



## **Inbjudan till samråd om ny översiktsplan för Stockholm**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 23 oktober 2008 att genomföra samråd om en ny översiktsplan för Stockholm.

Stadsbyggnadskontorets bifogade rapport *Stockholms översiktsplan – samrådsunderlag, oktober 2008* ligger till grund för samrådet, som genomförs under tiden 10 november 2008 till 12 januari 2009.

Till samrådshandlingarna hör även de tre bilagorna Miljökonsekvensbeskrivning, Redovisning av riksintressen och Redovisning av miljö- och riskfaktorer.

Samrådet syftar till att inhämta synpunkter och därmed förbättra underlaget enligt reglerna i 4 kapitlet plan- och bygglagen. Samrådet omfattar även miljökonsekvensbeskrivningen enligt 6 kapitlet miljöbalken.

Under samrådstiden visas underlaget i Fyrkanten, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 - under husets ordinarie öppettider. Det visas även på utställningen Stockholm Bygger i Kulturhuset under tiden 15 november till 24 november.

### **Remissyttranden lämnas senast den 12 januari 2009 till**

Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen  
Box 8314, 104 20 STOCKHOLM

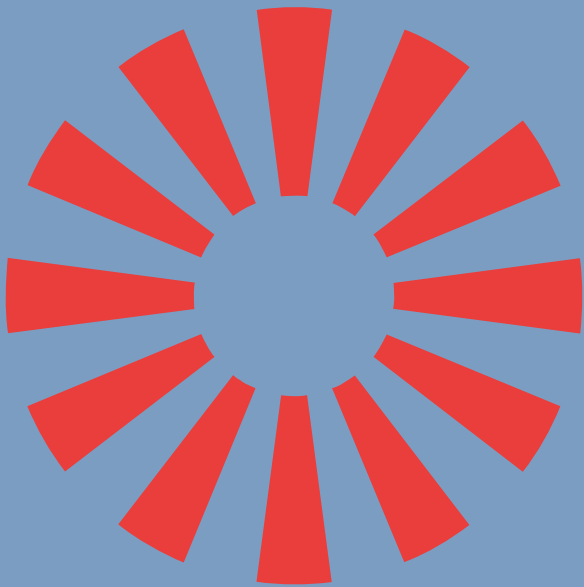
### **För förvaltningar, bolag och myndigheter anordnas ett informationsmöte**

*Frukostmöte i Kulturhuset, Café Panorama, fredagen den 21 november kl. 8.00*  
Stadsbyggnadskontoret berättar om samrådsunderlaget och det finns möjlighet att diskutera underlaget samt ställa frågor till ansvariga tjänstemän över en frukost. Anmäl dig till [kristina.hanstrom@sbk.stockholm.se](mailto:kristina.hanstrom@sbk.stockholm.se) senast torsdag 13 november.

**Information om övriga aktiviteter under samrådet** finns på stadens webbplats [www.stockholm.se/oversiktsplan](http://www.stockholm.se/oversiktsplan). Här finns även samrådsunderlaget i sin helhet tillgängligt digitalt.

### **För eventuella frågor kontakta**

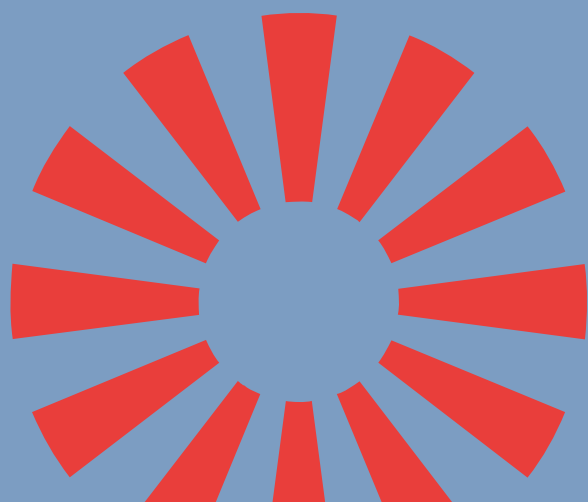
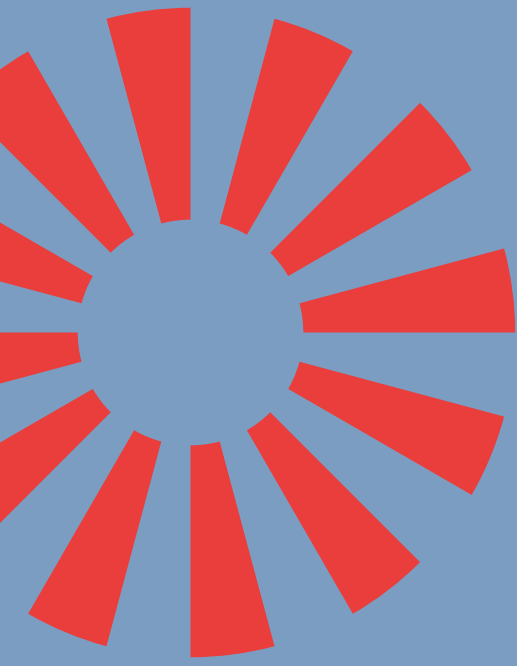
Niklas Svensson, tfn 508 27 247 eller [niklas.svensson@sbk.stockholm.se](mailto:niklas.svensson@sbk.stockholm.se)  
Maria Severin, tfn 508 27 468 eller [maria.severin@sbk.stockholm.se](mailto:maria.severin@sbk.stockholm.se)



# STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

**SAMRÅDSUNDERLAG OKTOBER 2008**





# Förord

Stockholm är en fantastisk stad med unika kvaliteter för boende, företag och besökare. Kombinationen av storstadens puls och närheten till naturen är en av anledningarna till att många väljer att flytta hit och stanna här. Det breda utbudet av studier med olika inriktningar, intressanta arbetsplatser och ett spännande kulturliv är andra delar av regionens dragningskraft. Stadens vatten och mötet mellan Mälaren och Saltsjön bidrar också starkt till stadens skönhet och ger svåröverträffade möjligheter till bad- och båtliv mitt inne i storstaden.

Det finns med andra ord mycket att bygga vidare på när Stockholm växer och utvecklas. Samtidigt finns stora utmaningar i arbetet med Stockholms utveckling. Det är en utmaning att möta behoven från en växande befolkning och samtidigt bevara och utveckla stadens skönhet och värdefulla stadsmiljö. De sociala och ekonomiska skillnaderna i staden har också ökat och människor i olika delar av staden har inte samma förutsättningar. En annan utmaning är att infrastrukturen i regionen inte svarar upp mot de krav som finns idag och i morgon.

Vi har alla märkts att det byggs mycket i Stockholm just nu. Vi har haft en period av tillväxt och utveckling vilket resulterat i ett kraftfullt byggande av bostäder, kontorslokaler liksom nya gator och parker. Det bör hållas i minnet att dagens stadsutveckling är resultatet av en långsiktig och medveten planering, en dialog med stockholmarna och ett nära samarbete mellan offentliga och privata aktörer. Den är också ett resultat av stadens uttalade ambition att Stockholm ska fortsätta att växa och att en levande storstad aldrig blir färdigbyggd. Allt detta är särskilt viktigt att komma ihåg då vi nu ser ut att gå in i en lågkonjunktur med stora effekter på byggandet.

Det samrådsunderlag för Stockholms översiktsplan som presenteras här, tar avstamp i stadens långsiktiga vision om en stad i världsklass. I underlaget redovisas inriktningar för ett antal viktiga tematiska områden och resonerang om vilka stadsbyggnadsstrategier som leder till en hållbar tillväxt och ett förverkligande av den långsiktiga visionen.

Vi hoppas att många vill delta i dialogen om framtidens huvudstad och besöker utställningen i Kulturhuset eller andra arrangemang fram till januari 2009. Gå gärna in på vår webbplats [www.stockholm.se/oversiktsplan](http://www.stockholm.se/oversiktsplan) för att få mer information om våra aktiviteter i höst och för att lämna synpunkter som bidrar till att göra översiktsplanen bättre.



*Ingela Lindh*  
*Stadsbyggnadsdirektör*  
*Stockholms stad*

Översiktsplanen är enligt plan- och bygglagen kommunens instrument för en långsiktigt lämplig mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen. Planen ska hållas aktuell och när en ny översiktsplan tas fram ska kommunen samråda med bland andra länsstyrelsen, grannkommuner samt andra som har väsentligt intresse av förslaget.

Stockholms stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 1999 och den förklarades i huvudsak aktuell våren 2006. Ett år senare fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en ny översiktsplan och inriktningen för detta arbete fastställdes av stadsbyggnadsnämnden i januari 2008.

I detta samrådsunderlag redovisas de viktigaste förutsättningarna för Stockholms översiktsplan och förslag till planeringsinriktningar under ett antal så kallade fokusområden (kap 1–2). I underlaget presenteras förslag till stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt (kap 3). Underlaget avslutas en beskrivning av den fortsatta processen (kap 4). Till underlaget hör en plankarta som visar den nuvarande användningen av mark- och vattenområden samt illustrerar den stadsbyggnadsstrategi som föreslås. En beskrivning av strategiska områden och samband redovisas som bilaga.

Underlaget är framtaget av stadsbyggnadskontorets planavdelning i samarbete med andra förvaltningar och bolag i Stockholms stad. Arbetet leds av en stadsövergripande styrgrupp.

**Samrådet pågår mellan 10 november 2008 och 12 januari 2009.**

Skriftliga synpunkter skickas till stadsbyggnadskontoret, enligt adressen på samrådsunderlagets baksida, eller via [www.stockholm.se/oversiktsplan](http://www.stockholm.se/oversiktsplan). Där finns även beslutsunderlag, information om samrådsaktiviteter, kontaktuppgifter med mera.

