anslutning till det lokala centrumet och omgivande vägar. Ny bebyggelse på Stora Essingen kan stärka Essingetorgets verksamheter och service. Det är angeläget att förbättra kontakten med vattnet. Ett större område kan prövas för stadsutveckling med blandad bebyggelse i anslutning till Essingeleden på öns norra del. Det förutsätter att frågor om strandskydd och buller kan klaras.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Kristineberg och Fredhäll
- Lilla Essingen
- Stora Essingen

Möjliga kulturmiljöer

I innerstaden är många av inventeringarna och klassificeringarna av äldre datum. Vid en förnyad bedömning kan klassificeringen komma att revideras.

Kungsholmen är mitt i en pågående utvidgning av innerstadens täta stadsmiljö som når ända fram till stränderna vid Hornsberg

Kristinebergsparken binder samman parkstråket Fredhällsparken med Mälarens strand och Hornsbergs strandpark.

Historiska nedslag

Gamla stan är Stockholms historiska centrum och grundlades redan på 1200-talet. Södermalm består till stor del av tät rutnätsstad med en blandning av verksamheter och bostäder. I stadsdelsområdet finns en mängd värdefulla och karaktäristiska kulturhistoriska miljöer. Hammarby sjöstad är en relativt nybyggd stadsdel med miljöprofil.

Södermalm

Utvecklingsmöjligheter

Gamla stan och Riddarholmen är Stockholms vagga med spår från medeltid fram till idag och Södermalm har ett rikt stads- och näringsliv. Det finns fortsatta möjligheter att komplettera stadsmiljön på flera platser. Den centrala staden växer utåt och kopplar samman Södermalm med Hammarby sjöstad och Gullmarsplan, Hammarbyhöjden, Årsta och vidare mot Östberga.

128 684
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
134 757

Ny bebyggelse kopplar samman Södermalm med stadsdelarna söderut. En utbyggd tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka och söderort, ger nya stationslägen vid Sofia och Norra Hammarbyhamnen, vilka ger möjligheter till ökad stadsutveckling.

För en levande och trygg stadsmiljö behöver skolor, idrottsytor, kulturverksamheter och föreningsliv få tillräckligt utrymme. I stadsdelsområdet finns behov av två nya skolor till 2040. I närtid är skolbehovet särskilt stort i Hammarby sjöstad. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre nya konstgräsplaner och två nya idrottshallar. Det är parkbrist på Södermalm vilket innebär ett högt besökstryck i befintliga parker. Det är därför viktigt att bevara och utveckla befintliga parker och att säkerställa en hög skötselnivå.

Gamla stan och Riddarholmen

Gamla stan är Stockholms historiska centrum och grundlades redan på 1200-talet. Hela perioden fram till 1800-talet utgjorde Gamla stan den egentliga staden. Inom Gamla stans stadsdel ligger Helgeandsholmen med Riksdagshuset. Gamla stan och Riddarholmen har stora kulturhistoriska värden och kompletteringsmöjligheterna är mycket begränsade.

Det är angeläget att Gamla stan och Riddarholmens höga kulturhistoriska värden bevaras och att Gamla stan förblir en levande stadsmiljö med en blandning av verksamheter och boende. Riddarholmen görs mer levande och tillgänglig genom att skapa fler offentliga målpunkter och värna kajlägen för kollektivtrafik på vatten.

15 000
cyklister passerar Slussen dagligen under högsäsong

Större sammanhängande bebyggelse kan utvecklas, framförallt vid Skanstull, längs Ringvägen och Söder Mälarstrand

Södermalm

Södermalm består till stor del av tät rutnätsstad. Stadsdelen har ett levande stadsliv med stort inslag av service och omgärdas av vatten vilket är en uppskattad kvalitet.

Inom befintlig kvartersstruktur finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter. Större sammanhängande bebyggelse kan utvecklas vid Skanstull, längs Ringvägen och Söder Mälarstrand. Vid Söder Mälarstrand är det angeläget att säkra kajhållplatser för kollektivtrafik på vatten.

Skanstull kommer att utvecklas till en tät och mer mångfunktionell stadsmiljö för att ge ett effektivare markutnyttjande och bättre koppling till Hammarby sjöstad och Gullmarsplan. Masthamnen är betydelsefull för Stockholm som sjöfartsstad och många turister kommer dit med passagerartrafiken. I övrigt är området otillgängligt och har mycket stora utvecklingsmöjligheter. En helhetslösning bör tas fram med kompletterande bebyggelse i form av bostäder, service och kontor samtidigt som passagerartrafik kan rymmas i området. På östra Södermalm pågår projekt Persikan som är ett stort stadsutvecklingsprojekt. På längre sikt kan det finnas möjlighet att omvandla Stadsgårdsleden och Värmdövägen till urbana stråk. För att detta ska vara möjligt måste hamnverksamheten och trafikfunktionen beaktas och säkras.

Slussen genomgår en ombyggnation för att öka utflödet till Saltsjön och minska risken för översvämningar i Mälaren. Här ska en knutpunkt skapas för alla pendlare när den planerade bussterminalen byggs ihop med Saltsjöbanan och tunnelbanan. Den uttjänta trafiklösningen från 1930-talet ska också ersättas med en mer gång- och cykelvänlig stadsmiljö som synliggör områdets kulturhistoriska betydelse.

Andra prioriterade satsningar på kollektivtrafiken är två nya tunnelbanestationer på Södermalm och att förbättra framkomligheten för stomlinjebussar. Cykeltrafikens tillgänglighet och framkomlighet är också av hög prioritet, särskilt på sträckor som har höga flöden som Götgatan, Hornsgatan och Långholmsgatan.

Reimersholme och Långholmen

Bebyggelsen på Reimersholme är uppförd utifrån funktionalismens ideal, med en öppen struktur och fristående hus anpassade till landskapet. Reimersholme har stora naturvärden. Långholmen har få bostäder men stor betydelse för rekreation tack vare höga naturvärden och kulturhistorisk bebyggelse, exempelvis äldre varvsbebyggelse och centralfängelset från slutet av 1800-talet.

På Reimersholme och Långholmen kan promenader och badplatser utvecklas och tillgängliggöras ytterligare.

Södra Hammarbyhamnen med Hammarby sjöstad

Hammarby sjöstad i Södra Hammarbyhamnens stadsdel byggdes ut som kvartersstad med miljöprofil i början av 2000-talet. Hela stadsdelen har nära till vatten vilket är en stor kvalitet.

Från Hammarby sjöstad till Hammarbyhöjden och Björkhagen löper ett strategiskt samband. Programmet för Hammarbyhöjden och Björkhagen visar hur detta kan stärkas

Riksintressen

Kommunikationer

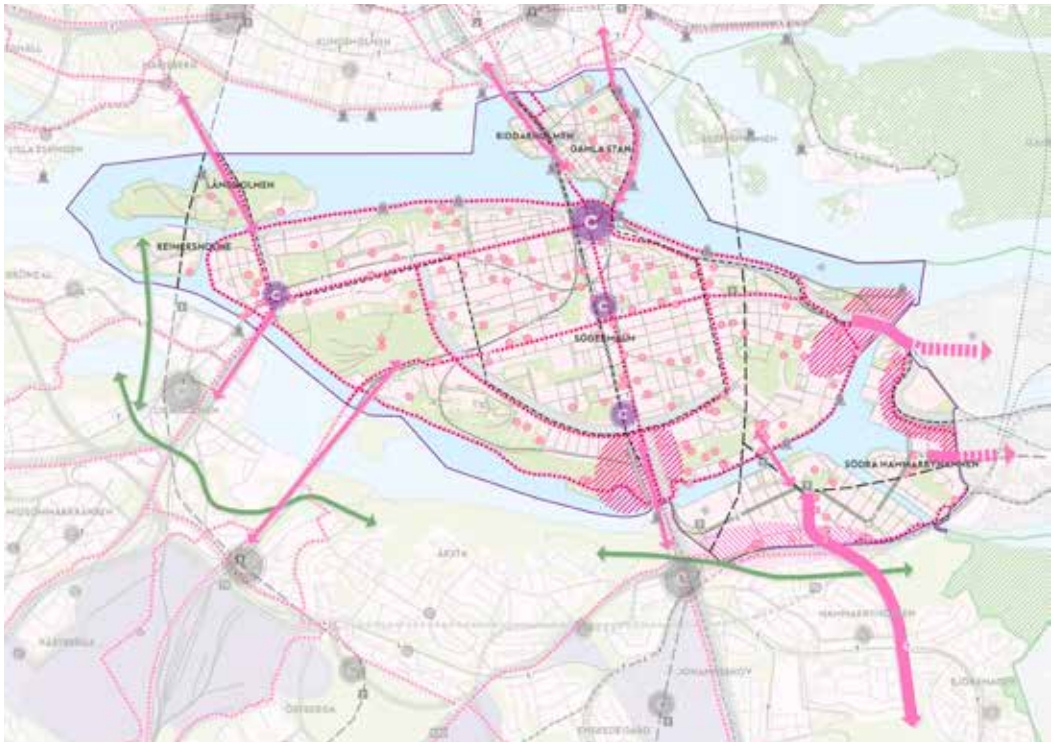
- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/ Sundbyberg
- Citybanan
- Station Stockholm Södra
- Saltsjöbanan
- E4.25, Trafikplats Karlberg – Trafikplats Sofielundsplan
- Väg 222, Sickla-Gustavsberg
- Väg 222/260, Stadsgårdshamnen – Trafikplats Sickla
- Stockholms hamn, Masthamnen
- Farleder inklusive buffertzoner
- Bromma flygplats – flygbuller, ekvivalentnivå
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Saltsjöns öar och stränder
- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 115

T

På Södermalm anläggs två nya tunnelbane-stationer och lägena kan ut-vecklas som nya knutpunkter

och Hammarbyhöjden kopplas samman med Hammarby sjöstad och innerstaden genom att Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg utvecklas som ett urbant stråk. Detta kan antingen ske genom en överdäckning eller genom att befintliga gator byggs om för att övervinna gatornas barriäreffekt. Det ekologiska sambandet mellan Hammarbyhöjden och Årsta ska stärkas och utvecklas. Det är även angeläget att förbättra kopplingarna mellan Hammarby sjöstad och Gullmarsplan. När tunnelbanan byggs ut med station vid Luma och uppgång vid Mårtensdal skapas ännu bättre förutsätt-ningar för fler kontorsetableringar i stadsdelen.

Det är viktigt att utveckla fler kopplingar till Nacka kommun, till exempel genom att på sikt utveckla Värmdövägen till ett urbant stråk som även skulle möjliggöra många bostäder i Ham-marby sjöstad samt genom att förtydliga entréer till Nackareservatet. Henriksdals reningsverk ska utvecklas och bli stadens huvudsakliga reningsverk.

Områden där det finns särskilt höga kultur-historiska värden, klassade av Stadsmuseet

- Långholmen
- Reimersholme
- Barnängen på Södermalm
- Södersjukhuset
- Fåfängan
- Eriksdal
- Danviksklippan
- Årsta holmars gård

Södermalm har ett levande stadsliv och omgärdas av vatten vilket är en uppskattad kvalitet

Södermalm har ett levande stadsliv med stort inslag av service. Här finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter. Större sammanhängande bebyggelse kan utvecklas vid Skanstull, längs Ringvägen och Söder Mälarstrand. Vid Söder Mälarstrand är det angeläget att säkra kajhållplatser för kollektivtrafik på vatten.

Historiska nedslag

I stadsdelsområdet ligger flera av Stockholms tidigaste förorter, som började byggas under slutet av 1800-talet. Området har rester av både 1800-talets sommarvillor i Mälarhöjden och fabriksbyggnader i Liljeholmen vid bland annat Vinterviken. Industrier har en lång historia i området och Västberga verksamhetsområde är i dag ett viktigt nav för en fungerande storstad.

Hägersten-Liljeholmen

Utvecklingsmöjligheter

Hägersten-Liljeholmen ligger centralt i regionen och har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling med det attraktiva läget vid Mälarens strand och utmärkta kommunikationer. I Liljeholmen är det angeläget att tillvarata de goda möjligheterna till fler arbetsplatser. Stadsutveckling kring Södertäljevägen med ny blandad bebyggelse är angeläget och skulle minska barriäreffekter och bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal och vidarekopplingarna mot Södermalm. Vinterviken och sjön Trekanten är betydelsefulla rekreativa målpunkter för söderort, och Telefonplan och Liljeholmen är viktiga noder i staden. Västberga och Årsta kombiterminals funktion för stadens gods- och logistikhantering ska värnas och utvecklas.

87 026
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
105 713

Det gröna sambandet, som fyller både viktiga ekologiska och sociala funktioner, längs med Mälaren, över Vinterviken och Trekanten till Årstaskogen behöver utvecklas. Västberga IP, Aspuddsparken och Mellanbergsparken bör stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. Stadsdelsområdet behöver kompletteras med nya förskolor och tre nya skolor fram till 2040 utöver de omfattande utbyggnaderna som redan är beslutade. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra konstgräsplaner och en specialhall för gymnastik. Dessutom behövs en modernisering av Västertorps sim- och idrottshall alternativt en ny anläggning. Specialhallen för gymnastik byggstartas 2017. I stadsdelsområdet finns flera betydelsefulla platser inom konst och kultur att ta fasta på när området utvecklas.