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Översiktsplanering i en dynamisk storstad</b>	<b>4</b>
1.1	Viktiga omvärldsförutsättningar	5
1.2	Vision och inriktning för Stockholms översiktsplan	9
<b>2</b>	<b>Planeringsinriktningar och fokusområden</b>	<b>10</b>
2.1	Stockholm som staden på vattnet	11
2.2	Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem	13
2.3	En socialt sammanhållen och levande stad	16
2.4	Idrott, rekreation och attraktiva grönområden	19
2.5	Ett modernt transportsystem och hållbart resande	22
2.6	Bostadsförsörjning i en växande stad	26
2.7	Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem	29
2.8	En mångsidig stad för kultur och upplevelser	32
2.9	Miljö och hälsa i en tät storstad	34
<b>3</b>	<b>Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt</b>	<b>38</b>
3.1	Inledning	39
3.2	Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm	40
3.3	Förstärk strategiska samband i staden och regionen	42
3.4	Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter	44
3.5	Fortsätt att stärka den centrala staden	46
3.6	Strategisk hållbarhetsbedömning	50
<b>4</b>	<b>Den fortsatta processen</b>	<b>54</b>
4.1	Arbetet fram till beslut i kommunfullmäktige	55
4.2	Genomförande av översiktsplanen	56
	<b>Bilagor i samrådsunderlaget</b>	
	Strategiska områden och samband	58
	Kartbilaga (inhäftad i samrådsunderlaget)	
	<b>Övriga bilagor</b>	
	(Redovisas separat, se <a href="http://www.stockholm.se/oversiktsplan">www.stockholm.se/oversiktsplan</a> )	
	Redovisning av riksintressen	
	Redovisning av miljö- och riskfaktorer	
	Miljökonsekvensbeskrivning	

# I.

## Översiktsplanering i en dynamisk storstad

Stockholm växer och utvecklas kontinuerligt. Översiktsplaneringen ska fånga in storstadens dynamik och visa hur behoven från en växande befolkning ska mötas på ett långsiktigt hållbart sätt. Stadens nästa översiktsplan ska enligt det politiska uppdraget vara strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad med utgångspunkt från stadens långsiktiga vision om ett Stockholm i världsklass.



I en växande storstad som Stockholm fattas dagligen beslut på olika nivåer som rör lokalisering av bostäder och verksamheter eller ändrad användning av mark och vatten. De enskilda besluten får inte sällan långtgående konsekvenser för såväl dagens som morgondagens stockholmare. Översiktsplanering i en dynamisk storstad handlar på många sätt om att tydliggöra kommunens strategi för hur staden långsiktigt ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt och ge vägledning för den fortsatta planeringen. Översiktsplanen fungerar också som en utgångspunkt för dialogen med stockholmarna och med alla de som på olika sätt arbetar med Stockholms utveckling.

## Tio år med ÖP99

Det har gått snart tio år sedan den nu gällande översiktsplanen, ÖP99, antogs av kommunfullmäktige med den övergripande strategin att bygga staden inåt på redan exploaterad mark. Stadsutvecklingen har under den här perioden utmärkts av en stark tillväxt och en satsning på bostadsbyggande inom de stadsutvecklingsområden som pekas ut i planen, men också genom en mängd mindre bostadsprojekt runt om i staden.

Den nu gällande planen och den praktiska tillämpningen i program- och planarbete är självklara utgångspunkter för detta samrådsunderlag. Underlaget tar även avstamp i några av de omvärldsförutsättningar som har störst betydelse för stadsbyggandet. Inom vissa samhällsområden har det skett viktiga förändringar sedan slutet av 1990-talet, inte minst genom att globaliseringen fått en allt större betydelse för regioners och städers utveckling. Kunskapen om planeringens möjligheter att bidra till en hållbar tillväxt har även ökat betydligt.

I detta inledande kapitel sammanfattas några av de centrala utmaningarna för staden och stadsbyggandet. De viktigaste förutsättningarna för den fysiska planeringen redovisas mer utförligt under de nio fokusområdena i kapitel 2.

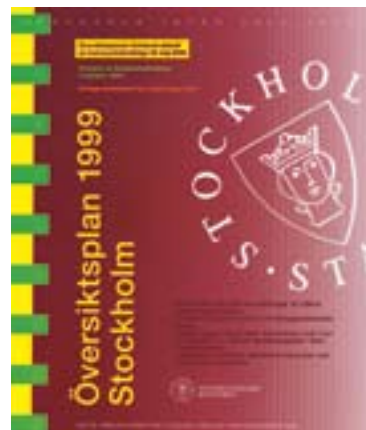
## Fortsatt tillväxt ställer krav på långsiktig planering

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

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

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

Uppgiften för stadens långsiktiga planering är analysera hur behoven hos en kraftigt växande befolkning bäst ska kunna mötas och till vilka platser i regionen och staden tillväxten bör koncentreras. Prognoserna över den demografiska utvecklingen tydliggör även att behoven kommer att växla över tid. Ökningen av antalet yngre barn innebär till exempel behov av utbyggd förskola med i genomsnitt 400 platser om året fram till 2030. På 2020-talet väntas efterfrågan på äldreomsorg öka kraftigt i och med att de många 40-talisterna får större behov av omsorg.

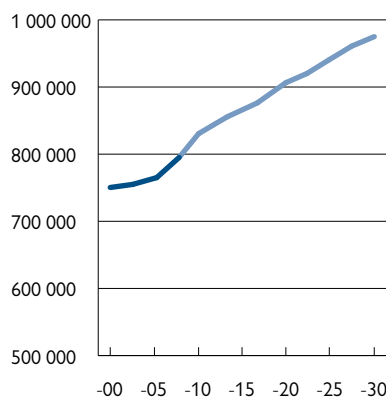


## ÖP99

Sammanfattning av stadsbyggnadsstrategin – bygg staden inåt:

- Återanvänd redan exploaterad mark och spara värdefulla grönområden.
- Utveckla det halvcentrala bandet och gör om de äldre industriområdena till stad
- Utveckla tyngdpunkter i ytterstaden
- Bygg i goda kollektivtrafiklägen
- Komplettera för lokala behov

Antagen av kommunfullmäktige i oktober 1999. Förklarades i huvudsak aktuell i maj 2006.



**Befolkningsutvecklingen i staden**  
2000–2007 samt prognos fram till år 2030.  
Källa: USK AB





**Framtidsutredningen 2008** redogör för hur globaliseringen påverkar Stockholm och utmanar staden. Utredningen publicerades av stadsledningskontoret våren 2008.

## Globaliseringen påverkar staden på flera sätt

Den svenska ekonomin har under de senaste decenniernas globalisering blivit allt mer beroende av handel med omvärlden. Grunden till utvecklingen beskrivs ofta som ett samspel mellan marknadskrafterna, den tekniska utvecklingen och politiska beslut om avregleringar etcetera. Utvecklingen bidrar till en ökad konkurrens mellan olika regioner, inte minst på grund av att storföretagen blir allt mindre beroende av och förankrade i sin tidigare hemmaregion.

Stockholm-Mälardalenregionen har hittills klarat av att möta globaliseringens förändrade villkor på ett bra sätt. Det visar inte minst den jämförande analys av Stockholm som OECD presenterade 2006. Den internationella konkurrensen kommer knappast att minska i framtiden och Stockholm har ett relativt gott utgångsläge. Regionens näringsliv är mer kunskapsintensivt och tjänstesektorn är större än övriga regioner i landet. Det mesta pekar dock på att konkurrensen kommer att hårdna inom Stockholms profilbranscher som informations- och kommunikationsteknik (ICT), biomedicin, finans och miljöteknik.

Staden har en viktig uppgift i att främja ett gott företagsklimat så att företagen i Stockholm ges förutsättningar att möta den hårdnande konkurrensen och så att regionen blir intressant för nya lokaliseringar. De viktigaste frågorna är att tillgodose näringslivets behov av arbetskraft med hög kompetens och av förbättrade kommunikationer. En prioriterad uppgift för den fysiska planeringen är att profilera och utveckla den attraktiva staden och den höga livskvaliteten. I en allt mer globaliserad värld väntas en lockande stadsmiljö, tillgången till goda bostäder, attraktiva arbetsplatser, utbyggd service och ett rikt kultur- och nöjesliv bli allt viktigare konkurrensfördelar. Den attraktiva storstaden Stockholm kan på detta sätt bli ett allt starkare varumärke.

## Regionalisering ökar Stockholms attraktionskraft

Stockholm är en liten stad i ett globalt perspektiv. Staden är därför i hög grad beroende av en stark och växande region i Mälardalen som samlat kan konkurrera med andra europeiska storstadsregioner när det gäller tillväxtpotential och attraktionskraft.

Under de senaste årtiondena har det skett en betydande tillväxt i länet, men även en utpräglad förstoring av det som brukar kallas den funktionella regionen. Ett tydligt tecken på detta är att regionens arbetsmarknad idag omfattar hela länet samt stora delar av Uppsala län och delar av Södermanlands län. Mycket pekar på att arbetsmarknadsregionen fortsätter att utvidgas i framtiden, åtminstone om de planerade förstärkningarna av transportsystemen blir verklighet.

Stockholms stad står bakom den övergripande inriktningen i den regionala planeringen som innebär att den framtida utvecklingen bör koncentreras till ett antal platser i regionen, så kallade regionala kärnor. Tanken med en ökad flerkärnighet är att tillväxtpotentialen i hela länet ska utnyttjas på ett hållbart och effektivt sätt. För stadens del har också utvecklingen av de utpekade regionala kärnorna i Kista-Sollentuna-Häggvik och Kungens Kurva-Skärholmen i hög grad varit aktuell de senaste åren.

Även det mellankommunala samarbetet får en allt större betydelse för Stockholms konkurrenskraft. Samarbetet är avgörande för möjligheterna att utveckla Stockholm över kommungränsen, till exempel i Karolinska-Norra Station. Det mellankommunala samarbetet handlar också om internationell marknadsföring med "Stockholm – The Capital of Scandinavia" som ett gemensamt budskap. Det skapar även möjligheter att tydliggöra Stockholms särskilda förutsättningar och betydelse för landets utveckling, framför allt när det gäller behovet av infrastrukturinvesteringar.

En annan viktig del av den regionala samverkan, som har stor betydelse för kommunernas fysiska planering, är att gemensamt underlätta etablering och

utveckling av olika typer av verksamheter inom regionen. Det kan röra sig om både innovativ forskning och utveckling samt om yrkrävande eller störande verksamheter som är nödvändiga för regionen men som inte kan lokaliseras i en tätare stadsbebyggelse.

**Stockholm Business Alliance** är ett partnerskap mellan 46 kommuner i Stockholm-Mälarenregionen som har bildats för att utveckla det lokala och regionala näringspolitiska arbetet i regionen. Internationellt marknadsför sig partnerskapet under budskapet "Stockholm – The Capital of Scandinavia".

### Miljö- och klimatfrågorna i fokus

De globala klimatförändringarna påverkar människors livsvillkor i hela världen och de är en av vår tids största utmaningar. Stockholms stad har länge arbetat för att minska utsläppen av växthusgaser och nått goda resultat jämfört med många andra större städer i världen.