Liljeholmen

Redan på 1700-talet etablerade sig de första industrierna i Liljeholmen och industrialiseringen har tagit sig olika former under årens lopp. Liljeholmen har sedan början på 00-talet genomgått en större omvandling till en blandad stadsdel med nya bostäder, ökad service och handel och utgör en knutpunkt med kollektivtrafiken. Sjön Trekanten är ett populärt rekreationsområde med fiske, skridskoåkning och stigar.

Liljeholmen har fortsatt mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Det goda läget kommer att stärkas ytterligare genom att en ny tunnelbana byggs mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Det stärker Liljeholmen som arbetsplatskluster där fler kontorsetableringar eftersträvas och prioriteras. Fler i söderort får närmare till arbetet och det lokala näringslivet får bättre förutsättningar. Behovet av mötesplatser är stort och växande, särskilt för ungdomar. Förutsättningarna för ett nytt bibliotek utreds i stadsdelen.

Liljeholmshamnen har stor stadsutvecklingspotential. En särskilt omfattande utveckling bör ske genom att verksamhetsområdet Lövholmen omvandlas till en ny stadsdel. I samband med detta behöver cykelvägarna byggas ut. Fler parker och en satsning på stadsdelens möte med vattnet som en målpunkt behöver utvecklas, liksom de ekologiska sambanden mellan Årstaskogen och Trekanten-Vinterviken.

Aspudden och Gröndal

Förstäderna Aspudden och Gröndal har blandad bebyggelse från flera tidsepoker. Gröndals blandade bebyggelse, med exempelvis de utmärkande stjärnhusen, terrasshuset och punkthuset i centrala Gröndal, är av riksintresse för kulturmiljövården. Området har vackra prome-

nadstråk utmed Mälarens stränder samt Intervikens natur- och parkområde – ett välbesökt aktivitetsstråk med evenemangsytor, odlingar och verksamheter i industribebyggelsen som finns kvar sedan Nobels dagar.

I Aspudden finns stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av ny bostadsbebyggelse, förskolor och skola och service, vilket bland annat lyfts fram i programmet för Aspudden och Midsommarkransen som beslutades 2013.

Både Aspudden och Gröndals stadsdelscentrum bör stärkas med mer bebyggelse för utökat underlag för befintliga verksamheter och service samt för nyetableringar. I samband med utvecklingen av Lövholmen kan Gröndalsvägen kompletteras med ny blandad bebyggelse och skapa bättre framkomlighet för tvärbanan. Genom att stärka Aspuddsparken kan den fungera som målpunkt även för omkringliggande stadsdelar. Vinterviken bör vidareutvecklas som målpunkt genom stärkta stråk samt genom entréer som integrerar parkområdet med Aspudden och Gröndal.

Midsommarkransen

Midsommarkransen är en förstad uppbyggd kring industriverksamheter och arbetarbostäder från 1910- respektive 1940-talen. Den stora telefonfabriken rymmer i dag flera större verksamheter och arbetsplatser, som alla bidrar till att centrala Telefonplan är en målpunkt även utanför stadsdelen. Svandammsparken är en populär mötesplats och park i området.

Midsommarkransen har stora möjligheter till stadsutveckling. Telefonplan är ett kreativt kluster med Konstfack som en viktig verksamhet. Att ytterligare skapa utrymme för konstnärlig produktion och kreativa näringar, fler verksamheter och bostäder är positivt och bör eftersträvas. Midsommarkransens kopplingar till Årsta bör stärkas. Det prioriterade strategiska sambandet från Telefonplan över Solberga och Älvsjö behöver stärkas. I Telefonplan finns behov av ytterligare parker.

Västberga

Stadsdelen domineras av Västberga verksamhetsområde som är Stockholms största industri- och terminalområde och södra Stockholms viktigaste godsterminal. Inom stadsdelen finns också mindre enklaver med bostadshus från olika tidsepoker.

Det är av regionalt intresse att Västberga verksamhetsområde och i synnerhet att Årsta kombiterminal samt dess tillfartsvägar fungerar väl. Mindre delar av de västra delarna av Västberga har vissa möjligheter till stadsutveckling med goda förbindelser till Älvsjö och Telefonplan. Markanvändningen kan effektiviseras och trygghetsskapande åtgärder bör genomföras för att förbättra passage genom området för gående och cyklister.

Telefonplan är ett kreativt kluster med Konstfack som en viktig verksamhet

Riksintressen

Kommunikationer

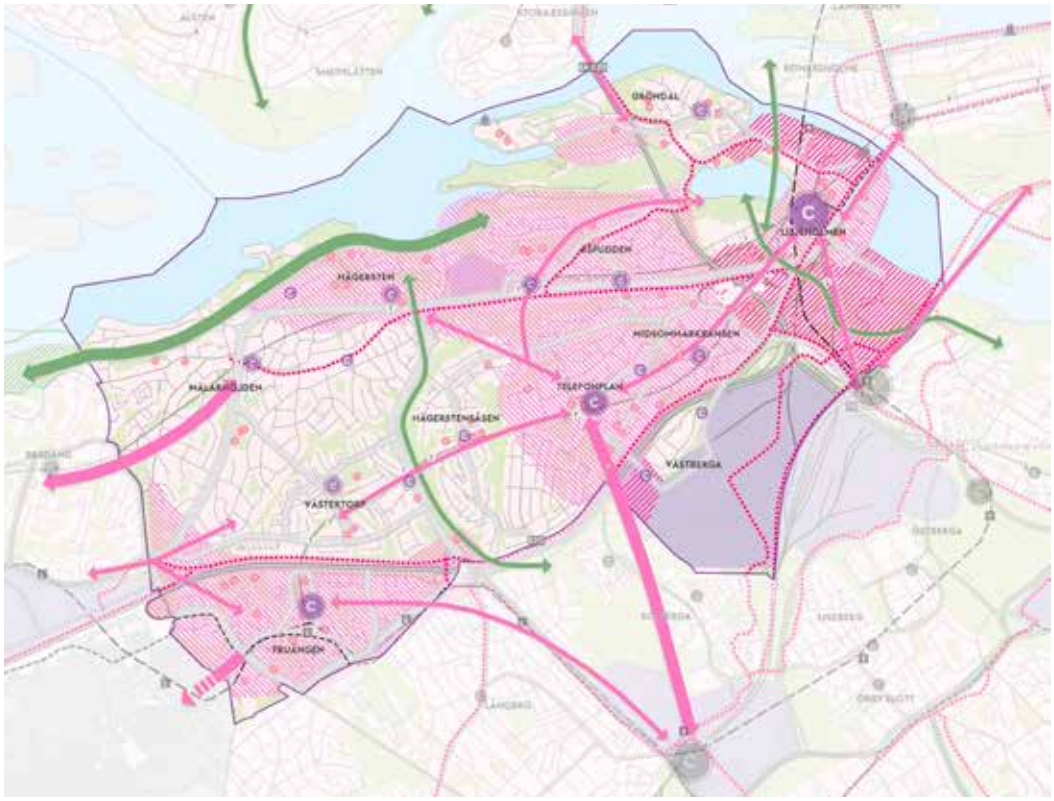
- Stockholm C – Älvsjö
- Stockholm övrigt Älvsjö rangerbangård med mera
- E4
- Farleder, inklusive buffertzoner
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Gröndal
- LM-staden och Telefonfabriken i Midsommarkransen



Teckenförklaring, se sidan 115

Hägersten har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bostadsbebyggelse, förskolor och skola, kultur och service

Västertorp och Hägerstensåsen

Västertorp byggdes som en grannskapsenhet under slutet av 1940-talet. Den permanenta utställningen av skulpturer ger Västertorps platser och stråk en unik karaktär. Hägerstensåsen är i huvudsak bebyggt med flerbostadshus från olika tidsepoker.

Stadsdelarna har vissa möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bebyggelse vid stråk, gator och torg. Personnevägen bör omvandlas till ett urbant stråk kantad med ny blandad bebyggelse som också kan bidra till levande och tryggare gator. Med förbättrade kopplingar över åsen kan områdets samband med omgivande stadsdelar stärkas. De lokala centrumen har förutsättningar att kompletteras med ny bebyggelse för att stärka underlaget för befintlig handel och service. Kopplingen till Fruängen bör stärkas.

Fruängen

Fruängen byggdes i samband med tunnelbanans utbyggnad på 1960-talet. Kring stationen och det lokala centrumet ligger bostäder i lamellhus och punkthus i det kuperade landskapet.

Fruängen har stora möjligheter till stadsutveckling. Centrum har förutsättningar att stärkas som bytespunkt för kollektivtrafik, service, handel och kultur med fler funktioner och platsbildningar kring tunnelbanan. Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen kan omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse. Det finns goda förutsättningar att utveckla kopplingen till stadsutvecklingsområdet Jakobslund-Smista i grannkommunen Huddinge, särskilt i cykelplanens utpekade stråk och genom Spårväg syd.

Hägersten

Hägersten karaktäriseras av bostadsbebyggelse från olika delar av 1900-talet, samt Hägerstens gård från 1700-talet. Här finns ett lokalt centrum kring tunnelbanestationen i Axelsberg, verksamhetsområdet Örnsberg samt Hägerstenshamnen med industrimiljöer och promenadstråk utmed vattnet.

Hägersten har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bostadsbebyggelse, förskolor och skola, kultur och service. Verksamhetsområdet i Örnsberg kan utvecklas med arbetsplatser och bostäder.

Kopplingar mellan Axelsberg och Mälarhöjden behöver förbättras. Det är angeläget att stärka centrumen i Axelsberg, Örnsberg och Mälarhöjden med kompletterande bebyggelse och verksamheter. Promenadstråket längs med Mälarens strand kan utvecklas och göras tryggare med nya parkfunktioner och stärkta samband med befintligt gång- och cykelnät.

Mälarhöjden

Mälarhöjdens varierade bebyggelse ligger i en kuperad topografi med hus från olika tidsepoker. Sommarhus, villor och flerbostadshus är inplacerade i landskapet med utblickar över Mälaren och den övriga staden.

Mälarhöjden har vissa möjligheter till stadsutveckling, främst i samband med omvandlingen av lokala vägar och i anslutning till tunnelbanestationen. Det prioriterade strategiska sambandet till Bredäng kan stärkas genom utveckling av parker och en fortsatt utveckling av Bredängsvägen till stadsgata.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Centrala Aspudden
- Vinterviken
- Lindholmen och Rotholmen
- Eolshäll-Pettersbergsvägen
- Klubbacken och Brådstupsvägen
- Midsommarkransen
- Emmalund
- Västberga smalhusområde
- Västberga-Hökmossen småstugeområde
- Västertorp
- Södra Mälarstranden, Sätraskogen med mera

Gröndals blandade bebyggelse, med exempelvis de utmärkande stjärnhusen, terrasshuset och punkthuset i centrala Gröndal, är av riksintresse för kulturmiljövården.

Historiska nedslag

Fram till byggandet av miljonprogramsområden inom stadsdelsområdet påbörjades var området till största delen kuperad jordbruksmark med några gårdar. En majoritet av bebyggelsen i Skärholmen uppfördes under 1960-talet och består av radhus, villor, lamell- och skivhus i ett kuperat landskap. Flera av Stockholms högsta punkter finns här med milsvid utsikt över Mälaren och övriga staden.

Skärholmen

Utvecklingsmöjligheter

Skärholmen förenar ett av Stockholms vackraste lägen med fantastiska utblickar mot Mälaren med utmärkta kommunikationer och tillgång till ett regionalt centrum för kommersiell och kulturell service. Det finns stora stadsutvecklingsmöjligheter i området och Skärholmen är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekad som ett av fyra fokusområden. Projektet Fokus Skärholmen omfattar minst 4 000 bostäder och stadsdelsområdet kommer att stärka befintliga värden och tillföras många nya. Social hållbarhet är en särskilt viktig utgångspunkt i utvecklingen av stadsdelsområdet. Sätraskogen och Mälaren är stora kvaliteter i stadsdelsområdet.

36 378
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
39 185

Skärholmens centrum är en regional stadskärna tillsammans med Kungens kurva i grannkommunen Huddinge. Det är angeläget att knyta ihop områdena genom att skapa ett nät för gång, cykel och övriga trafikslag över kommungränsen. Förbifart Stockholm mellan E4 Skärholmen och E4 Häggvik kommer att knyta samman de norra och södra länsdelarna. Förbifart Stockholm stärker Skärholmens läge i regionen samtidigt som barriäreffekter från E4/E20 kvarstår. Det är viktigt att göra insatser för att överbrygga denna barriär. Spårväg syd skapar ännu bättre förutsättningar för utveckling i området genom att knyta ihop de regionala stadskärnorna Flemingsbergs och Kungens kurva/Skärholmen samt knutpunkterna Fruängen och Älvsjö. Även genom utvecklingen av busstrafikens stomlinjer och fortsatt utbyggnad av huvudcykelstråken kommer tillgängligheten förbättras inom och till andra stadsdelar och till Huddinge och Botkyrka kommun.