Det krävs dock betydande ansträngningar från staden och från alla som bor och verkar i Stockholm för att målet om en fossilbränslefri stad till år 2050 ska kunna uppnås. Stadens huvudstrategi är att utnyttja och satsa på storstadens fördelar avseende utbyggnad av fjärrvärme och en attraktiv kollektivtrafik. Andra betydelsefulla åtgärder i klimatarbetet är att främja teknikutveckling och att med en genomtänkt stadsplanering skapa förutsättningar för en effektiv energianvändning. Staden är till exempel en stor upphandlare av varor och tjänster och kan på det sättet främja tillämpningen av miljöeffektiv teknik.

En av de enskilt största utmaningarna för regionen och för översiktsplaneringen är att öka tillgängligheten i transportsystemet och samtidigt minimera trafiksektorns klimatpåverkan. En fortsatt miljöteknikutveckling inom transportsektorn är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå Stockholms klimatmål. Det är viktigt att det finns en väl fungerande infrastruktur för produktion och distribution av alternativa drivmedel. För planeringen handlar det därutöver om att skapa en stadsmiljö och en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafik och som leder till att användningen av bil begränsas.

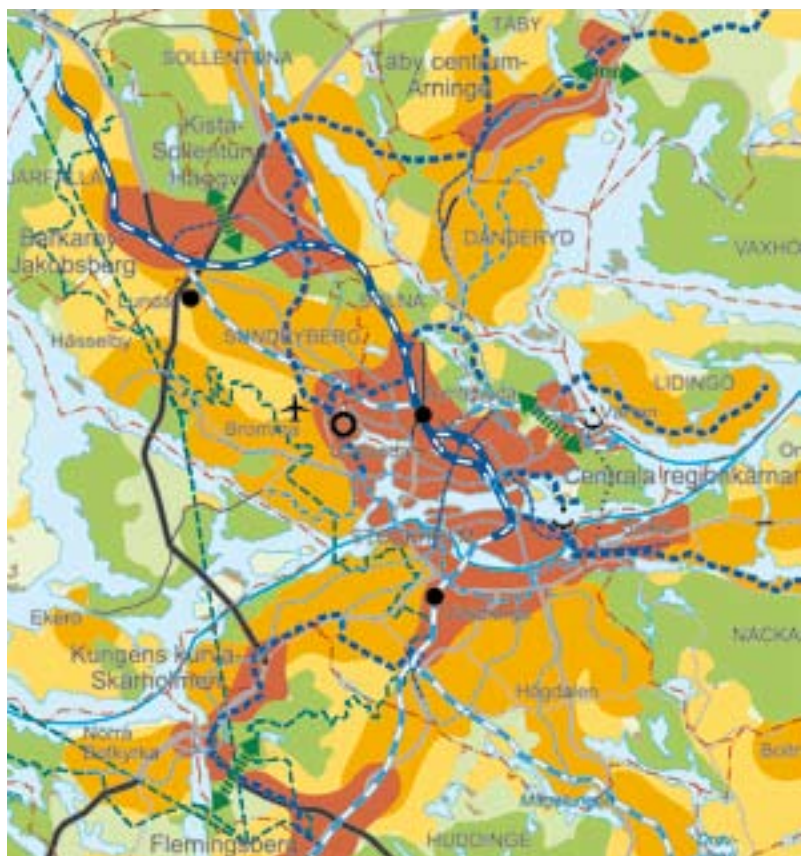


**Stockholm-Mälarenregionen** definieras som Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län. Här bor cirka en tredjedel av landets befolkning.

### Stora sociala skillnader i storstadsregioner

I likhet med övriga storstadsregioner finns det betydande sociala och ekonomiska skillnader i Stockholm-Mälarenregionen. Stockholm beskrivs ofta som en socialt delad stad både geografiskt och på arbetsmarknaden. Såväl vissa villaområden som några av stadsdelarna i ytterstaden har en socialt sett ensidig befolkning. Faktorer som utbildning, inkomstnivå och etnisk tillhörighet speglas tydligt i boendemönstret och var man bor i staden påverkar ens livschanser. Många av de stadsdelar som byggdes under det så kallade miljonprogrammet på 1960- och 70-talet fick tidigt ett dåligt rykte och det har riktats en rad kommunala och statliga integrationsprojekt till dessa områden. Projekten har lett till positiva effekter till exempel i form av upprustningar av stadsmiljön. Utvärderingarna av projekten har emellertid haft svårt att visa på några stabila förbättringar.

Stadens slutsats är att det är nödvändigt med ett långsiktigt och samlat utvecklingsarbete där fokus inte enbart ligger på de enskilda stadsdelarna utan mer på hur stadens delar förhåller sig till varandra. Med dessa utgångspunkter pågår nu också det så kallade Järvalyftet som riktas till stadsdelarna runt Järvafältet i norra Stockholm. Under 2009 ska staden även ta fram ett samlat utvecklingsprogram för söderort. De viktigaste utmaningarna för stadsbygandet är att bidra till att hela staden är attraktiv och tillgänglig samt till att såväl fysiska som sociala barriärer bryts.



**Regional utvecklingsplan för  
Stockholmsregionen – RUFS 2010,**  
samrådsförslag 2008. Utsnitt av alternativ tät.  
Källa: RTK

# Vision och inriktning för Stockholms översiktsplan

## Visionen om ett Stockholm i världsklass

I juni 2007 fattade Stockholms kommunfullmäktige beslut om en samlad framtidsbild ”Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass”. Visionen lyfter fram tre teman för stadens och regionens utveckling som handlar om att staden ska vara mångsidig och upplevelserik, innovativ och växande samt en stad för medborgarna. I visionen beskrivs ett antal kvaliteter för boende, företag och besökare som ska karaktärisera det framtida Stockholm.

Genomförandet av visionen bygger på ett nära samarbete med andra aktörer i regionen. Alla förvaltningar och bolag inom Stockholms stad har i uppdrag att bidra till att visionen förverkligas både i den dagliga verksamheten och genom långsiktigt utvecklingsarbete. Översiktsplanen är ett tydligt exempel på hur framtidsbilden ska kunna konkretiseras. Visionen har legat till grund för de inriktningar och strategier som presenteras i detta samrådsunderlag.

Stadens vision ligger väl i linje med den framtidsbild som målas upp i samrådsförslaget till en ny regional utvecklingsplan, RUF 2010 som presenterades våren 2008. I samrådsförslaget beskrivs Stockholm som den mest attraktiva storstadsregionen i Europa och många av de kvaliteter som finns i stadens vision återfinns i förslaget.

## Inriktning för arbetet med nästa översiktsplan

I januari 2008 fattade stadsbyggnadsnämnden ett inriktningsbeslut för arbetet med nästa översiktsplan. Beslutet lägger fast ett antal fokusområden och betonar i övrigt att översiktsplanen ska vara strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad.

En strategisk översiktsplan handlar om att tydliggöra hur stadsbyggandet kan bidra till att stadens långsiktiga vision uppnås. Det innebär även att arbetet på ett tydligt sätt siktar in sig på de viktigaste utmaningarna för stadsbyggandet i stället för att behandla alla allmänna intressen lika utförligt. Denna inriktning ställer krav på att planen samordnas med andra styrdokument som påverkar stadens utveckling.

För att uppnå målet om en genomförandeinriktad översiktsplan måste processen inriktas på en god förankring internt inom Stockholms stad och hos externa aktörer. Det bör finnas en stark koppling till de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna på kort och lång sikt. Den slutliga planen ska också ge god vägledning för program, detaljplan och bygglov.

En omvärldsinriktad översiktsplan utgår från stadens betydelse för regionen och vice versa. Det är centralt att ta fasta på erfarenheterna av det allt viktigare mellankommunala samarbetet kring olika stadsutvecklingsprojekt och att samordna arbetet med den regionala planeringen.

## De nio fokusområdena i samrådsunderlaget är:

- Stockholm som staden på vattnet
- Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem
- En socialt sammanhållen och levande stad
- Idrott, rekreation och attraktiva grönområden
- Ett modernt transportsystem och hållbart resande
- Bostadsförsörjning i en växande stad
- Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem
- En mångsidig stad för kultur och upplevelser
- Miljö och hälsa i en tät storstad



Vision 2030, Stockholms stads visionsdokument.

Antagen av kommunfullmäktige i juni 2007.



# 2.

## Planeringsinriktningar och fokusområden

Översiktsplaneringen inriktas på nio fokusområden. De framtida behoven av bostäder, arbetsplatser, parker med mera identifieras och de utmaningar som stadsbyggandet står inför beskrivs. Vidare presenteras förslag till inriktningar som ska ge vägledning för den efterföljande planeringen och vara utgångspunkter för dialogen med stockholmarna och samarbetet med andra aktörer.

### Ett bredare synsätt på stadens vatten

Stockholm är redan idag en enastående stad på vattnet och stadens långsiktiga mål är att förvalta och utveckla vattnets värden för boende, besökare och verksamma. Tidigare har den översiktliga planeringen inriktats på att säkerställa vattenkvalitet och hamnfunktioner. För att stadsbyggande ska kunna bidra till att utveckla Stockholms attraktionskraft krävs dock ett bredare synsätt på stadens vatten, bland annat när det gäller rekreation, bostäder och ny kollektivtrafik.

### Tillgängligheten till stränder och kajer har ökat

Stockholms många och långa strandpartier är en stor tillgång för stockholmarna och en viktig del av stadens identitet. Staden har länge arbetat för att öka tillgängligheten till sjöar och vattendrag genom nya strandpromenader och omvandlingen av tidigare hamn- och industriområden till nya vattennära stadsdelar. Idag är det till exempel möjligt att promenera mycket långa sträckor längs Mälarens stränder både i västerort och i söderort. Ungefär hälften av stränderna är gröna och dessa platser har ett stort värde för stockholmarna och för växt- och djurlivet. Det finns fortfarande avsnitt som är stängda för allmänheten och staden genomför för närvarande en ny strandinventering som kommer att bli ett värdefullt planeringsunderlag.

### Bad- och båtliv har stort värde för stockholmarna

Stockholm har som storstad närmast unika förutsättningar för bad i de centrala delarna och det finns idag 24 officiella strandbad inom stadens gränser. Strandbaden är i allmänhet lätta att nå för gående och cyklister och med kollektivtrafik. Staden vill förbättra badmöjligheterna och det finns en handlingsplan för hur Stockholm ska få fler badplatser med rent badvatten.