De lokala sambanden behöver stärkas mellan stadsdelsområdets olika centrum. Detta kan ske genom att utveckla ett mer finmaskigt gatunät, stärka orienterbarheten och de gröna promenaderna. Det är även angeläget att parker och torg fortsätter att utvecklas som målpunkter.

I Skärholmen behövs fler arbetstillfällen för att skapa levande stadsmiljöer och för att bidra till en jämn fördelning av arbetsplatser i hela staden. Det är även viktigt att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser i andra delar av staden och regionen. I samband med kompletteringsbebyggelse kan förutsättningar skapas för kommersiell service och för att stärka den offentliga servicen. Fram till 2040 är det identifierade behovet två nya skolor men ytterligare skolor kan behövas i och med Fokus Skärholmen. De nya skolorna kan med fördel placeras så att de blir gemensamma målpunkter för elever och boende i Mälarhöjden och Bredäng samt i Skärholmen, Vårberg och Vårby gård. Skärholmens gymnasium är strategiskt betydelsefullt i ett långsiktigt perspektiv. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre konstgräsplaner, en teknikhall för fotboll samt en ishall. Vårbergs IP planeras som idrottscentrum i området.

Det behövs även fler kulturella verksamheter och mer utrymme för områdets föreningsliv. De många verksamheter som redan finns behöver lyftas fram. Ytor som gränsar till idrottsanläggningar bör utvecklas för spontan fysisk aktivitet och socialt umgänge, särskilt riktade till ungdomar och barn. Det är angeläget att åtgärder i utomhusmiljön och ny bebyggelse bidrar till att öka tryggheten i det offentliga rummet. Fler verksamhetsentréer behövs i bottenvåningarna liksom fler verksamheter som även har kvällsaktiviteter, till exempel för konst, kultur och civilsamhället.

Sätraskogens naturreservat är i storlek jämförbar med Södra Djurgården och är ett uppskattat rekreationsområde. Sätraskogens mötesplatser och stråk bör stärkas och utvecklas vidare. Det är också centralt att arbeta med parkentréerna och bebyggelsens kopplingar till naturen. Sätraskogen är del i ett långsträckt samband utmed Mälaren, från Vårberg till Årstaskogen, som är en kvalitet att värna och utveckla.

Skärholmen och Vårberg

Skärholmen och Vårberg uppfördes i två dalgångar som är tydligt avläsbara i stadslandskapet. Stadsdelarna har en blandad bebyggelse med villor och radhus, lameller och skivhus. Stadsdelarna är trafikseparerade med ett väl utbyggt gångbanesystem där gröna stråk leder genom parkområden och bebyggelseområden. Skärholmens centrum är med sitt stora köpcentrum, levande torg och goda kollektivtrafik en regional stadskärna tillsammans med Kungens kurva. I Skärholmen finns ett rikt utbud av offentlig konst.

Det är angeläget att ta tillvara de stora stadsutvecklingsmöjligheterna som finns och ytterligare utveckla Skärholmen och dess centrum. Både som lokal och regional målpunkt med institutioner för kultur och mötesplatser, kollektivtrafik, handel och service. Kontor och andra arbetsplatser är angeläget för att bidra till fler arbetsplatser i söderort. Markparkeringar kan bebyggas och aktiva bottenvåningar eftersträvas särskilt vid centrum och i starka stråk. Urbana stråk som kopplar samman stadsdelarna kan skapas genom utrymme för gång och cykel samt genom att bygga bostäder, verksamheter och service utmed de breda gaturummen.

Det prioriterade strategiska sambandet mellan Skärholmen och Vårberg bör stärkas bland annat genom en utveckling av Vårbergsvägen till en stadsgata och satsningar på de offentliga rummen. Vårbergs centrum har stora möjligheter till och behov av stadsutveckling. Centrumets kopplingar till sin omgivning bör stärkas. Överblickbarheten behöver förbättras och otrygga miljöer byggas bort. Kring centrum kan fler bostäder och verksamheter tillkomma.

Vårbergstoppen, Västerholmsstråket och Johannedalsparken kan stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. De gröna gång- och cykelstråken samt de många parkerna är viktiga för att utveckla ett finmaskigt orienterbart nätverk för rörelse inom stadsdelen och för områdets karaktär och sociala värden. Det är angeläget att värna de ekologiska samband som löper mellan Sätraskogen och Vårby gård via äldre ekar inne i Skärholmen.

Social hållbarhet är en särskilt viktig utgångspunkt i utvecklingen av stadsdelsområdet

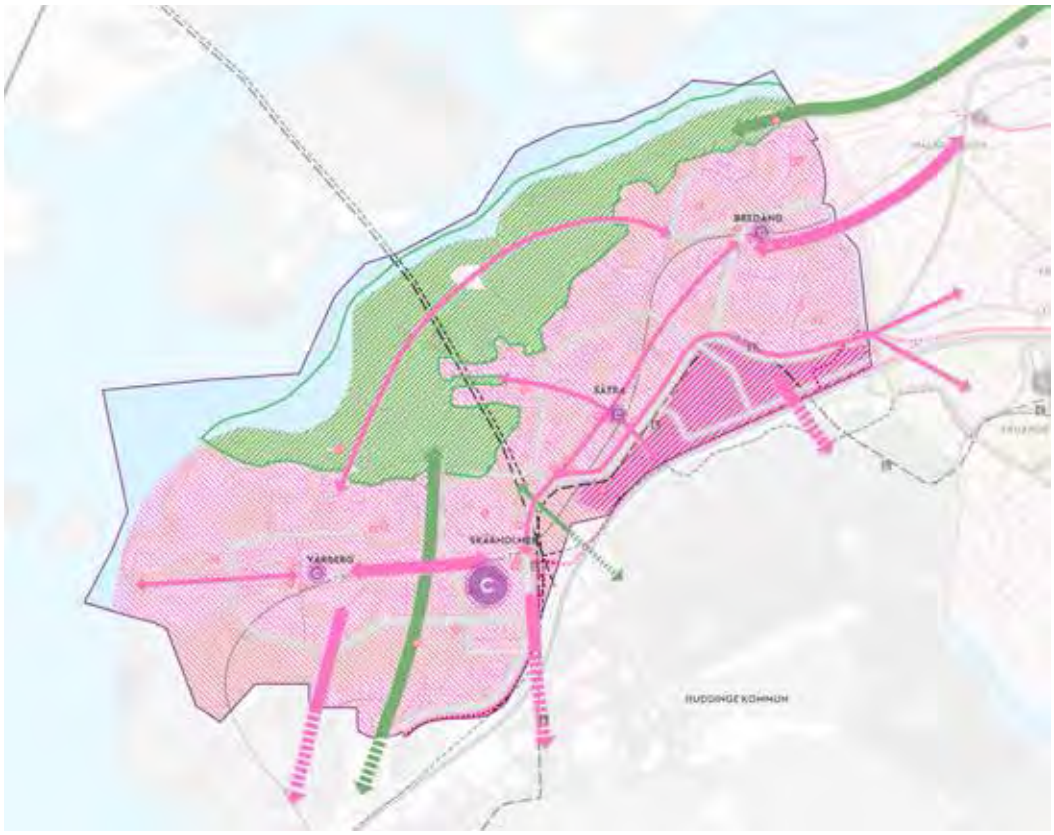
Riksintressen

Kommunikationer

- E4
- E4 Förbifart Stockholm
- E20/Södertäljevägen
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde
- Farled inklusive buffertzon

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Mälaren med öar och strandområden



Teckenförklaring, se sidan 115

Bredäng och Sätra

Bredäng och Sätra består främst av radhus, lameller och skivhus i ett kuperat landskap med var sitt centrum med service och tunnelbana. Stadsdelarna är trafikseparerade med matargator runt bebyggelseområden och ett väl utbyggt gångbanesystem. De gröna mötesplatserna Sätradalsparken och Bredängsparken samt tillgången till Sätraskogen och Mälaren är stora kvaliteter i stadsdelarna.

Bredängs och Sätras centrum kan stärkas genom att förtydliga torgbildningar och koppla centrum mot omgivande gator och gröna promenader.

Det finns stora stadsutvecklingsmöjligheter med komplettering av ytterligare bostäder, förskolor, arbetsplatser, service samt kultur och idrott. Genom att utveckla Bredängs allé – Bredängsvägen kan Bredäng och Fruängen bättre kopplas samman och kompletteringsbebyggelse tillkomma längs med vägen. De offentliga miljöerna i stadsdelarna behöver utvecklas. Det prioriterade strategiska sambandet mellan Bredäng och Mälarhöjden är angeläget att stärka med kompletterande bebyggelse, förbättrad orienterbarhet genom utveckling av gång-, cykel- och gatunät-, samt parkfunktioner.

I Sätra finns möjligheter att utveckla företagsområdet ytterligare med handelsverksamhet som inte stör boende. På sikt kan industriområdet i Sätra utvecklas med bostäder, arbetsplatser, kommunal och kommersiell service och nya offentliga platser i goda lägen. I detta sammanhang är det viktigt med en omvandling av Skärholmsvägen till ett urbant stråk.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Södra Mälarstranden, Sätraskogen med mera
- Bredäng

Skärholmen förenar ett av Stockholms vackraste lägen med fantastiska utblickar mot Mälaren med utmärkta kommunikationer.

Historiska nedslag

I stadsdelsområdet finns en av stadens äldsta byggnader, Brännkyrka kyrka från 1200-talet. Älvsjö station invigdes 1879 och utbyggnad av området började kring förra sekelskiftet med villabebyggelse i Långbrodal. Älvsjö är en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken och en regional målpunkt med Stockholmsmässan. I söder angränsar stadsdelsområdet till Huddinge kommun och Långsjön.

Älvsjö

Utvecklingsmöjligheter

Älvsjö har mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter och kommer vidareutvecklas som en regional målpunkt genom att en tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan samt Spårväg syd anläggs. Delar av Älvsjö bedöms kunna omvandlas till en stadsdel med hög täthet och ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Sambanden mellan Hagsätra och västra Älvsjöskogen behöver stärkas.

28 141
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
34 736

Huddingevägen, Magelungsvägen och Örbyleden kan eventuellt på lång sikt utvecklas till urbana stråk med stadsbebyggelse vilket bland annat skulle sammankoppla stadsdelarna bättre. Det förutsätter att vägarnas funktion i det primära vägnätet säkerställs samt att farligt gods och andra risker kan hanteras.

I samband med den kraftiga kompletteringsbebyggelsen i stadsdelsområdet är det viktigt att planera för arbetsplatser, skolor, förskolor, idrott och plats för kultur. Det är angeläget att ta tillvara på möjligheterna till kontorsetableringar. I stadsdelsområdet behövs fyra nya skolor till 2040 utöver redan beslutade skolutbyggnader. Inom Älvsjöprogrammet kommer ytterligare nya skolor att behövas. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottshallar, en friidrottsanläggning och en konstgräsplan. Centrala Älvsjö behöver utvecklas med nya parker och stråk som kopplar till omkringliggande stadsdelar och till Huddinge kommun. Stockholmsmässan är en betydelsefull målpunkt i området. Lågt liggande delar i området kan påverkas av kraftiga regn vilket behöver beaktas i planeringen.

Älvsjö, Långbro, Herrängen och Långsjö

Stadsdelarna består främst av villabebyggelse, men en omfattande komplettering med flerbostadshus har genomförts kring tidigare Långbro sjukhus. Området innehåller många mindre parker och grönytor i anslutning till vägar. Långsjö och Herrängen gränsar till Huddinge kommun, och Långsjön är en uppskattad kvalitet i området.

I stadsdelarna finns möjligheter att komplettera med bostäder, förskolor, service och mötesplatser för att skapa en ökad blandning och levande stadsrum. Vantörsvägen, Johan Skyttes väg, Svartlösavägen och Långbrodalsvägen bör successivt utvecklas med ny blandad stadsbebyggelse. Sambanden från Älvsjö till Solberga

Delar av området bedöms kunna omvandlas till en stadsdel med hög täthet med ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott

och vidare till Telefonplan, liksom från Älvsjö till Hagsätra är prioriterade strategiska samband.

Älvsjöskogens naturreservat ska utvecklas som delregionalt rekreationsområde med nya målpunkter, stråk och rekreationsplatser. Det är angeläget med tydligare parkentréer och bra gång- och cykelkopplingar till naturreservatet och omkringliggande områden, inte minst för besökare som anländer till Älvsjö station. Även det ekologiska sambandet mellan Östra och Västra Älvsjöskogen behöver förbättras. Promenadstråket längs Långsjön bör utvecklas med parkfunktioner.

Liseberg och Örby slott

Liseberg och Örby slott började byggas ut med villor under början av 1900-talet och har successivt kompletterats med småhus, villor och inslag av flerfamiljshus. Den gamla Slottsparken är en uppskattad målpunkt i området.

Det finns begränsade stadsutvecklingsmöjligheter inom befintlig bebyggelse, men behovet av kompletteringsbebyggelse för att koppla ihop stadsdelarna med Älvsjö och Östberga och den stadsutveckling som planeras där är stort. I samband med kompletteringsbebyggelsen är det även angeläget att utveckla cykelstråk och gröna promenader genom Liseberg som binder samman Örby slottspark med Kvarnbacksskogen och den nya parken på Årstafältet. Åbyvägen bör utvecklas till en stadsgata med ny bebyggelse.

Älvsjö verksamhetsområde, söder om Älvsjö centrum, lämpar sig för lätt industri.

Solberga

Solberga är bebyggt med småhus, smalhus, punkthus och en del nyare bebyggelse. Terräng och landskap är närvarande i miljöerna och centralt i området ligger Solbergaskogen som är ett uppskattat natur- och rekreationsområde. Lekytor och bostadsgårdar är en kvalitet i området.

Det finns ett stort behov av att utveckla Solbergaskogen med fler målpunkter, gröna promenader och tydligare parkentréer. Dessutom bör stadsdelarna kopplas samman bättre med en utveckling av Folkparksvägen och Älvsjövägen. I samband med denna utveckling ska levande bottenvåningar eftersträvas längs Folkparksvägen. I stadsdelsområdet är trygghetsskapande åtgärder prioriterade i Solberga. Kopplingen till Telefonplan och till Älvsjö är ett prioriterat strategiskt samband som behöver stärkas genom utveckling av bostäder och satsningar på det offentliga rummet.

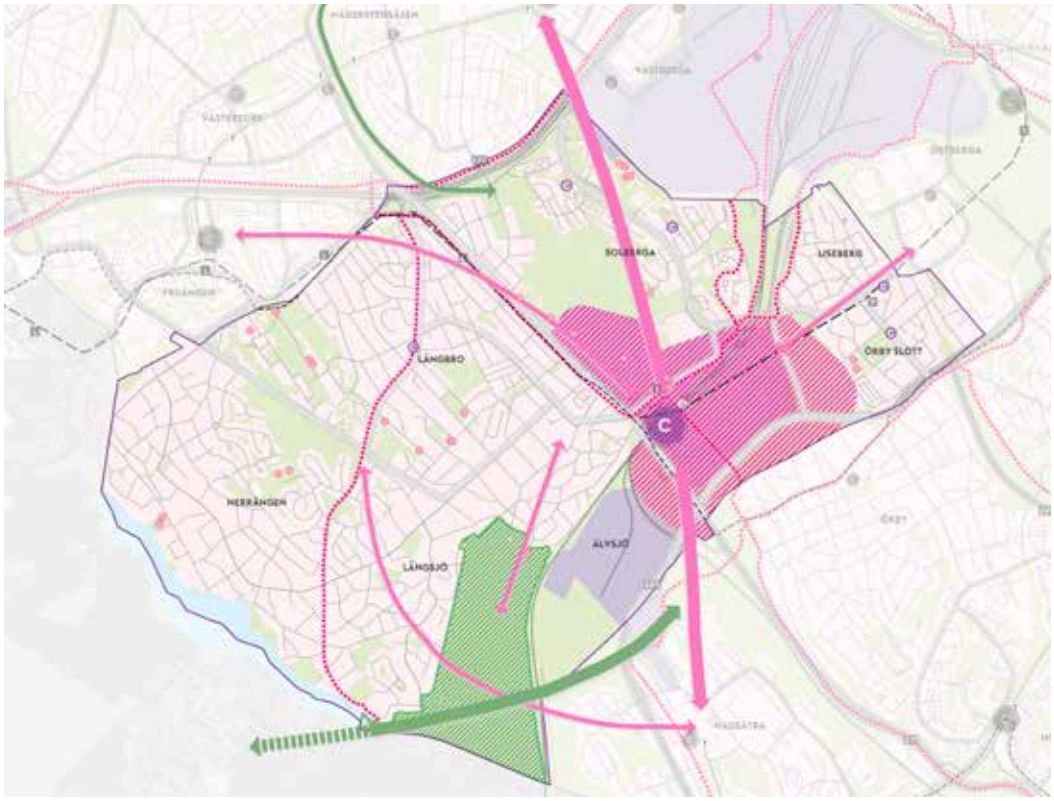
Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Långbro sjukhus
- Solberga längs Folkparksvägen
- Punkthusområdet i östra Solberga
- Älvsjö villastad
- Örby slott

Riksintressen

Kommunikationer

- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/Sundbyberg
- Nynäsbanan
- Station Älvsjö
- E4/E20
- Väg 226 – Gullmarsplan – Huddinge



Teckenförklaring, se sidan 115

Historiska nedslag

Namnet Vantör förekommer i skrift redan i början av 1300-talet. Bortsett från enstaka gårdar och torp började bebyggelsen tillkomma först på 1900-talet. Här finns en stor variation av stadsbyggnadskaraktärer representerade, allt från Stockholms första trädgårdsstad i Gamla Enskede till Årstas stilbildande grannskapsenheter. På 50-talet byggdes Högdalen och Bandhagen ut med tidstypiska t-banecentrum omgivna av lamell- och punkthus.

Enskede-Årsta-Vantör

Utvecklingsmöjligheter

I Enskede-Årsta-Vantör finns flera stora stadsutvecklingsområden och ett av stadens fyra fokusområden Hagsätra-Rågsved. Stadsutvecklingsområden som Söderstaden, Årstafältet, Östberga och Årstaberg planeras som blandade stadsdelar, vilket ger en förbättrad tillgång till handel, service, kultur och kontor samt bidrar till fler arbetsplatser i Söderort. Gullmarsplan kommer på sikt att upplevas som en del av en sammanhängande stadsväv från Södermalm. Genom att bygga längs befintliga gator knyts stadsutvecklingsområdena samman. Det prioriterade strategiska sambandet mellan Östberga och Årsta kommer att stärkas med nya bostäder och offentliga funktioner. Mellan Bandhagen, Högdalen och Rågsved löper det prioriterade strategiska sambandet som är viktigt att stärka liksom det från Hagsätra till Älvsjö.

97 993

invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till

118 364

För mer levande och trygga stadsmiljöer behöver stadsdelarna få förbättrade kopplingar för fotgängare och cyklister. På längre sikt kan även Huddingevägen, Magelungsvägen, Nynäsvägen och Örbyleden omvandlas till urbana stråk och kompletteras med ny bebyggelse för att koppla samman omkringliggande stadsdelar. Det förutsätter att transportfunktionen säkerställs samt att farligt gods och andra risker kan hanteras.

Genom utbyggnaden av tunnelbanan kommer kapaciteten att öka vilket förbättrar förutsättningarna för bostäder och arbetsplatser i stadsdelsområdet. Stationen i Enskede gård kommer att läggas ner men de nya stationerna i Slakthusområdet, Årstafältet och i Östberga ger stora stadsutvecklingsmöjligheter. I och med överenskommelserna om utbyggd tunnelbana har staden förbundit sig att bygga ett stort antal bostäder i Söderort. Verksamhetsområdena Årsta partihallar, Årsta Park och Högdalens verksamhetsområde kan utvecklas och få en högre täthet, med fler arbetsplatser än i dag.

Det är strategiskt viktigt att stärka det ekologiska sambandet mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen. Det ekologiska sambandet mellan Hagsätra och västra Älvsjöskogen, Trekanten och Årstaskogen bör stärkas. Rågsveds friområde, Årstaskogen och Årsta holmar samt östra Älvsjöskogen utreds för naturreservatsbildning. Rågsveds friområde bör utvecklas med nya målpunkter till ett utflyktsmål för hela Stockholm. I stadsdelsområdet finns ett behov av fler skolor, idrottsytor samt att utveckla kulturlivet och möteslokaler för kultur och föreningsliv. I stadsdelsområdet finns behov av cirka sju nya skolor till 2040 både genom helt nya skolor och genom att befintliga skolor expanderar. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är cirka fem nya idrottshallar, två nya konstgräsplaner och eventuellt en ny simhall.

Rågsved och Hagsätra

Rågsved och Hagsätra består till stor del av smalhusbebyggelse placerad i naturmark, med inslag av högre punkthus. En stor kvalitet är närheten till Rågsveds friområde och Älvsjöskogen.

Stadsdelarna ingår i ett av stadens fyra fokusområden och har stora stadsutvecklingsmöjligheter med omfattande kompletteringar med bostäder, verksamheter, service och kultur. Ny bebyggelse bör i första hand placeras i kollektivtrafik- och centrumnära lägen, på markparkeringar och längs befintliga gator som

Rågsvedsvägen, Hagsätravägen och Bjursätragatan. Kompletteringsbebyggelse kan i utkanten av Hagsätra och Rågsved bidra till att öka kontakten till naturområden och närliggande stadsdelar. Möjlighet till att öka tillgängligheten på sikt skulle kunna vara en ny pendeltågsstation eller att tunnelbanan kopplas med Älvsjö. Sammantaget skulle detta stärka Hagsätra och Rågsveds centrum och bidra till mer levande, sammankopplade och trygga miljöer.

Genom att skapa en sammanhängande strandpromenad längs Magelungen och utveckla nya gröna stråk kan Rågsved kopplas samman bättre med Högdalen och Huddinge kommun. Älvsjöbadet kan utvecklas till en attraktiv målpunkt i en ny stadsdelspark som en del i det socialt prioriterade stråket Hagsätra Älvsjö. Det är även angeläget att utveckla och tillgängliggöra Rågsveds friområde med tydliga parkentréer och ett kultur- och aktivitetsstråk från Rågsveds centrum. På sikt kan det finnas ett större kulturutbud då stadsbiblioteket planerar att öppna här.

Högdalen och Bandhagen

Högdalen och Bandhagen byggdes ut under 1950-talet som tidstypiska tunnelbanecentrum, omgivna av lamell- och punkthus i sparad naturmark. Högdalen planerades som ett av ytterstadens större centrum. Områdena knyts bland annat samman av den uppskattade parken Bandängen. Det prioriterade strategiska samband Bandhagen-Högdalen-Rågsved är viktigt att stärka genom att utveckla Rågsvedvägen till stadsgata med ny bebyggelse samt genom att utveckla Bandängen som stadspark.

De stora stadsutvecklingsmöjligheterna i stadsdelarna tas främst till vara genom att komplettera med ny bebyggelse på parkeringsytor vid centrum samt längs befintliga gator som Trollesundsvägen/Skebokvarnsvägen, Grycksbovägen och Sjösavägen. Kompletteringsbebyggelsen i stadsdelarna ger ett större kundunderlag och stärkta centrum som därmed bidrar till ett mer befolkat och tryggt offentligt rum. I Högdalens verksamhetsområde görs satsningar inom miljöteknikområdet och verksamhetsområdet kommer att utvidgas söderut.

Idrott och kultur kan stärkas i stadsdelarna. Bandängen som stadspark bör utvecklas med fler aktivitetsytor och förbättrad koppling till Högdalens centrum och parken Dalbotten. Sambanden från Bandängen till Rågsveds friområde med gröna promenader och sammanhängande parkstråk bör stärkas.

Stureby och Örby

Örby villasamhälle och Stureby började byggas ut i början av 1900-talet och har successivt förtätats, vilket resulterat i varierade stadsdelar med hustyper från många olika epoker. Områdena har en grön karaktär med uppvuxen vegetation.