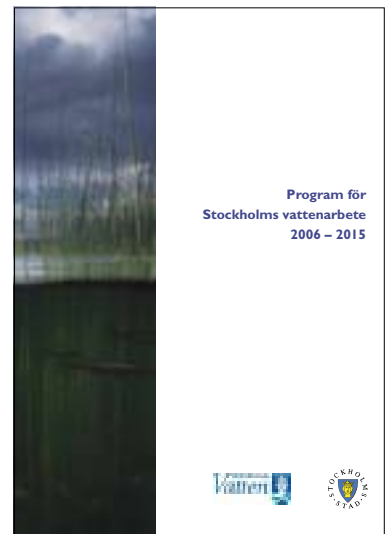
I Stockholms stad finns ett 80-tal båtklubbar med sammantaget cirka 9 000 fritidsbåtar. Dessa båtar är en uppskattad del av stadslivet och bör uppmärksammas som ett viktigt intresse i planeringen. Det pågår för närvarande en utredning av hur båtklubbarna kan utvecklas i framtiden. En angelägen fråga är hur vinteruppläggningsen kan utvecklas och eventuellt samlas vid färre platser än idag för att på så sätt möjliggöra annan användning i attraktiva lägen och ytterligare öka tillgängligheten till stränderna.

### Fortsatt arbete för en bättre vattenkvalitet

Stockholm stad har genom arbetet med vattenfrågorna skapat en vattenkvalitet mitt i storstaden som väcker internationell uppmärksamhet. Avsikten är att ytterligare förbättra den ekologiska statusen i Stockholms sjöar och vattendrag, i enlighet med inriktningen i stadens miljöprogram och vattenprogram.

Befolkningstätheten i Stockholmsregionen innebär en hög belastning på yt-, grund- och dagvattnet. Över 90 procent av länets befolkning försörjs med dricksvatten från Mälaren. Reservkapaciteten är otillräcklig om Mälaren skulle bli obrukbar som dricksvattentäkt och de pågående utredningarna om den framtida vattenförsörjningen är angelägna. En av de största frågorna är den ökade risken för saltvatteninträngning i Mälaren på grund av klimatförändringen och stigande vattennivåer i Östersjön.

Ett annat prioriterat område är att lokalt ta hand om och rena dagvatten. Denna fråga blir allt viktigare mot bakgrund av den förväntade klimatförändringen. En erfarenhet av de senaste årens stadsutvecklingsprojekt är att dagvattenfrågorna behandlas i ett alltför sent skede och att det är svårt att skapa tillräckligt med ytor för dagvattenanläggningar.



**Stockholms vattenprogram** innehåller grundläggande mål för stadens vattenvårdsarbete samt specifika mål och åtgärder för varje sjö och vattendrag. Programmets grundläggande mål är:

1. Stockholm ska ha en god vattenstatus.
2. Stockholms vattenområden ska vara attraktiva rekreatiomsområden för alla.

Antaget av kommunfullmäktige i juni 2006.

### **Hamnverksamheten är ett strategiskt intresse för staden**

Stockholm har en lång tradition som sjöfarts- och hamnstad och hamnverksamheten kommer även i framtiden att vara av strategiskt intresse för staden. Det är viktigt att vidmakthålla en grundläggande infrastruktur för båttrafiken inte minst mot bakgrund av att sjöfarten i flera avseenden är mer miljöeffektiv än transporter på väg.

De viktigaste mark- och vattenområdena för hamnen redovisas på underlagets kartbilaga. På vissa av dessa platser konkurrerar hamnverksamheten med intresset att utveckla en vattennära bebyggelse med bostäder och arbetsplatser och det är angeläget med en sammanvägd bedömning av de olika intressena.

När det gäller Värtan-Frihamnen-Loudden har detta arbete kommit långt. Stadens inriktning på planeringen är att Värtan-Frihamnen blir en renodlad färje- och kryssningshamn och en ny port till Stockholm. Samtidigt kan mark frigöras för ny bebyggelse i dagens hamnområde. Containerhanteringen flyttas till Norvik i Nynäshamn och oljehanteringen läggs ned på Loudden när berörda intressenter lagt fast en alternativ placering.

### **Tydligare vägledning för förändringar vid stadens vatten**

Mycket av det som byggs i Stockholm idag ligger vid kajer och stränder i före detta hamnar och industriområden. Stockholms attraktiva stränder och vattenrum innebär att det ständigt kommer fram nya förslag på aktiviteter och mer eller mindre spektakulära anläggningar som staden behöver ta ställning till. Hur bebyggelsen förhåller sig till vattnet har stor betydelse för hur vattenrummen uppfattas och vilken karaktär staden får. Det pågår därför ett arbete för att utveckla tydligare vägledning för förändringar vid stadens vatten.

#### **Planeringsinriktning**

- **Skapa attraktiva stråk och förbättra möjligheterna till rekreation vid stadens kajer och stränder**

Genom att fortsätta utbyggnaden av strandpromenader och åtgärda ”bristande länkar” ska staden arbeta för att öka tillgängligheten till stränderna. I samband med omvandling av hamn- och industriområden vid vatten, ska tillgängliga och levande kajstråk skapas. Av stor betydelse är att de allmänna stråken får tillräcklig bredd och inte privatiseras. Staden ska också fortsätta arbetet med att förbättra förutsättningarna för fritidsfiske, bad, båtliv och turism som är kopplad till vatten.

- **Säkerställ en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag**

Vattenprogrammets mål för sjöarnas och vattendragens kvalitet och användning ska ligga till grund för beslut om markanvändning. Inverkan på sjöars och vattendrags hela tillrinningsområde ska beaktas. Vid planeringen för bebyggelse, trafikplaneringar eller ändrad markanvändning ska lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas. Särskild hänsyn ska tas till känsliga markområden samt sjöar och vattendrag.

- **Säkra stadens hamnfunktioner**

För att säkra den framtida hamnverksamheten ska vattenområdena i anslutning till hamnarna reserveras för hamnverksamhetens behov och garantera framkomligheten i de allmänna farlederna.

### Nödvärdigt med stor beredskap för fler arbetsplatser

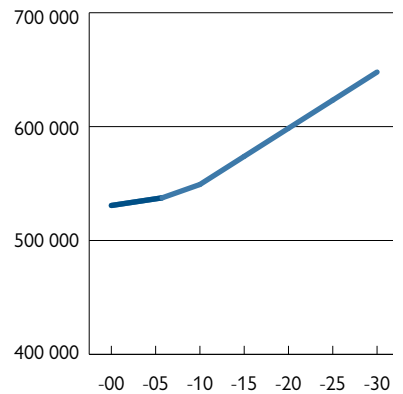
Knappt 540 000 personer arbetar i Stockholms stad. Det är mer än hälften av samtliga arbetsplatser i länet och många pendlar in till staden från övriga regionen. Antalet arbetsplatser i Stockholms stad har dock mellan åren 2000 och 2006 endast ökat marginellt och efterfrågan på nya lokaler för arbetsplatser har de senaste åren varit relativt liten.

Såväl Stockholms stad som regionen i övrigt prioriterar näringsliv, forskning och högre utbildning mycket starkt. Prognoserna pekar på en stark ekonomisk tillväxt och en stor ökning av sysselsättningen. Det är svårt att bedöma hur stor del av ökningen som kommer att lokaliseras i de centrala delarna av regionen men en preliminär bedömning är att staden bör ha beredskap för ytterligare cirka 100 000 arbetsplatser fram till 2030.

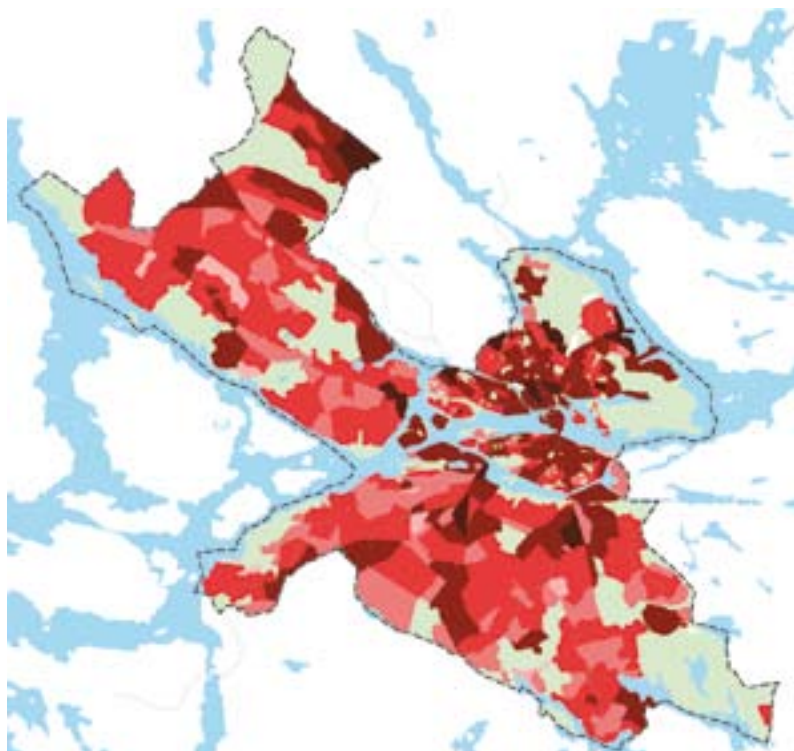
### Näringslivet idag och i framtiden

Stockholm har idag en näringslivsstruktur som är utpräglat kunskapsintensiv med en tjänstesektor som är klart större än i övriga landet. Många företag har internationell inriktning med betydande utrikeshandel och verksamhet i utlandet, främst inom de starka branscherna ICT, bioteknik samt bank och finans. I länet som helhet finns samtidigt Sveriges mest diversifierade näringsliv med en mångfald av företag i olika storlekar och branscher.

Stockholm har, som nämnts tidigare, blivit allt mer beroende av handeln med omvärlden och mycket pekar på att denna utveckling kommer att fortsätta. Prognoser som gjorts antyder också att tjänstesektorn fortsätter att öka fram till 2030 och att företagskonsulter och övriga företagstjänster kommer att stå för en stor del av den kommande tillväxten. Staden bör således ha en hög beredskap för nya kontor i lägen som kan attrahera denna sektor.



Antal arbetsplatser i staden 2000–2006 och prognos enligt RUF5 fram till 2030, alternativ tät, hög. Källa: RTK



Antal anställda per basområde i Stockholms stad 2008. Källa: USK AB



### **Riktlinjer för företagsområden**

I stadens riktlinjer för utveckling av företagsområden preciseras dagsläget och den framtida inriktningen för olika områden. Riktlinjer ska ligga till grund för stadens planering och rådgivning till företag.