Riksintressen

Kommunikationer

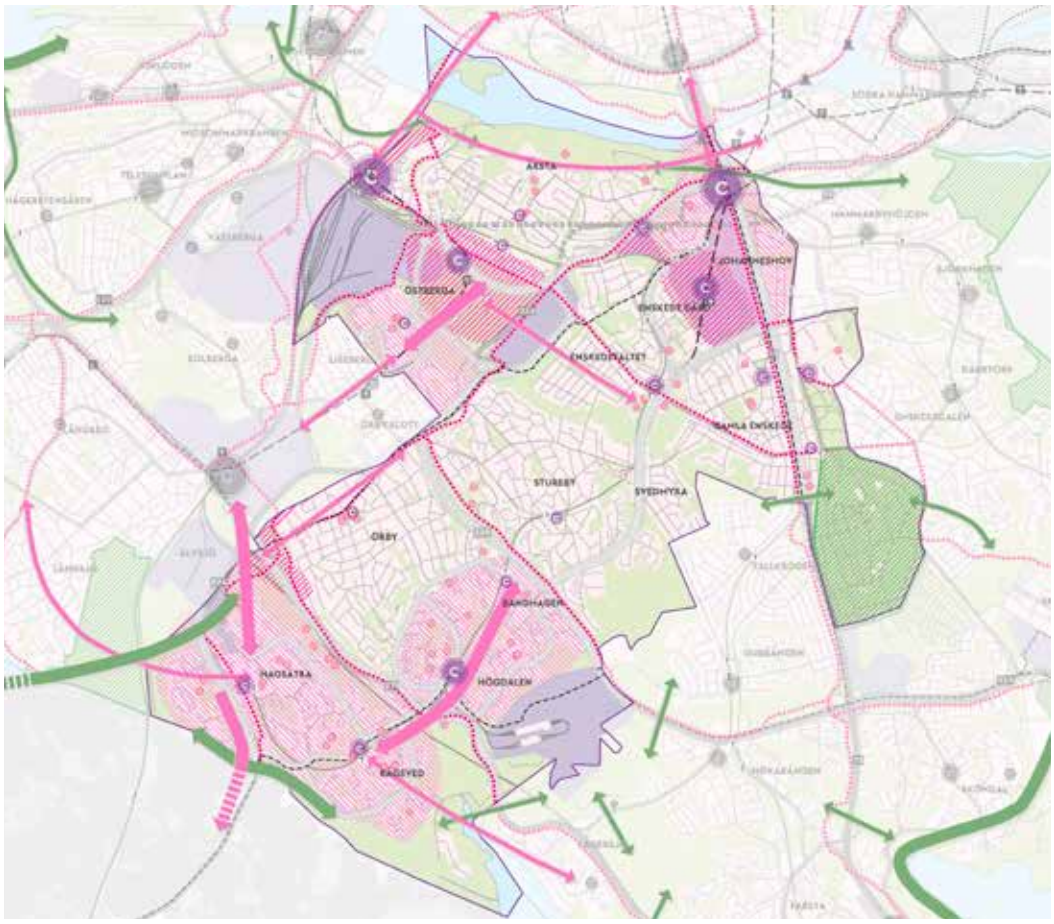
- Farled inklusive buffertzon
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde
- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/Sundbyberg
- Nynäsbanan
- Älvsjö bangård
- Väg 73
- Väg 226 – Gullmarsplan – Huddinge
- Väg 229 – Stureby – Älta

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Årsta centrum
- Gamla Enskede
- Skogskyrkogården



Teckenförklaring, se sidan 115

De lokala centrumen är viktiga att stärka. Det finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter i anslutning till tunnelbanestationerna i Svedmyra och Stureby. Befintliga parker bör utvecklas och kompletteras med mindre parker.

Gamla Enskede

Gamla Enskede är Stockholms första trädgårdsstad och delar är klassat som riksintresseområde för kulturmiljövården. I Gamla Enskede ligger även Skogskyrkogården som av Unesco är utpekat som världsarv. Ett senare område är Enskededalen med slutna bostadskvarter, samlade längs det bilfria stråket Dalens allé.

Gamla Enskedes unika karaktär och kvaliteter ska värnas. Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns, främst längs Enskedevägen som utvecklas till urbant stråk, och vid Sockenplan. Sockenplan och Enskededalens centrum kan utvecklas med fler bostäder, mer tillgänglig service och utvecklade park- och torgytor i kollektivtrafiknära lägen och längs centrala stråk. På sikt kan verksamhetsområdet Kristinedal utvecklas till en mer blandad stadsdel, med stor hänsyn till Skogskyrkogårdens värden. Genom att utveckla Dalens allé kan kopplingen mellan Dalen, Nytorps gärde och vidare till Nackareservatet stärkas.

Enskede gård och Enskedefältet

Enskede gård och Enskedefältet är i huvudsak trädgårds- och småstugestadsdelar. Vårflodsparken är en uppskattad park, centralt placerad i Enskedefältet. Stora delar av Enskede gård och Enskedefältet är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden.

Vid delar av Bägersta-, Socken- och Enskedevägen finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter med ytterligare bebyggelse och parker. När tunnelbanans station vid Enskede gård ersätts av en ny tunnelbanestation i Söderstaden frigörs ytor för ny bebyggelse längs de befintliga tunnelbanespåren. Enskede gårds gymnasium är strategiskt betydelsefullt i ett långsiktigt perspektiv.

Östberga

Gamla Östberga växte fram under sent 50-tal och kompletterades med Östbergahöjden som en del av miljonprogrammet. Stamparken är en uppskattad och välbesökt park i området.

I stadsdelen finns två stadsutvecklingsområden, som kan betraktas som ett sammanhängande område, Östberga och Årstafältet. Årstafältet ska utvecklas till en tät och varierad stadsdel med bostäder med olika upplåtelse- och bostadsformer, skola, förskola, service och parker och där tillgängligheten förbättras med utbyggd tunnelbana. En ny stadspark skapas som kompletterar och binder samman omkringliggande grönområden och stadsdelar.

Med utbyggd tunnelbana möjliggörs stora stadsutvecklingsmöjligheter i Östberga som kompletteras med bostäder, service och verksamheter. Ett allaktivitetshus med bibliotek planeras i centrum. Det prioriterade strategiska sambandet från Östberga till Årsta kommer att stärkas med nya bostäder, offentliga funktioner och utvecklingen av Årstafältet till en attraktiv stadspark.

De offentliga rummen behöver stärkas, och det är särskilt angeläget att utveckla torget på Östbergahöjden till en attraktiv mötesplats. Stadsutvecklingen ska bidra till att stärka Östbergahöjdens centrum, öka tryggheten i området och skapa förutsättningar för bättre kopplingar till omkringliggande stadsdelar. Det är viktigt att förbättra sambandet norrut mot Årsta, men även söderut mot Liseberg, Örby slott och vidare till Älvsjö. Det är betydelsefullt att skapa nya målpunkter i Östberga som lockar besökare från andra stadsdelar.

Årsta och Johanneshov

Stadsdelarna Johanneshov och Årsta ligger nära både Årstaviken och Södermalm. Globen utgör en framträdande del av Stockholms siluett och är ett viktigt landmärke, och Tele2 Arena är stadens största arena. Årstaskogen är en grön oas, som sträcker sig längs Årstas förkastningsbranter mot Årstaviken.

Inom stadsdelarna ligger två stadsutvecklingsområden; Söderstaden och Årstaberg. I dessa stadsutvecklingsområden är det centralt att skapa fler arbetsplatser och kontorsetableringar som

I Gamla Enskede ligger Skogskyrkogården som av Unesco är utpekat som världsarv

bidrar till fler arbetstillfällen i Söderort. För att koppla samman Söderstaden med omgivande stadsdelar är utvecklingen längs Årstastråket viktig, med ny stadsbebyggelse längs Johanneshovsvägen, vid Bolidenplan och vid Valla torg. Årstastråket väver samman flera nya stadsdelar till en kontinuerlig stadsväv – från Hammarby sjöstad-Skanstull, Gullmarsplan–Söderstaden via Årstastråket till Årstafältet och vidare upp mot Årstaberg, Årstadal och Liljeholmen. Det skulle även vara positivt om ytterligare samband kunde skapas mellan Årstaskogen och Södermalm. Det är strategiskt viktigt att stärka det ekologiska sambandet mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen.

Söderstaden består av områdena Gullmarsplan-Nynäsvägen, Slakthusområdet och Globen-området. Söderstaden ska fortsätta att utvecklas till en tät och mångfunktionell stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, stadsgator, verksamheter, parker, förskolor och skolor samt offentliga miljöer. Slakthusområdet har en särskild potential för kulturverksamheter och ett bibliotek planeras. Det mycket goda kollektivtrafikläget och de många målpunkterna medför att Söderstaden stärks som en regional tyngdpunkt och ett nav för idrott, evenemang och nöjen. I Blåsut finns behov av ytterligare parker och befintliga parker ska värnas och utvecklas.

Årstaberg ska omvandlas till en blandad stadsdel med bostäder, service, arbetsplatser och idrottsytor samt är en betydelsefull bytespunkt för kollektivtrafiken som stärks med utbyggd tunnelbana. Kopplingen mot Årstafältet behöver stärkas för fotgängare och cyklister. Viss kompletteringsbebyggelse kan också ske vid lokala centrum och längs med Enskedevägen som utvecklas till ett urbant stråk. Det är även angeläget att utveckla bebyggelsens möte med Årstaskogen.

I området finns Årsta park som är ett renodlat verksamhetsområde. Här finns också Årsta partihallar som utgör en betydelsefull del i det viktiga strategiskt placerade gods- och logistikcenter nära den centrala staden.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Bandhagen
- Enskede Gårds gårdsmiljö
- Enskede Gårds villastad
- Enskedefältet
- Gamla Enskede
- Slakthusområdet
- Gammelbyn i Stureby
- Årsta gård
- Området kring Skälderviksplan
- Området vid Valla torg
- Barnrikehusen vid Bolmensvägen och Möckelvägen
- Punkthusen vid Sköntorpsvägen
- Östberga Partihallsområde
- Gamla Östberga Koloniområdena Stugan/ Skanskvarn och Dianelund

Historiska nedslag

Det finns spår av mänsklig aktivitet kring Farsta gård sedan förhistorisk tid. Villastäder började byggas vid Nynäsbanans stationer i Fagersjö och Södertörns villastad redan vid förra sekelskiftet. Tallkrogen och Svedmyras småhusbebyggelse började uppföras på 30-talet. Övriga stadsdelar, där flerbostadshus dominerar, växte främst fram på 50-talet.

Farsta

Utvecklingsmöjligheter

Farsta är utpekat som ett av fyra fokusområden i översiktsplanens utbyggnadsstrategi. Farsta har ett unikt naturskönt läge mellan Magelungen och Drevviken, goda kommunikationer och tillgång till ett regionalt service- och verksamhetscentrum. Utbyggnaden av tunnelbanan och Citybanan ökar turtätheten och kapaciteten vilket skapar goda möjligheter för fortsatt komplettering med fler bostäder och arbetsplatser i stadsdelsområdet. I och med överenskommelsen om utbyggd tunnelbana har staden förbundit sig att bygga 40 000 bostäder i tunnelbanans närområde – från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck.

56 481
invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till
68 793

Utöver bostäder finns det goda förutsättningar för mer service, kultur och arbetsplatser i stadsdelsområdet, särskilt i Farsta. Det är angeläget för att skapa levande stadsmiljöer och en god balans av arbetsplatser i stadens alla delar. I Telias gamla område planeras för en blandstad med bostäder och företag. Förutom pågående skolutbyggnad finns behov av ytterligare två skolor till 2040. Skolbehovet behöver lösas både genom helt nya skolor och genom att vissa av de befintliga skolorna byggs ut. Ytterligare skolor kommer att behövas i Stora Sköndal. I samband med den stora utbyggnaden behövs ett större antal nya förskolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra nya konstgräsplaner i området. Farsta IP är idrottscentrum i stadsdelsområdet. Det finns även ett behov av att stärka kulturlivet och öka kulturnärvaron.

Flera gröna samband i stadsdelsområdet behöver stärkas, till exempel över Örbyleden, mellan Magelungen och Fagersjöskogen samt mellan Magelungen, Drevviken och Sköndal. Den offentliga miljön bör utformas så att rörelse och motion stimuleras på ett naturligt sätt.

På lång sikt finns ett antal större vägar som har potential för stadsutveckling med bostadsbyggande och sammankoppling av omkringliggande stadsdelar. Nynäsvägens barriäreffekt kan minskas genom fler kopplingar över vägen. Det behövs en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse för att stödja stadsutveckling och möjliggöra tvärresande.

Farsta, Larsboda, Farsta strand och Farstanäset

Farsta byggdes ut under 1950-talet med arbetsplatser, bostäder och centrumfunktioner. Farsta är en knutpunkt med goda kollektivtrafikförbindelser med pendeltåg, tunnelbana och bussar, och ligger naturskönt mellan Magelungen och Drevviken. Farsta angränsar till Huddinge kommun.

Ett program som tagits fram för Tyngdpunkt Farsta visar att stadsdelarna har mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter med fler bostäder, arbetsplatser och verksamheter, vilket är viktigt för att skapa en levande stadsmiljö och fler arbetstillfällen. Larsboda verksamhetsområde kvarstår som renodlat verksamhetsområde. Ett nytt, modernt livsmedelscentrum planeras i området i och med att företag ska flytta från Slakthusområdet.

Centrala Farsta kan genom omfattande komplettering utmed områdets huvudgator tillföras nya stadskvaliteter som ger ökad orienterbarhet

och en mer levande stadsmiljö. Det skulle också innebära ett positivt nyttjande av det goda serviceutbudet och kollektivtrafiknära läget. Det är angeläget att utveckla befintliga parker och grönområden. Längs Drevviken finns möjlighet för bostäder, service och att utveckla en strandpark. Ett sammanhängande rekreationsstråk längs Magelungen, Forsån och Drevviken kan anläggas.

Farstavägen och Magelungsvägen kan utvecklas till urbana stråk med ny bebyggelse och bättre kopplingar mellan olika stadsdelar. Omkring 5 000 nya bostäder kan tillkomma i anslutning till Nynäsvägen, dels genom att omvandla Teliaområdet till en levande stadsdel med blandat innehåll och dels genom ny bebyggelse längs Perstorpsvägen. Flera nya kopplingar bör utvecklas över Nynäsvägen mellan Farsta och Perstorp/Sköndal.

Fagersjö

Fagersjö ligger mellan Magelungen och Högdalstopparna med stora natur- och rekreationsvärden. Bebyggelsen utgörs av flerbostadshus och radhus samt äldre småhus längs vattnet.

I området finns stora möjligheter för fler bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse samt längs Magelungsvägen. Kopplingarna bör utvecklas inom Fagersjö samt till omkringliggande stadsdelar och målpunkter, Rågsveds friområde och Högdalstopparna. Särskilt viktigt är det att utveckla det prioriterade strategiska sambandet till Farsta genom tillkommande bostäder och en omvandling av Magelungsvägen till ett urbant stråk. Genom förbättrade kopplingar inom och till andra stadsdelar kan tryggare och säkrare miljöer skapas liksom bättre förutsättningar för handel och service. Kollektivtrafiken till området behöver förbättras och en pendeltågsstation skulle vara positivt.

Sköndal

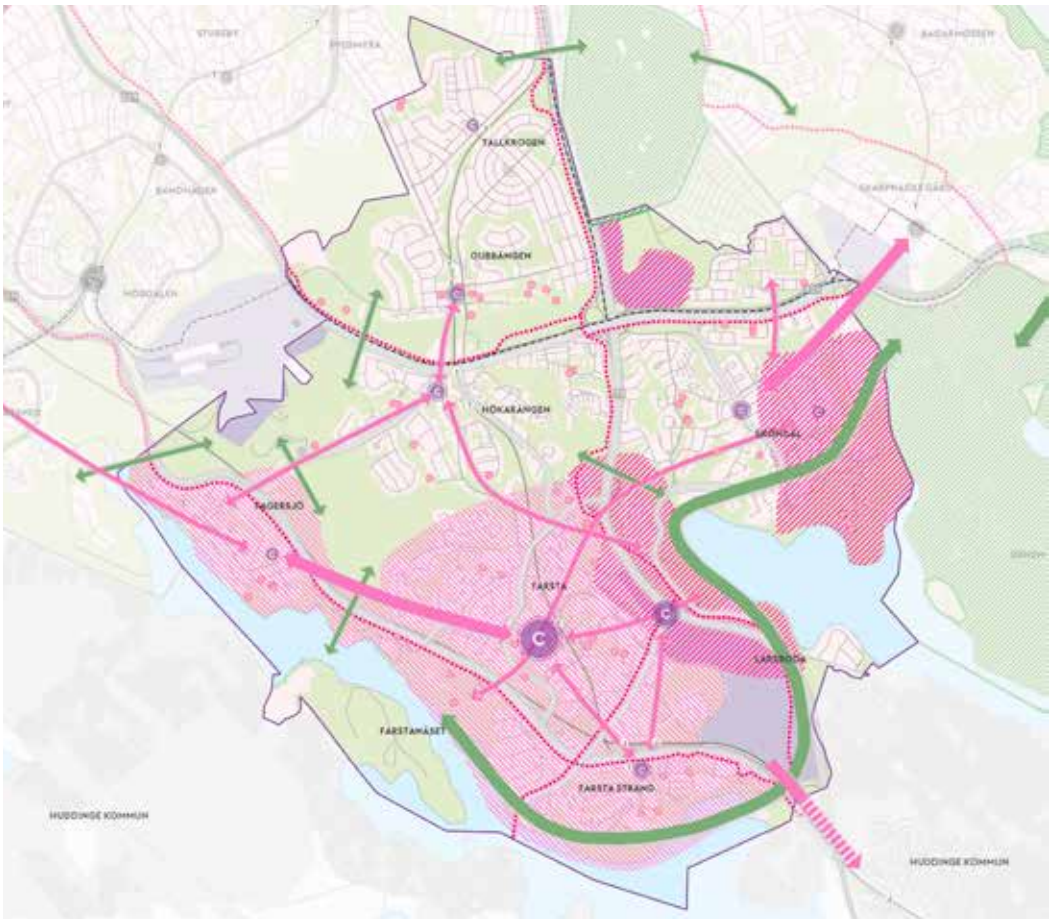
Sköndal byggdes till stora delar under 1950-talet. Inom Sköndals stadsdel ligger stadsutvecklingsområdet Stora Sköndal som sedan tidigt 1900-tal är en institutionspark med vård- och omsorgsverksamhet. Stora Sköndal har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden och är ett populärt utflyktsmål för bad, pulkaåkning och promenader.

I Stora Sköndal finns mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. En stor satsning görs för att utveckla området till en tät stadsbebyggelse med bostäder, service, arbetsplatser, utbildning och verksamheter. Nya offentliga rum, torg, parker, skolor och idrottsytor ska skapas. I det sammanhanget behöver kollektivtrafiken ses över och förbättras, bland annat till Farsta och Skarpnäck. Den planerade stadsutvecklingen kan stärka bebyggelsens möte med Flatens naturreservat och entréerna till reservatet.

Riksintressen

Kommunikationer

- Västerhaninge – Älvsjö, även kallad Nynäsbanan
- Station Farsta strand
- Väg 73, Stockholm – Nynäshamn
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde



Teckenförklaring, se sidan 115

Skarpnäck och Stora Sköndal kan kopplas samman vilket eventuellt kan åstadkommas via Flatens naturreservat. Utöver stadsutvecklingen i Stora Sköndal finns det möjligheter att komplettera Sköndal med bostäder och service.

Genom att minska Tyresövägens sociala och ekologiska barriäreffekt kan Sköndal och Flatens naturreservat bättre kopplas samman med Skarpnäck och Nackareservatet.

5 000

I anslutning till Nynäsvägen kan omkring 5 000 nya bostäder tillkomma. Dels genom att omvandla Teliaområdet till en levande stadsdel med blandat innehåll, dels genom ny bebyggelse längs Perstorpsvägen

Hökarängen och Gubbängen

Gubbängens och Hökarängens bebyggelse är främst från 1950-talet med stora kulturhistoriska värden och tydlig anpassning till topografin. Gubbängen har en blandad bebyggelse med flera uppskattade idrottsanläggningar på Gubbängsfältet och Gubbängens IP. Hökarängen har ett levande stadsdelscentrum med en mycket välbevarad karaktär och Sveriges första gågata. I stadsdelarna finns flera värdefulla kulturverksamheter.

Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns i stadsdelarna och det är angeläget att stärka och utveckla befintlig service i de båda centrumen. Verksamhetsområdet i Gubbängen omvandlas till blandstad med bostäder, arbetsplatser och service. Under omvandlingen ska hänsyn tas till områdets befintliga verksamheter och företag. Stadsdelarna kan kopplas samman med den successiva utveckling som kan ske längs med Lingvägen med fler bostäder och service, från Gubbängen via Hökarängen till Farsta. Delar av Gubbängsfältet och Gubbängens IP kan på sikt utvecklas med bostäder och verksamheter. Det är viktigt att den nya bebyggelsen integreras med idrottsverksamheterna som utvecklas ytterligare. Utöver det kan vägar som Fagersjövägen, Målkurvan och Pepparvägen utvecklas med ny bebyggelse. Högdalstopparna och Majroskogen bör utvecklas som gröna målpunkter, med fler funktioner och tydligare entréer.

Svedmyra och Tallkrogen

Tallkrogen och Svedmyra är småhusområden. Under 1940- och 50-talet uppfördes även flerbostadshus i lameller, punkthus och smalhus.

Viss kompletteringsbebyggelse kan ske i stadsdelarna och det behövs fler verksamheter. Det ekologiska sambandet mellan Svedmyraskogen och Skogskyrkogården bör stärkas.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Farsta
- Drevvikens strand
- Magelungens norra strand
- Skrinvägen och Dörrvägen i Gubbängen
- Hökarängen
- Drevvikens strand
- Sköndals småstugeområde
- Stora Sköndal
- Svedmyra småstugeområde
- Tallkrogens småstugeområde

Farsta är en knutpunkt med goda kollektivtrafikförbindelser med pendeltåg, t-bana och bussar

Farsta är utpekat som ett av fyra fokusområden i översiktsplanens utbyggnadsstrategi. Stadsdelen är viktig i utvecklingen av söderort där 2013 års Stockholmsförhandling och satsningar på t-banan möjliggör omfattande bostadskompletteringar.

Historiska nedslag

Redan på 1400-talet fanns bebyggelse i trakten. Under 1930-talet byggdes Hammarbyhöjden och i mitten av 1980-talet byggdes stadsdelsområdets senast tillkomna område Skarpnäck. Hammarbyhöjden karaktäriseras av smalhusbebyggelse. I Björkhagen, Kärrtorp och Bagarmossen består bebyggelsen främst av lamellhus men här finns även inslag av punkthus. Bebyggelsen i Enskededalen och Skarpnäck består främst av sluten kvartersbebyggelse.

Skarpnäck

Utvecklingsmöjligheter

Skarpnäck stadsdelsområde är en mångsidig stadsmiljö med goda kommunikationer. Att stadsdelen gränsar till Nackareservatets stora orörda naturområden medför särskilda kvaliteter. När den nya tunnelbanan är utbyggd ökar turtätheten och kapaciteten vilket skapar goda möjligheter för fortsatt komplettering med fler bostäder och arbetsplatser i stadsdelsområdet. I och med överenskommelsen om utbyggd tunnelbana har staden förbundit sig att bygga 40 000 bostäder i tunnelbanans närområde – från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck.

46 145

invånare 2016 som till 2025 beräknas öka till

51 740

Inom stadsdelsområdet är det viktigt att öka orienterbarheten med sammanhängande gång- och cykelvägar, samt att utveckla stråket Gullmarsplan-Enskede via Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Det är även angeläget att förbättra möjligheten för ett attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivt tvärresande i Söderort och att binda ihop flera av målpunkterna. Det är angeläget att koppla samman Skarpnäck med innerstaden genom fler och bättre samband från Hammarbyhöjden till Hammarby sjöstad och innerstaden.

Skarpnäck har god tillgång till natur och rekreation med till exempel Nackareservatet, Flatens naturreservat och Hammarbybacken som värdefulla kvaliteter. De gröna sambanden ska stärkas mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen och mellan Flatens naturreservat och Nackareservatet. Nytorps gärde ska utvecklas som stadsdelspark och mötesplats genom fler bostäder, idrottsanläggningar och verksamheter samtidigt som den stora och öppna parkdelen i mitten av parken utvecklas med fler aktiviteter för besökare i alla åldrar. För att ännu bättre tillvarata Nackareservatets stora värden är det viktigt att utveckla fler och tydliga entréer. Skarpnäcks verksamhetsområde ligger i nära anslutning till stadsdelens bostadskvarter och lämpar sig därför för företag inom lätt industri, lager och kontor.

Till 2040 behövs tre nya skolor i stadsdelsområdet. Skolbehovet behöver lösas genom nya skolor och att befintliga skolor byggs ut. Kärrtorps gymnasium är strategiskt betydelsefullt i ett långsiktigt perspektiv. I stadsdelsområdet behövs fler mötesplatser för kultur och föreningsliv samt utrymme för konstnärlig produktion och kreativa näringar. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är två idrottshallar, eventuellt en simhall och en ishall.

Inom stadsdelsområdet är det angeläget att öka orienterbarheten med sammanhängande gång- och cykelvägar

Tyresövägens barriäreffekter bör överbryggas. Det kan ske genom att stärka kopplingarna mellan stadsdelarna och till omkringliggande stadsdelar, men även till Nacka och Tyresö kommuner.

Hammarbyhöjden och Björkhagen

Hammarbyhöjden är en smalhusstadsdel som karaktäriseras av en öppen bebyggelsestruktur med lamellhus och bevarad grönska mellan husen. Björkhagens bebyggelse består främst av lamellhus och punkthus. Stadsdelarna har god kollektivtrafik och varsitt stadsdelscentrum.

Ett program har tagits fram för Hammarbyhöjden och Björkhagen och det visar stora stadsutvecklingsmöjligheter. Hammarbyskogen kan utvecklas med ny bebyggelse samtidigt som stadsdelen kan kopplas samman med innerstaden genom att Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg utvecklas till ett urbant stråk. Detta kan antingen ske genom en överdäckning eller genom att befintliga gator byggs om för att övervinna gatornas barriäreffekt.

Genom att utveckla stråket Finn Malmgrens väg-Malmövägen kan kopplingen stärkas mellan Björkhagen och Hammarbyhöjden.

Där komplettering är möjlig längs stråket och vid centrum eftersträvas lokaler i bottenplan. Inom befintlig bebyggelsestruktur är stadsutvecklingsmöjligheterna begränsade men viss kompletteringsbebyggelse är möjlig. Det gröna ekologiska sambandet mellan Nackareservatet och Årstaskogen behöver förstärkas.