Riktlinjerna antogs av kommunfullmäktige i mars 2008. I kommunfullmäktiges beslut betonas vikten av ett regionalt perspektiv i näringslivsarbetet.

### **Stor potential i företags- och stadsutvecklingsområden**

Den största koncentrationen av arbetsplatser finns idag i och runt cityområdet och i Kista. I övrigt ligger en stor del av arbetsplatserna i övriga innerstaden och i de stora företagsområdena, till exempel Ulvsunda och Västberga. Till innerstaden söker sig många kunskapsintensiva företag där lokaliseringen är en viktig del av företagets image. Stora delar av ytterstaden har en låg andel arbetsplatser och intresset för att där bygga nya lokaler har varit begränsat de senaste åren.

I staden finns ett antal renodlade företagsområdena/verksamhetsområden. Inom dessa områden finns en potential för nyetableringar och utveckling av befintliga verksamheter inom många branscher. Stadens ambition är därutöver att många av de nya arbetsplatserna kommer att inrymmas i stadens stora stadsutvecklingsområden.

Det finns fler typer av verksamhetslokaliseringar som ställer krav på ett utvecklat mellankommunalt och regionalt samarbete. Det gäller till exempel högspecialiserade företag med unika behov. Det är också nödvändigt med samarbete kring de optimala lägen för störande och extensiv verksamhet som kräver skyddsavstånd till bostadsbebyggelse eller som alstrar tung trafik. Vissa sådana verksamheter skulle dock kunna samlokaliseras med ny och befintlig bostadsbebyggelse på ett bättre sätt än idag om man arbetar medvetet för att minska störningarna.

### **Innovativa miljöer för utbildning och verksamhet i fokus**

En central fråga för regionen är hur utvecklingen av innovativa miljöer med hög internationell konkurrenskraft kan understödjas i bland annat den fysiska planeringen. Många bedömare pekar på att tillgången till kompetent arbetskraft och goda kommunikationer är betydelsefulla för regionernas konkurrenskraft och företagens vilja att etablera sig där. Samtidigt bör man inte underskatta betydelsen av en god stadsmiljö och hög livskvalitet. Detta har varit en utgångspunkt för stadens ambitioner att utveckla attraktiva stadsmiljöer i såväl Kista som kring Karolinska-Norra Station.

Hälften av landets alla lärosäten ligger i länet vilket delvis hänger samman med att flertalet konstnärliga högskolor har sin placering i Stockholm. De två största lärosätena Stockholms universitet och Kungliga Tekniska högskolan (KTH) bildar tillsammans med Karolinska Institutet ett mer eller mindre samlat område som präglas av högre utbildning och forskning.

## Planeringsinriktning

- **Skapa goda förutsättningar för kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter**

Staden bör ha en beredskap för ett ökat behov av lokaler för företag med kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter. Många av dessa företag föredrar idag attraktiva innerstadsmiljöer. I takt med att det byggs nya urbana miljöer utanför innerstaden med mycket god tillgänglighet skapas nya etableringsmöjligheter som staden kan marknadsföra. De strategiska områden som presenteras i detta underlag bör prioriteras särskilt.

- **Säkerställ ett brett utbud av arbetsplatser i hela Stockholm**

Stadens riktlinjer för utveckling av företagsområden ska vara en utgångspunkt för den närmare planeringen för respektive område. På många platser finns idag goda förutsättningar för åtskilliga typer av företag och verksamheter med olika storlek. En viktig åtgärd är att profilera befintliga och nya områden. En annan insats från stadens sida är att göra den fysiska planeringen mer flexibel så att kommande etableringsbehov kan tillgodoses på ett enkelt sätt.

- **Utveckla innovativa miljöer för högre utbildning och forskning**

Staden ska ha beredskap för att möta kommande behov av att utveckla nya verksamhetslokaler och den fysiska miljön i området mellan universitetet och KTH, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken. Staden ska fortsätta den planering som till exempel pågår i Karolinska-Norra Station och skapa en god beredskap för bland annat mindre verksamhetslokaler i anslutning till universitet och högskolor. Staden bör i den regionala planeringen verka för en fortsatt utveckling vid Södertörns högskola för att skapa en god balans i regionen.

## En socialt sammanhållen och levande stad

Stockholm har högt ställda mål om att vara en socialt sammanhållen stad med en levande och attraktiv miljö i hela staden. I detta samrådsunderlag diskuteras hur stadsbyggandet kan stödja en ökad integration och en positiv utveckling i hela staden med utgångspunkt från ett individ- och vardagslivsperspektiv. Möjligheten att skapa en socialt sammanhållen och levande stad hänger nära samman med valet av stadsbyggnadsstrategi och behandlas i hög grad i kapitel 3.

### Tillgången till service påverkar stockholmarnas vardag

Tillgången till service har en stor betydelse för stockholmarnas vardagsliv. Inom detaljhandeln har det under en lång period skett en koncentration till stora butiker inom externa etableringar, city och stora centra. Den servicestruktur som utvecklades i ytterstaden under efterkrigstiden har med tiden visat sig allt svårare att upprätthålla och i delar av staden är det lokala serviceutbudet begränsat. Stockholms stads ambitioner att främja de lokala centrumen och att öka kundunderlaget genom kompletteringsbebyggelse har sällan haft en bestående påverkan på denna utveckling.

Mycket pekar på att en fortsatt tillväxt och befolkningsökning innebär att dagens större centrum omvandlas till täta kärnor med ett mer mångsidigt utbud. En sådan utveckling ligger i linje med trenden att stockholmarna i allt större utsträckning efterfrågar så kallad upplevelsehandel i en attraktiv miljö. Därutöver finns tendenser till ökad e-handel som kan komma att påverka framtidens servicestruktur.

### Stor efterfrågan på en utbyggd samhällsservice

Även inom den offentliga servicen har det skett en koncentration till färre och större enheter, samtidigt som utbudet av enskilt drivna verksamheter har ökat. Det har funnits kritik mot att staden inte tillräckligt snabbt byggt ut den kommunala servicen i de stora stadsutvecklingsområdena, framför allt när det gäller förskolor och skolor. Problemen har bland annat handlat om att prognoser över vilka grupper som ska flytta in har slagit fel eller att lokal-kostnaderna har varit höga. Dessa erfarenheter visar ett behov av att utveckla den långsiktiga planeringen för stadsutveckling och ny samhällsservice för att staden ska kunna möta behoven hos en växande befolkning på ett bra sätt.

### Trygg och levande stadsmiljö värderas högt

En trygg stadsmiljö värderas högt och målet är att det ska genomsyra all stadsplanering. Enligt en ny trygghetsundersökning oroar sig många, i synnerhet äldre och kvinnor, för att utsättas för brott eller känner sig otrygga i bostadsområdet efter mörkrets inbrott. Oron får konsekvenser för vardagslivet. Det kan till exempel handla om att gå omvägar, avstå från biobesök eller att åka taxi sent på dygnet. Trygghetsarbetet handlar på många sätt om att stärka tryggheten i närområdet och att skapa befolkade offentliga stråk och miljöer. Trygghetsskapande fysiska åtgärder och upprustningar har också genomförts i stadens integrationsprojekt i så kallade utsatta stadsdelar.

En stor del av rädslan för brott brukar förklaras som en rädsla för okända människor och platser. Forskning visar till exempel att boende i innerstaden ofta upplever att förorterna är farliga medan förortsborna menar att innerstaden är farlig. En ökad integration mellan stadens olika delar skulle därmed kunna främja en utveckling mot ökad trygghet och social sammanhållning.

#### Detaljhandel i Stockholms stad

Cityvarhusen	3 553
Kista Galleria	1 838
Farsta C	1 638
Gallerian	1 451
Shoppingstaden Skärholmen	1 371
Bromma	1 149
Fältöversten	833
Ringens C	638
Globen Shopping	559
Västermalmsgallerian	477
Högdalen C	415

Tabellen visar total försäljning i miljoner kronor i Stockholms större centrum år 2007. Uppgifter saknas bland annat från Vällingby och Fruängens centrum. Källa: Handelsutredningsinstitut (HUI)

### Starkare fysiska samband stöttar stockholmarnas vardag

Idag rör sig stockholmarna över allt större geografiska områden för att handla, arbeta, träffa vänner med mera. Förutom resor från ytterstadens stadsdelar in till city är det många som behöver ta sig mellan olika målpunkter i ytterstaden och utanför kommungränsen. Ytterstadens fysiska struktur stöttar inte alltid dessa behov. Bristande tvärförbindelser med kollektivtrafik och barriärer i form av vägar eller otrygga områden innebär att bilen blir en nödvändighet för många hushåll för att vardagen ska gå ihop. De som inte har bil, främst ungdomar och kvinnor, drabbas särskilt av de bristfälliga sambanden.

Planeringen bör syfta till att förstärka de fysiska sambanden i framför allt ytterstaden. En av de viktigaste frågorna är att utveckla effektiva och attraktiva tvärgående kollektivtrafikförbindelser i de yttre delarna av staden och med omgivande kommuner.

### Gemensamma mötesplatser ökar den sociala sammanhållningen

Människor med likartad bakgrund och intressen tenderar att bo nära varandra och många stockholmare bor åtskilda från dem som är olika dem själva. Trots att rörligheten ökar, är det sällan man besöker områden där stockholmare med en annan bakgrund bor.

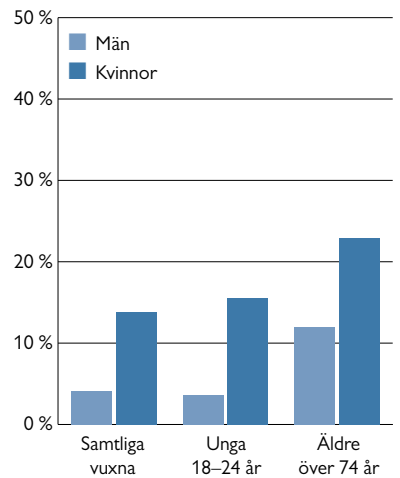
För att öka den sociala integrationen i staden är det angeläget att fler gemensamma mötesplatser utvecklas, det vill säga platser där människor med olika bakgrund på ett naturligt sätt kan se och möta varandra. Idag fungerar innerstadens gator, parker och torg i viss utsträckning som gemensamma rum för många stockholmare oavsett var man bor. Detsamma några av stadens större centrumanläggningar. Även publika lokaler som till exempel Kulturhuset och de större biblioteken fungerar som en offentlig miljö som lockar individer med olika intressen.