Kärrtorp

Kärrtorp utgörs främst av bostadsbebyggelse från tidigt 50-tal med sammanhängande lamellhus placerade kring halvöppna gårdar. Det lokala stadsdelscentrumet med dess service och kulturverksamheter är uppskattade värden i området tillsammans med Kärrtorps IP och Nytorps gärde.

Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns i stadsdelen med fler bostäder, service och genom att Kärrtorps centrum kommer att stärkas. Kärrtorp kopplas samman med Björkhagen, Bagarmossen och Enskede genom att gatorna får tydligare drag av stadsgata av lokal karaktär.

Enskededalen

Enskededalen är ett äldre villaområde, en trädgårdsstad i huvudsak utbyggt under 1920- och 30-talen.

Riksintressen

Kommunikationer

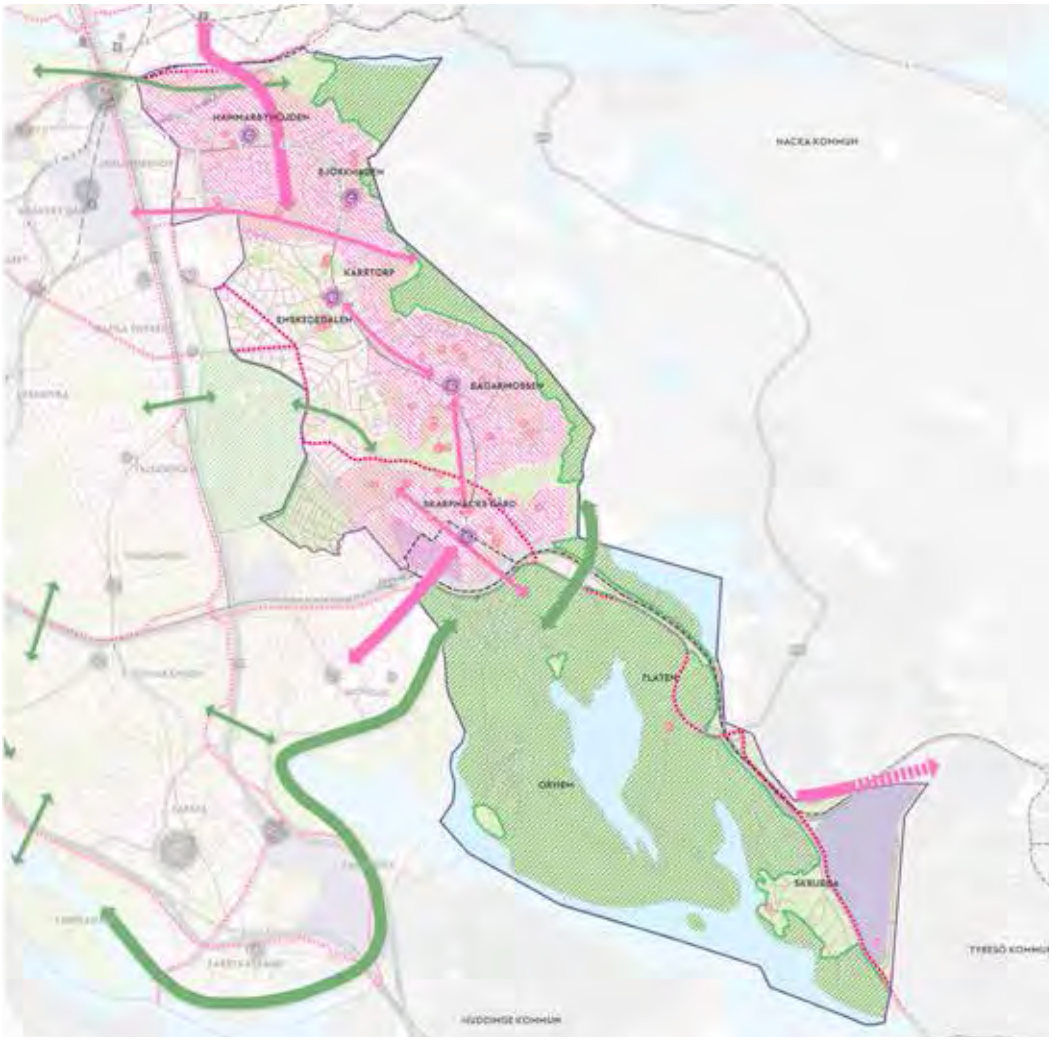
- Väg 73, Stockholm – Nynäshamn
- Väg 75, Nyboda – Sickla
- Bromma flygplats – flyghinder, influensområde

Kulturmiljövård

- Pungpinan

40 000

I och med överenskommelsen om utbyggd tunnelbana har staden förbundit sig att bygga 40 000 bostäder i tunnelbanans närområde – från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck



Teckenförklaring, se sidan 115

De femton stadsradhusen i kvarteret Mursmäckan vid Kärrtorpsvägen är ett utmärkt exempel på hur radhus kan fungera i en urban miljö.

Viss kompletteringsbebyggelse är möjlig. Kopplingarna till Dalen och till målpunkter som Kärrtorps centrum och Nytorps gärde bör utvecklas.

Bagarmossen och Skarpnäcks gård

Bagarmossen är till största delen utbyggt under 50-talet med terränganpassade halvöppna kvarter och med en mindre centrumanläggning. Skarpnäck är en rutnätsstad i varierad skala med en enhetlig karaktär. Mellan stadsdelarna ligger ett uppskattat grönområde.

Ett program för stadsdelarna har tagits fram och visar stora stadsutvecklingsmöjligheter. Det är angeläget att komplettera stadsdelarna med bostäder, service, verksamheter, fler offentliga rum och insatser för att öka tryggheten. Skarpnäcks verksamhetsområde utvecklas med fler icke störande verksamheter.

Det centrala grönstråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck förstärks med nya aktiviteter och målpunkter som bättre kopplar samman stadsdelarna. Befintliga stråk och sociala samband, både inom stadsdelarna och till omgivande stadsdelar behöver stärkas, liksom det ekologiska sambandet mellan Bagarmossenskogen och Skogskyrkogården.

Det är önskvärt att minska Tyresövägens barriäreffekt så att Skarpnäck bättre kopplas ihop med Sköndal och Flatens naturreservat.

Orhem och Flaten

Orhem och Flaten ingår i naturreservatet Flaten. Vattnet och övriga naturvärden har stora kvaliteter som bör värnas, och områdena utvecklas med fler mötesplatser, tydligare entréer och kopplingar till Sköndal, Skarpnäck och Nackareservatet.

Skrubba

Skrubba är ett verksamhetsområde som angränsar mot Nacka och Tyresö kommuner. Verksamhetsområdet utökas och utvecklas för lättare industri. På längre sikt kan även stadsutveckling prövas och i takt med att staden och Tyresö växer kan området omvandlas till blandstad.

Områden där det finns särskilt höga kulturhistoriska värden, klassade av Stadsmuseet

- Bagarmossen
- Radhusområdet vid Riksrådsvägen
- Björkhagen
- Lilla Sickla gård
- Enskededalen
- Hammarbyhöjden
- Kärrtorp
- Koloniområdet Dalen

Begreppslista

Begrepp	Definition
Blandstad	Blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor är en viktig del.
Core-hamn	En hamn som är särskilt prioriterad i EU:s gemensamma transportsystem och ingår i kärnan i det transeuropeiska transportnätverket.
Demografisk utveckling	Beskriver hur befolkningens fördelning, storlek och sammansättning förändras beroende på in- och utflyttning, barnafödande och dödsfall.
Ekonomisk hållbarhet	Den ekonomiska hållbarheten kan ses som en möjlig och eftersträvansvärd konsekvens av satsningar på både social och miljömässig hållbarhet.
Ekosystemtjänster	Syftar på de ”gratistjänster” som ekosystemen ger människan och samhället. I stadsmiljön kan ekosystemtjänster bland annat bidra till att reglera lokalklimatet, dämpa buller, rena luft och vatten samt reducera översvämningar och öka den biologiska mångfalden.
Fokusområde	Stadsutvecklingsområde med stor eller mycket stor stadsutvecklingsmöjlighet dit stadens planeringsresurser och investeringar riktas för att få igång mer omfattande bostadsbyggande och stadsutveckling än vad som annars vore möjligt med nuvarande marknadsförutsättningar.
Grön infrastruktur	Nätverk av gröna miljöer som behövs för att bevara biologisk mångfald.
Hållbart samhälle	Begreppet handlar om att bygga ett samhälle som bygger på de tre delarna som gemensamt utgör hållbarhetsbegreppet; miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet.
Klimatsmart	Något som är bättre för klimatet än vad alternativen är. Det är till exempel klimatsmart att cykla, jämfört med att åka bil, eftersom utsläppen av växthusgaser blir lägre.
Lokala utvecklingsmöjligheter	Möjligheter till utveckling som identifierats på stadsdelsområdesnivå.
Miljökvalitetsnormer	Bestämmelser om kvaliteten på miljön som ska iakttas i planeringen. Miljökvalitetnormer för buller och luft får inte överträdas. Miljökvalitetsnormer för vatten får inte förämras eller uppnåendet av dem äventyras.
Miljömässig hållbarhet	Miljömässig eller ekologisk hållbarhet handlar om ett samhälle med slutna kretslopp och balans mellan processer som bygger upp och bryter ned, utan onödigt slöseri med naturresurser och energi och som bevarar den biologiska mångfalden och genetiska variationen.
Mål för stadsbyggandet	Mål formuleras med utgångspunkt i stadens vision och anger en önskad inriktning eller effekt. Beskriver vilken stadsmiljö och stadsutveckling som eftersträvas och ska fungera som stöd i planering och stadsbyggande.
Offentliga rum	Samlande begrepp för gator, torg, parker och stråk.
Omledningsvägnät	Väg som är utpekad väg för transporter då en så kallad primär väg är stängd eller har begränsad framkomlighet.
Planeringsinriktning	Pekar ut önskad inriktning för arbetet och ger stöd för efterföljande planering.
Primära vägnätet	Det så kallade primära vägnätet utgörs av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för personbil, buss och yrkestrafik.
Resilient	En resilient stad är motståndskraftig och tålig så att den klarar olika typer av förändringar och påfrestningar utan att bebyggelse, transportsystem eller andra viktiga samhällsfunktioner slås ut.
Segregation	Innebär att olika grupper av människor bor på olika platser i samma stad, vanligen i stadsdelar och bostadsområden med olika social status och fysiska förutsättningar. I stället för att samhället är blandat och personer med olika bakgrund, socioekonomisk status, hudfärg, religion, etnisk tillhörighet möts på ett naturligt sätt i vardagslivet, träffar människor i ett segregerat samhälle mest andra som är lika dem själva.

Hammarby sjöstad. Fullt utbyggd kommer cirka 35 000 personer att bo och arbeta här.

Social hållbarhet	Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader.
Socialt kapital	Graden av tillit mellan människor och till institutioner och förgreningen av sociala nätverk. Utöver god hälsa, utbildning och arbete är ett gynnsamt socialt sammanhang, det vill säga tillgång till socialt kapital, grundläggande för att medborgare ska kunna öka och nyttja sin livschanser.
Socialt värdeskapande	En metod för att integrera social hållbarhet i stadsbyggnadsprocessens olika delar.
Stadsbyggnads-karaktär	Innebär bebyggelse, park- och grönområden som med sin tidstypiska arkitetur och mönster ger en viss karaktär i en stadsdel samt speglar olika skeden av stadens utveckling, samhällshistoriska perspektiv och estetiska ideal.
Stadskvalitetet	Närhet till arbetsplatser, god tillgång till kollektivtrafik, handel, samhällsservice, skolor och förskolor, kultur och välgestaltade offentliga rum och parker är exempel på kvaliteter som människor värderar att ha i sin närhet.
Stadsutvecklings-potential	Graden av möjligheter att utveckla olika delar av staden.
Strategiska samband	Samband som är strategiskt viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske genom att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlade gator. De strategiska sambanden kompletterar urbana stråk samt lokala kopplingar.
TEN-T nät	Det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Transport Networks, TEN-T) är ett projekt som ska maximera logistiken inom EU:s gemensamma transportsystem. Projektet pekar ut vägar, järnvägsnät, vattenvägar samt satellitnavigationssystem som behövs för att bygga nätet. Bland prioriterade projekt ingår genomförandet av ”Nordiska triangeln”; motorväg och järnväg Stockholm-Oslo-Köpenhamn.
Urbana stråk	Överbreda gator i lokala vägnätet och trafikleder med sidoområden som på kort eller lång sikt omvandlas till levande stadsmiljöer. Dessa kopplar samman befintliga stadsdelar på ett effektivt och varsamt sätt längs hela sträckan eller på delsträckor. Gatorna kommer att ha en fortsatt viktig lokal och regional trafikfunktion för person- och närings-livstransporter, men kompletteras med gång- och cykelvägnät längs med och tvärs gatan. Därutöver prioriteras utrymme i de flesta fall för högkvalitativ kollektivtrafik.
Utbyggnadsstrategi	Beskriver strategier för utbyggnad och styr stadsutvecklingen mot stadens vision utifrån marknadsmässiga förutsättningar. Anger vad som behövs för att uppfylla stadsbyggnadsmålen och möta bostadsbehoven på kort och lång sikt.
Vattenförekomst	I daligt tal en vattensamling i naturen. Enligt vattendirektivets definitition ett avgränsat och homogent vattenområde med en viss minsta storlek, bestående av en sjö, ett vattendrag, grundvatten eller kustvatten.
Värdeskapande kompletteringar	Projekt som bidrar till stadens övergripande mål och skapar nya mervärden och stadskvaliteter, exempelvis nya arbetsplatser, skolor och förskolor, kommersiell och offentlig service samt välgestaltade offentliga rum.

FOTO & ILLUSTRATIONER

Per-Erik Adamsson/Stockholms Hamnar sid 83 | **Pax Engström** sid 96 | **Johan Fowelin** sid 64 **Simon Gate** Omslag, sid 8, 30, 38, 42, 50, 53, 56, 66, 78, 80, 85, 88, 92, 94, 116, 124, 126, 168 samt illustrationer sid 14, 16, 17 | **Felix Gerlach** sid 76 | **Getty Images/iStockPhoto** sid 48, 63, 72, 82, 105, 112, 119, 145, 149, 159 | **Lennart Johansson** sid 2, 7, 15, 18, 21, 23, 25, 27, 36, 44, 47, 58, 70, 75, 106, 111, 133, 141, 163, 166 | **AC Jonsson** sid 54 | **Yanan Li** sid 10, 137 | **Åke E:son Lindman** sid 69 | **Sara McKey** sid 91 **Lieselotte van der Meijs** sid 13 | **Johan Pontén** sid 153 | **Stockholms stad** sid 120, 122, 129, 130, 134, 138, 142, 146, 150, 154, 156, 160, 164 | **Svartpunkt AB** sid 98

PRODUKTION

Stockholms stad i samarbete med Blomquist

TRYCK

Edita Bobergs

14025 Stadsbyggnadskontoret 2017-06

ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM

STADSUTVECKLINGSKARTA

Gränser för stadsutvecklingsområden, stadsgator och utvecklingsområden med mera är schematiska. Efterföljande planering kommer att precisera översiktsplanens intentioner. Stadsutveckling ska prövas mot översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål samt uppfylla kriterierna i någon av utbyggnadsstrategins fyra delar.

Stadsutvecklingsområde – omvandling (mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter)

Område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Omvandlingen kan innebära helt eller delvis ändrad markanvändning.

Stadsutvecklingsområde – komplettering (stora stadsutvecklingsmöjligheter)

Område med blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås. Området kan kompletteras med bostäder, service, verksamheter, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att förstärka de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Komplettering ska göras med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. Inom området kan finnas delar där större strukturförändringar föreslås.

Område där komplettering kan prövas (vissa stadsutvecklingsmöjligheter)

Område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov.

Fokusområden

Särskilt utpekade områden dit investeringar och planeringsresurser skall riktas.

Strategiska samband

Samband som är strategiskt viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske via olika typer av åtgärder som att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlade gator. De strategiska sambanden kompletterar urbana stråk samt lokala kopplingar.

Urbana stråk

Överbreda gator i lokala vägnätet och motortrafikleder med sidoområden som på kort eller lång sikt omvandlas till levande stadsmiljöer. Dessa kopplar samman befintliga stadsdelar på ett effektivt och varsamt sätt längs hela sträckan eller på delsträckor. Gatorna kommer ha en fortsatt viktig lokal och regional trafikfunktion för person- och näringslivstransporter, men kompletteras med gång- och cykelvägnät både längs med och tvärs gatan. Därutöver prioriteras utrymme i de flesta fall för högkvalitativ kollektivtrafik.

Framtida kommunikationer

- Pågående eller beslutad spår- och vägutbyggnad
- Spår eller väg i pågående förhandling
- J Ny järnvägs- eller pendeltågsstation
- L Ny spårvägsstation
- T Ny tunnelbanestation

Utvecklingsområde ekologiskt samband

Område där förstärkningar föreslås i den regionalt betydelsefulla gröna infrastrukturen. Samtidigt kan rekreativa kvaliteter utvecklas för att berika närmiljön.

Föreslaget naturreservat

Område där utredning om naturreservatsbildning pågår.

PÅGÅENDE MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

Verksamhetsområde

Verksamhetsområde med möjlighet till industri och störande verksamheter, hamn, terminal, kommunalteknisk- och teknisk försörjning.

Skyddat område

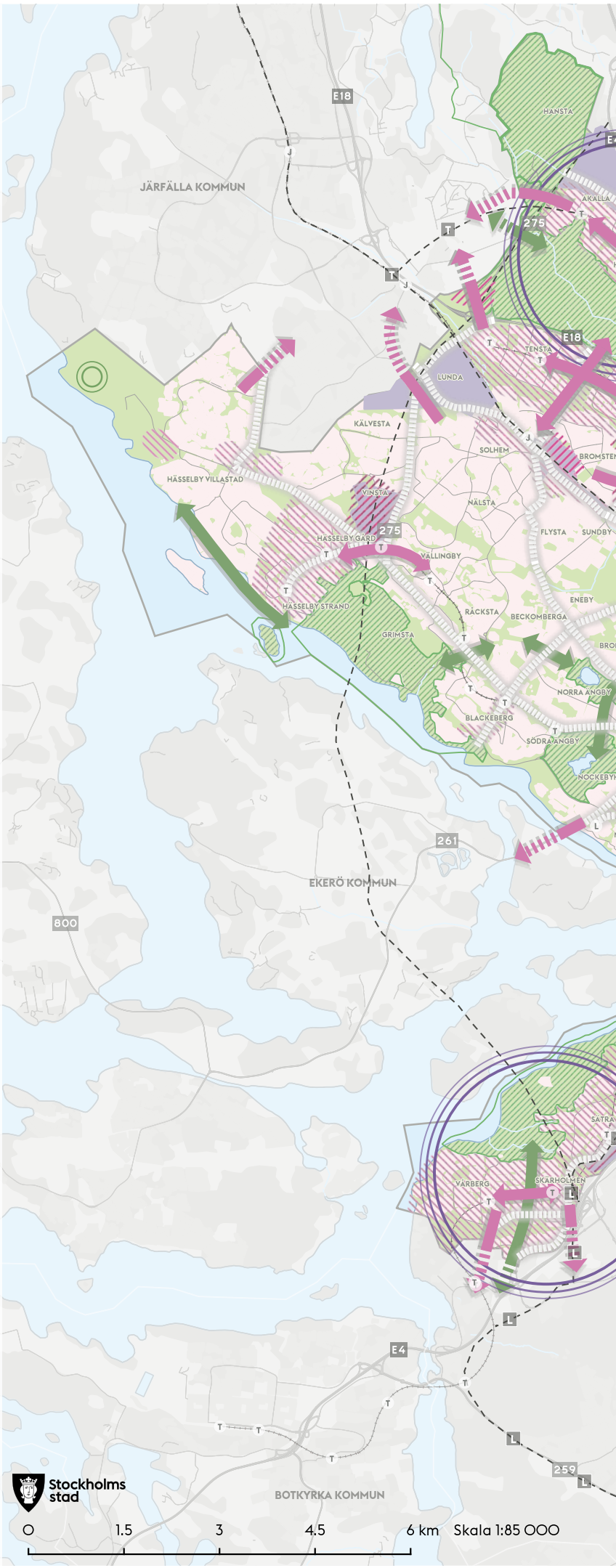
Natur- och kulturreservat, nationalstadspark eller världsarv.

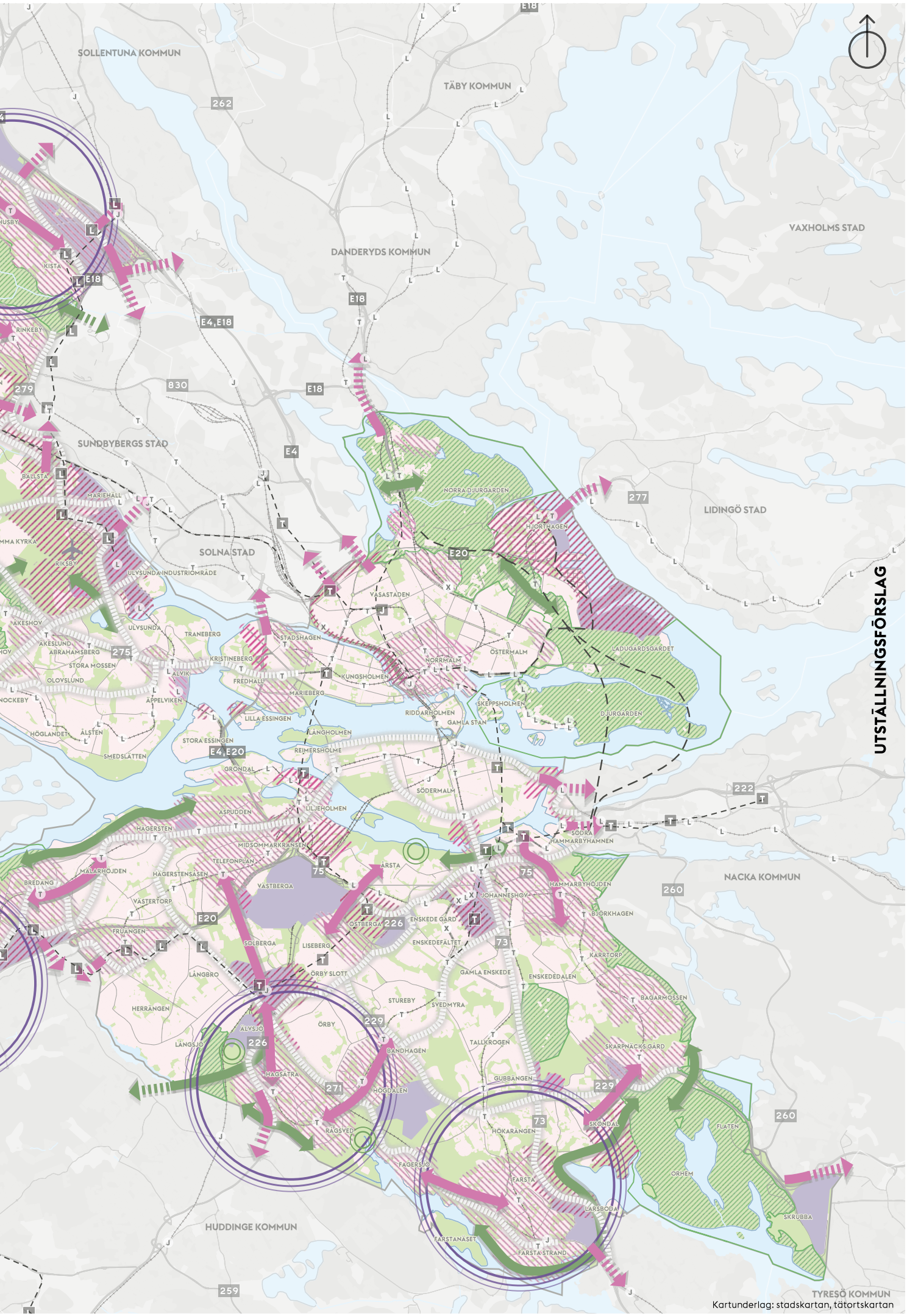
Övrigt

- Bromma flygplats
- Spår
- Vägar
- Naturmark
- Vatten
- J Järnvägs- eller pendeltågsstation
- L Spårvägsstation
- T Tunnelbanestation
- X Station som skall avvecklas

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN

Översiktsplan för nationalstadsparken – stockholmsdelen, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2009 och Karolinska – Norra Station, Fördjupning av två översiktsplaner – stockholmsdelen, antagen av kommunfullmäktige 29 september 2008 – fortsätter att gälla efter antagandet av den nya översiktsplanen. Gränserna för fördjupningarna av översiktsplanen redovisas inte i stadsutvecklingskartan.




SOLLENTUNA KOMMUN
TÄBY KOMMUN
VAXHOLMS STAD
DANDERYDS KOMMUN
SUNDBYBERGS STAD
SOLNA STAD
LIDINGÖ STAD
NACKA KOMMUN
HUDDINGE KOMMUN
TYRESÖ KOMMUN
UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG
Kartunderlag: stadskartan, tätortskartan

Stockholms stad

Översiktsplan för Stockholms stad
– utställningsförslag

Stockholms kommunfullmäktige har beslutat att stadens översiktsplan ska uppdateras. Detta är utställningsförslaget.

Visionen är en storstad som håller samman, är klimatsmart och hållbar. Ett Stockholm där alla känner sig välkomna, där det är bra att leva, studera, arbeta och driva företag.

Mer information finns på webben.

Stadsbyggnadskontoret
08-508 27 300
Fleminggatan 4
104 20 Stockholm

stockholm.se/nyoversiktsplan
www.facebook.com/Stadsutvecklingstockholm

The Capital of Scandinavia