Vikten av gemensamma mötesplatser talar för inriktningen mot en stad med fler tyngdpunkter som kan attrahera många människor. I detta underlag presenteras en rad strategiska områden som har potential att bli centrum för service, kultur, upplevelser och andra verksamheter.

### Stadsbyggandet är viktigt för att skapa en stad för alla

Många olika aktörer arbetar för att Stockholm ska bli en stad för alla oavsett ålder, kön, social status eller ursprung. Den fysiska planeringen har en viktig roll i att främja en tillgänglig och sammanhållen stad. Barn och unga har till exempel stora behov av trygga och inspirerande platser i den offentliga miljön. Stadens handlingsprogram *En god stad för barnet* utgår från FN:s barnkonvention och är ett stöd i stadens olika verksamheter, inte minst stadsbyggandet. De övergripande målen i programmet är att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut, att barnet har rätt att komma till tals, att varje barn har samma rättighet och lika värde och att varje barn har rätt till liv och utveckling.

Stadens mål om att bli världens mest tillgängliga huvudstad är en annan central utgångspunkt som har stor betydelse för den närmare utformningen av bebyggelse, gator, parker och torg med mera.



**Trygg i Stockholm?** I juni 2008 presenterades resultaten av en stor stadsövergripande trygghetsundersökning i Stockholms stad. Diagrammet visar andelen stockholmare som inte går ut eller är mycket otrygga i sitt närområde sena kvällar. Källa: Socialtjänstförvaltningen, Stockholms stad



**Det handikappolitiska programmet** innehåller inriktningsmål för alla nämnder och bolag inom staden. En viktig utgångspunkt är FN:s så kallade standardregler och stadens målsättning om att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010.

Antaget av kommunfullmäktige i december 2004.

## Planeringsinriktning

- **Skapa trygga och mångsidiga mötesplatser och stråk i hela staden**  
Planeringen bör ta fasta på behovet av attraktiva och trygga mötesplatser. Det är viktigt att studera innehållet och platsernas gestaltning med utgångspunkt från olika gruppers behov. Platser som redan idag är folktäta bör prioriteras, som exempelvis centrumanläggningar, offentliga rum som parker och torg, skolor och bibliotek samt bytespunkter för kollektivtrafiken. Dessutom bör nya typer av mötesplatser utvecklas mellan olika stadsdelar för att på så sätt öka sambanden och tryggheten i staden.
- **Öka förutsättningarna för ett tillgängligt serviceutbud i hela staden**  
Staden bör fortsätta att värna mindre stadsdelscentrum i ytterstaden genom exempelvis upprustningar av den offentliga miljön eller genom att öka kundunderlaget med kompletteringsbebyggelse. Det kommer därutöver att vara av stor vikt att öka tillgängligheten till ett mer allsidigt utbud av service i centrala staden och i ytterstadens tyngdpunkter.
- **Samordna planeringen för stadsutveckling och utbyggnaden av samhällsservice**  
Det är viktigt med ett nära samarbete med huvudmännen för den offentliga servicen i ett tidigt skede i planeringen för nya utvecklingsområden. Det är bland annat viktigt att förbättra underlagen för befolkningsprognoser och att studera lämpliga lägen för nya förskolor, skolor, gruppbofäder etcetera.
- **Skapa en stad för alla genom att stärka det sociala perspektivet i planeringen**  
En förutsättning för att stadsbyggandet ska stödja en utveckling mot en stad för alla är att det sociala perspektivet stärks i planprocessen, inte minst i områdesplanering. Kunskapen om de vardagliga behoven hos olika grupper i samhället bör öka genom en utvecklad dialog och undersökningar. Förslagen till förändringar bör även analyseras ur ett socialt perspektiv.

### Stockholm är en grön storstad

Stockholm är en grön storstad med ett rikt växt- och djurliv och svårövertärfade möjligheter till rekreation centralt i staden. Tillgången till attraktiva parker, idrottsanläggningar och naturområden bidrar därmed starkt till Stockholms attraktionskraft, karaktär och skönhet.

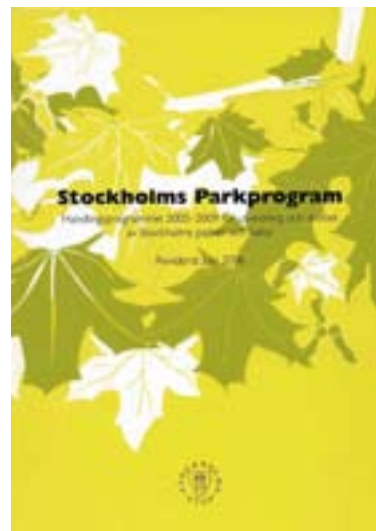
De senare årens byggande i staden har huvudsakligen skett på redan exploaterad mark och den övergripande grönstrukturen har i stort bevarats. Flertalet av stadens större natur- och friluftsområden har fått ett långsiktigt skydd som natur- och kulturresevat. Därmed har Stockholm i stort sett skyddat sin del av de regionalt betydelsefulla gröna kilarna. Växt- och djurlivet har de senaste åren fått förbättrade förutsättningar genom stadens satsningar på bland annat restaurerade ekhagar och våtmarker i miljöer som är uppskattade av stockholmarna.

### Större kunskap om hur parker och natur används

De övergripande målen för stadens planering, utveckling och skötsel av park- och naturmark finns i Stockholms parkprogram. Parkprogrammet innehåller bland annat riktlinjer för stockholmarnas tillgång till parker och natur. Staden har de senaste åren tagit fram flera planeringsunderlag som visar hur stockholmarna använder och värderar parker och grönområden, framför allt Stockholms sociotopkarta och lokala parkplaner. Även när det gäller växt- och djurlivet i staden har kunskapen förbättrats, till exempel i rapporten ”Stockholms ekologiska infrastruktur”.

### Satsningar på idrott och friluftsliv för alla

Målet för stadens idrottsverksamhet är att främja ett rikt och levande idrotts- och friluftsliv för stadens invånare. I arbetet ska barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning prioriteras.



**Stockholms parkprogram** anger bland annat följande riktlinjer för tillgång till park och natur:

*Inom 200 m:* grön oas, lek, promenader, ro, sitta i solen

*Inom 500 m:* blomprakt, bollspel, folkliv, parklek, picknick

*Inom 1 km:* bad, båtliv, djurhållning, evenemang, fiske, löpträning, odling, pulkaåkning, ridning, skridsko, skidor, skogskänsla, torghandel, uteservering, utsikt, vattenkontakt, vild natur

Antaget av kommunfullmäktige i januari 2006.



**De regionala gröna kilarna och Stockholms stads natur- och kulturresevat**  
Källa: RTK

Tillgången till idrottsytor och grönområden samt möjligheten att gå och cykla till olika målpunkter och aktiviteter gynnar en aktiv livsstil och det är betydelsefullt för folkhälsan. Stockholm har de senaste åren satsat på flera nya idrottshallar, nya konstgräsplaner och upprustning av befintliga idrottsplatser. I takt med att Stockholm växer kommer behovet av idrottsytor för såväl organiserad idrott som spontanidrott att öka.

### **Ökat behov av parker, natur och idrottsanläggningar**

I en växande storstad ökar betydelsen av parker, idrottsytor och naturområden. En tätare stadsstruktur med en större befolkning förutsätter att de offentliga miljöerna har en hög kvalitet och ett innehåll som lockar många stockholmare i olika åldrar. Parker och grönområden fungerar som ett andra vardagsrum för stadens invånare. De ger möjlighet till avkoppling och möten, idrott och evenemang, natur- och kulturupplevelser. Där finns också viktiga platser för ungdomars uteliv och barns lek och utveckling.

Med en aktiv och medveten parkplanering har Stockholm goda förutsättningar att säkerställa en god tillgång till idrottsytor och attraktiva grönområden. Genom att satsa på parker och grönområden i samband med förtätning kan stadsmiljön som helhet bli bättre, även om grönytorna minskar i vissa fall. Detta ska vara en central utgångspunkt när staden vidareutvecklar strategiska områden och samband.

Stockholmarnas upplevelser av kvaliteten på parker och grönområden hänger nära samman med hur områdena förvaltas. Attraktiva parker och idrottsanläggningar innebär högre besöksstryck och större slitage och staden bör ha en långsiktig beredskap för såväl nyinvesteringar som högre kostnader för drift och underhåll.



**Stockholms ekologiska infrastruktur**  
– principbild (under bearbetning).

### **Nya planeringsunderlag utarbetas**

Stadsbyggnadskontoret genomför för närvarande en samlad kartläggning av hur de gröna kvaliteterna är fördelade över staden som ska visa var tillgången till attraktiva grönområden är god och var det finns behov av parkutveckling. Analysen innefattar bedömningar av befolkningstäthet och slitage av grönområden. Denna kartläggning ska fungera som ett underlag för den fortsatta planeringen.

## Planeringsinriktning

- **Säkerställ en god tillgång till attraktiva parker och grönområden**

Parkprogrammets riktlinjer för stockholmarnas tillgång till park och natur ska vara en utgångspunkt i arbetet med att utveckla staden i såväl strategiska områden och samband som övriga delar av Stockholm. Genom aktiv parkplanering med insatser för att förnya och nyskapa parker och natur, förbättra kvaliteter och öka tillgängligheten, kan tillgången förbättras.

Det är angeläget att uppmärksamma barns och ungdomars miljöer och tillgången till rofyllda och tysta områden. Ökad trygghet i parker och grönområden bör prioriteras särskilt. Att skapa aktivitetsstråk och tydliga entréer bidrar till ökad trygghet, liksom god belysning och överblickbarhet.

- **Säkerställ ett rikt utbud av idrottsytor och idrottsanläggningar i hela staden**

Idrottsförvaltningens kommande förslag till riktlinjer ska prövas i planeringen för att åstadkomma ett rikt utbud av idrottsytor och anläggningar i alla delar av staden. Idrottsrörelsens, skolans och allmänhetens behov ska vara utgångspunkten för planeringen och möjligheterna till spontanidrott ska särskilt uppmärksammas.

- **Värna och utveckla stadens ekologiska infrastruktur**

Den ekologiska infrastrukturens kvaliteter och samband, i form av kärnområden, spridningszoner och buffertzoner ska värnas och utvecklas så att stockholmarnas behov av en upplevelserik rekreation inte äventyras eller omistliga ekologiska värden går förlorade. Förlorade ekologiska värden ska kompenseras.

De ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområdena skyddas i möjligaste mån mot åtgärder som kan skada områdenas värden. Nya strandpromenader och andra åtgärder för att öka rekreativiteterna vid de ekologiskt särskilt känsliga stränderna anpassas till dessa värden.



## Ett modernt transportsystem och hållbart resande

Infrastrukturen har en avgörande betydelse för Stockholms möjligheter att nå en hållbar tillväxt. Staden har formulerat visionen att Stockholm-Mälarenregionen ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. För att klara detta högt ställda mål krävs en utveckling av trafikplaneringen och en avsevärt större samordning mellan olika samhällssektorer än idag.

### Stora behov av ökad tillgänglighet

Stockholms stad och andra aktörer i regionen har under flera år betonat att en förbättrad tillgänglighet i Stockholm-Mälarenregionen är en nationell angelägenhet. I OECD:s analys av Stockholms konkurrenskraft lyfter man också fram att de otillräckliga investeringarna i ny infrastruktur hindrar fortsatt tillväxt och försvårar den nödvändiga integreringen av regionens arbetsmarknad.

I december 2007 presenterades resultatet av den så kallade Stockholmsförhandlingen mellan staten och regionens aktörer om finansiering av ett antal stora och angelägna trafikprojekt. Det är viktigt att staden nu arbetar aktivt för att Stockholmsförhandlingen genomförs fullt ut och för att nå största möjliga effekt av satsningarna. De infrastruktursatsningar som ingår i förhandlingen utgör givna utgångspunkter för markanvändning, trafik och resande i detta samrådsunderlag.

### Trafikens miljöproblem ställer krav på planeringen

De regionala prognoserna om trafikutvecklingen indikerar att länets vägtrafik kan komma att fördubblas till 2030, trots att man då räknar med en relativt stor utbyggnad av kollektivtrafiken. Den här typen av prognoser är

**Stockholmsförhandlingen** – Huvudvägar och spår inom Stockholms stad.

#### Vägar

Genomförande 2008–2012 —  
Inriktning 2013–2019 —  
Utblick 2020– —

#### Spår

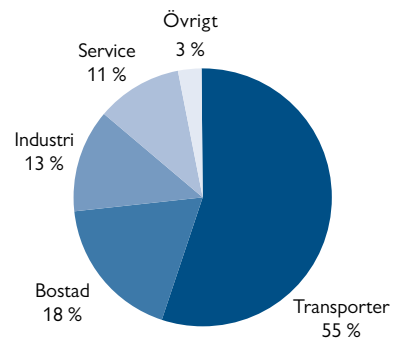
Genomförande 2008–2012 —  
Inriktning 2013–2019 —  
Utblick 2020– —



naturligtvis oroväckande med tanke på de väl kända miljöproblemen inom transportsektorn.

Trafiken står för ungefär hälften av länets koldioxidutsläpp. Åtgärder för att minska trafikens klimatpåverkan måste prioriteras kraftigt om stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 ska kunna nås. Det finns här stora förhoppningar om en teknikutveckling som på sikt skulle kunna innebära emissionsfria och koldioxidneutrala drivmedel.

Det bör i detta sammanhang framhållas att en ökning av biltrafiken även medför andra oönskade effekter som trängsel, buller och begränsningar i människors rörlighet. Bilen har en naturlig och oersättlig funktion i flera sammanhang, men för att bilresandet ska vara effektivt, krävs att det stora flertalet inte väljer bil. Forskning visar att en ökning av vägkapaciteten, som i sig är väl motiverad, bidrar till nya bilresor som tidigare gjordes med andra färdmedel eller inte gjordes alls. Det är därför nödvändigt att finna en balans mellan de angelägna nyinvesteringarna i regionens väginfrastruktur i Stockholm-Mälardalenregionen och effektiv användning av befintlig infrastruktur.



**Utsläpp av växthusgaser i Stockholm**  
Fördelning av växthusgasutsläpp inom energisektorn i Stockholms län 2003. Källa: RUFSS 2010, samrådsförslag, RTK 2008

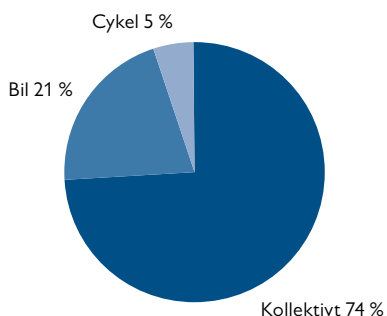
### Stor potential för hållbart resande i storstadsregioner

Trafikens negativa miljöpåverkan är tydlig i en storstadsregion, men det är också här den bästa potentialen finns för ett hållbart resande. Transportarbetet på landsbygden eller i glesa städer är normalt betydligt högre per capita. En tät och koncentrerad stad uppmuntrar till gång och cykel samt underlättar för gemensamma transportlösningar som till exempel kollektivtrafik. Täta och funktionsblandade städer och områden ger bättre förutsättningar till en mer effektiv användning av infrastrukturen eftersom den då har olika uppgifter vid olika tider på dygnet.



**30 minuters restid till centralen** med olika trafikslag, vardagsmorgon i rusningstrafik. Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad

- Till fots
- Med cykel
- Med bil
- Med kollektivtrafik (buss, t-bana, tåg)



### Resor till innerstaden i högtrafik

Fördelningen av resandet till innerstaden en vardag mellan kl. 07–08. Källor: Gång- och cykeltrafiken i Stockholms län, effekter av Stockholmsförsök, Trivector Traffic AB, 2006 samt Trafiken i Stockholms län, RTK och SL, 2007

Det är viktigt att planeringen fokuserar på att inte skapa onödigt resande och på att prioritera de resurseffektiva transportmedlen för de resor som ändå behövs. I storstadsregioner finns stora möjligheter att använda ekonomiska och administrativa styrmedel för att påverka trafik- och resmönster. I Stockholm har trängselskatt visat sig vara en framgångsrik metod för att minska trängseln på stadens gator, bland annat genom att resandet sprids mer över dygnet och fler väljer kollektivtrafik. En utvecklad parkeringspolicy är en annan metod för att påverka trafik och tillgänglighet i staden.

### Fokus på cykel och kollektivtrafik

Utbyggnaden av cykelvägnätet och en ökad insikt om cykelns konkurrenskraft i förhållande till övriga transportsätt, har bidragit till att antalet cyklistar till Stockholms innerstad har ökat med 65 procent det senaste årtiondet. Många bilresor är kortare än 5 km och det finns möjligheter att överföra denna typ av resor till cykel och öka cyklandet ytterligare. En grundläggande utgångspunkt för planeringen måste vara att behandla cykeln som ett transportmedel, inte som redskap för lek eller rekreation. Det innebär bland annat att i första hand se till arbetspendlarnas behov under olika årstider. För att främja en ökad användning av cykel i ett längre perspektiv bör planeringen även inriktas mot att skapa en stadsstruktur där man kan nå många viktiga samhällsfunktioner inom cirka en halvmil.

Kollektivtrafiken i Stockholm är väl utbyggd och andelen resenärer är hög i en internationell jämförelse. Denna andel bör öka ytterligare om målen om ett modernt transportsystem med ett hållbart resande ska nås. Det bör också framhållas att den kollektiva trafiken har en överlägsen transporteffektivitet, där till exempel ett enda tunnelbanespår kan transportera lika mycket människor per tidsenhet som 16–18 körfält på en väg.

I detta samrådsunderlag redovisas också en omfattande utbyggnad av framför allt den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken måste lyftas fram i planeringens tidiga skeden eftersom bebyggelsestrukturen är avgörande för kollektivtrafikens attraktionskraft och vice versa. En annan fråga som kommer att ha stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet i Stockholm-Mälardalenregionen är samarbetet mellan kommuner och olika trafikmyndigheter för att minimera de administrativa barriärerna.

### Vattenvägarna har en framtida potential för persontransporter

En annan viktig del i arbetet med ett modernt transportsystem i Stockholm är att åter utveckla persontransporter på vatten. Vattenvägarna har i dagens läge svårt att konkurrera med landtransporter när det gäller restider delvis på grund av att den äldre stadsstrukturen ofta vänder ryggen mot vattnet. De nya stadsutvecklingsområdena i tidigare hamnområden bidrar dock till ökat resandeunderlag och transporter på Stockholms vatten har en framtida potential. Ett lyckat exempel är färjan mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm.

### Nya kommunikationsstråk stärker urbana samband i ytterstaden

Transportsystemen har en starkt strukturerande effekt på utvecklingen i olika delar av regionen. Det krävs därmed en ökad helhetssyn i planeringen där bebyggelse och trafik samverkar på ett tydligare sätt än idag. Den spårbundna kollektivtrafiken kan bidra starkt till attraktiva stadsmiljöer och till att det finns en tydlighet och långsiktig stabilitet vid lokalisering av bostäder och arbetsplatser. En utveckling av starkare urbana samband i ytterstaden förut-

sätter att nya kommunikationsstråk studeras, framför allt i form av attraktiva tvärförbindelser. Det bör framhållas att en utbyggnad av nya spårvägar i ytterstaden måste understödjas av en tätare bebyggelsestruktur med ett större resandeunderlag för att satsningen ska kunna motiveras ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Välfungerande tvärförbindelser, tillsammans med utbyggd kapacitet i pendeltåg- och tunnelbanesystemen, är också de viktigaste insatserna för att komma tillrätta med det höga kapacitetsuttaget i infrastrukturen och den trängsel som idag finns i den radiella spårtrafiken. Utvecklingen av nya stadsutvecklingsområden och starka målpunkter i ytterstaden har fördelen att den befintliga kapaciteten i framför allt tunnelbanenätet kan utnyttjas effektivt genom att arbetspendlingen kan gå både in och ut från den centrala staden.

## Planeringsinriktning

De vägar, spår och kommunikationsstråk som diskuteras i detta samrådsunderlag presenteras i kapitel 4 och på underlagets plankarta. Här formuleras förslag till övergripande inriktning för utvecklingen av ett modernt transportsystem med goda förutsättningar för ett hållbart resande.

- **Planera för ett effektivt genomförande av Stockholmsförhandlingen**  
Infrastruktursatsningar i Stockholmsförhandlingen ska genomföras. Det är viktigt att noggrant studera hur största möjliga effekt av satsningarna kan uppnås. När det till exempel gäller Förbifart Stockholm bör staden verka för en god samordning med utvecklingen vid Kungens Kurva-Skärholmen, Vällingby och Kista. Det är väsentligt att den nya trafikleden möjliggör tväresande med kollektivtrafik.
- **Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik och på nya kommunikationsstråk i ytterstaden**  
För att nå en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm är det nödvändigt att prioritera satsningar på kollektivtrafik. Förutom Stockholmsförhandlingens kollektivtrafiksatsning, bör ett antal nya spår och framför allt nya tunnelbanekopplingar studeras vidare.  
Nya stadsutvecklingsområden ska utvecklas gemensamt med nya kommunikationsstråk och ge resandeunderlag för nya tvärförbindelser. Huvudprincipen i planeringen ska vara att studera hur stadsutveckling och kommunikationsplanering kan stödja varandra. Resandet kan bli en tydligare del i stadens offentliga rum med ökad integration och trygghet.
- **Planera för ett ökat resande med cykel och båt**  
Arbetet med att skapa ett sammanhängande och snabbt cykelnät i regionen ska fortsätta. Det innebär att cykelresor ska beaktas i samma fas i planeringen som spår och vägar. Särskilt intresse ska ägnas åt att skapa säkra passager vid viktiga knutpunkter.  
Möjligheten att utnyttja stadens vatten till nya kommunikationsstråk och fler färjelinjer för persontrafik bör studeras i samarbete med framför allt SL och Vägverket. I planeringen av områden i anslutning till vattnet bör hänsyn tas till en effektiv anslutning till annan kollektivtrafik eller till cykeltrafik.

## 2.6

# Bostadsförsörjning i en växande stad

Ökat bostadsbyggande har under det senaste decenniet varit en av stadens främsta prioriteringar, till stor del mot bakgrund av den mycket stora inflyttningen till regionen under 1990-talet och de senaste årens babyboom i Stockholm. Att trygga den långsiktiga bostadsförsörjningen är också en central fråga för den översiktliga planeringen.

Det har sedan början på 1990-talet skett betydande förändringar inom bostadspolitik. Samhällets inflyttande har successivt minskat och risker och ansvar har flyttats över till bostadskonsumenter, byggherrar och långivare. Från och med 2007 har de statliga investeringsstöden till bostadsproduktion avvecklats helt. Stockholms stad har dock alltså inflyttande över bostadsförsörjningen genom sitt stora markinnehav, sitt ansvar för den fysiska planeringen samt genom ägandet av de tre allmännyttiga bostadsbolagen och bostadsförmedlingen.

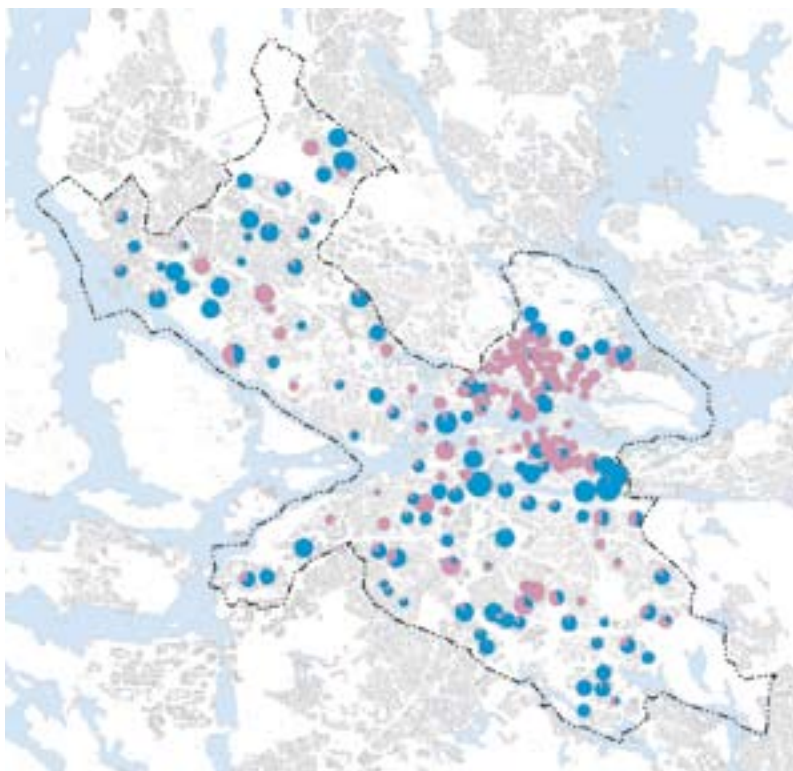
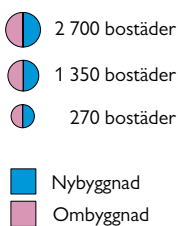
### Ökat bostadsbyggande de senaste åren

Produktionen av bostäder har ökat kraftigt de senaste åren i såväl staden som regionen i övrigt. Från år 2000 och till och med 2007 har över 25 000 nya bostäder blivit färdiga för inflyttning i nya bostadshus och genom ombyggnadsprojekt i Stockholms stad. Skillnaderna mellan åren är stora och de två senaste åren har stått för en stor del av ökningen med sammanlagt cirka 10 000 lägenheter.

Av den totala ökningen har 49 procent varit bostadsrätter, 47 procent hyresrätter och 4 procent småhus med varierande upplåtelseform. Hyresrätterna innefattar många specialbostäder, framför allt studentbostäder, och ordinarie hyresrätter omfattar runt en tredjedel av de nya bostäderna.

#### Nya bostäder i Stockholms stad 2000–2007

Nettotillskott av bostäder per basområde i nya respektive ombyggda hus. Källa: USK AB



Stadsutvecklingsområdena i närheten av innerstaden är stadens största resurs för bostadsbyggandet och ett stort antal bostäder har också byggts i dessa områden under 2000-talet, framför allt i Hammarby Sjöstad och Liljeholmen-Årstadal. Kartillustrationen visar dock att byggandet har varit spritt över hela staden med många små och medelstora bostadsprojekt, inte minst i söderort. Ett betydande tillskott av bostäder har också skett genom ombyggnad av vindar i innerstaden.

### Fortsatt hög efterfrågan på bostäder

De senaste årens utbyggnad har minskat bostadsbristen, men det finns fortfarande stora behov av bostäder för hushåll med begränsad ekonomi och av bostäder i attraktiva lägen. Ett tecken på det är att över 100 000 invånare i Stockholms stad står i bostadsförmedlingens kö, även om flertalet av dessa redan har sitt boende ordnat.

Mycket talar också för en fortsatt hög efterfrågan på bostäder i staden. Stadens befolkning har ökat kraftigt 2006 och 2007 med cirka 12 000 personer per år, till stor del beroende på en stor inflyttning från andra länder och ett högt barnafödande. Stadens framtidsutredning visar på en fortsatt befolkningstillväxt med i genomsnitt 7 000 personer per år fram till år 2030. Behovet av nya bostäder från 2008 till och med 2030 uppgår enligt dessa prognoser till cirka 65 000–70 000. Det är därmed nödvändigt att fortsätta de senaste årens stora satsningar på en hög takt i bostadsbyggande.

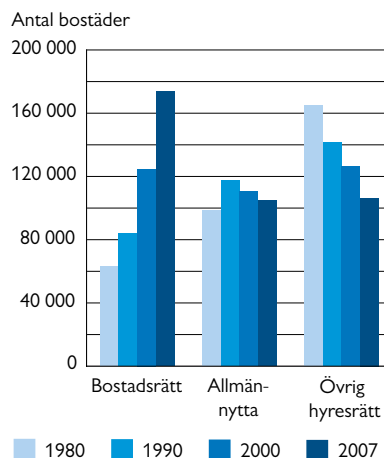
### Många planer för de kommande åren

Målet för perioden 2007–2010 är att det ska byggas 15 000 nya bostäder. Det pågår en omfattande bostadsplanering för stadsutvecklingsområden och i övriga staden. De projekt som är aktuella i planeringen, genom beslut om start-PM i stadsbyggnadsnämnden och markanvisning i exploateringsnämnden, omfattar hösten 2008 cirka 35 000 nya bostäder. Därutöver finns utvecklingsprojekt med ytterligare bostäder som inte kommit lika långt i planeringen.

Den samlade bedömningen är att staden har en beredskap för att möta efterfrågan på bostäder under det kommande decenniet. Detta samrådsunderlag har dock siktet inställt på hela perioden fram till 2030 med utblickar till 2050 och det är angeläget att identifiera strategiska områden för framtiden med potential för att klara den långsiktiga bostadsförsörjningen enligt de aktuella prognoserna.

### Hög ambitionsnivå för de nya boendemiljöerna

Staden har en hög ambitionsnivå när det gäller stadsmiljön i de nya bostadsområdena och kvaliteterna på de nyproducerade bostäderna. Målet är att skapa goda förutsättningar för blandade och levande områden med såväl bostäder och arbetsplatser som lokaler för kommersiell och offentlig service. Lokalmarknaden har dock varit svag och staden har på många platser haft svårt att intressera kommersiella intressen och offentliga verksamheter att etablera butiker och kontor. Inriktningen har därför varit att hitta lägen och huvudstråk med kommersiell potential i de nya bostadsområdena.



### Bostadsbeståndets utveckling

Antalet lägenheter i flerbostadshus uppdelat per upplåtelseform mellan 1980 och 2007.

Källa: USK AB

### Riktlinjer för bostadsförsörjning

Varje kommun ska enligt bostadsförsörjningslagen ta fram riktlinjer för bostadsförsörjningen en gång per mandatperiod. I förslaget till budget för 2009 framgår att Stockholms stad ska samordna detta uppdrag med översiktsplaneringen och att den slutliga översiktsplanen ska utgöra stadens riktlinjer för bostadsförsörjningen.

## Planeringsinriktning

- **Planera för ett jämnt och kontinuerligt bostadsbyggande**

Det sker ofta stora svängningar på bostadsmarknaden som påverkar bostadsbyggandet. Stadens planering ska dock utgå från de långsiktiga behoven av bostäder och det är angeläget att arbeta med många olika typer av bostadsprojekt för att göra det intressant att bygga både i hög- och lågkonjunktur. Det är också viktigt att fortsätta arbetet för att få in fler aktörer på bygg- och bostadsmarknaden, bland annat genom att anvisa mark till nya företag.

- **Variera utbudet av bostäder i hela staden**

Målet om att skapa ett variationsrikt utbud av bostäder i hela staden har länge varit centralt för Stockholms stad. Det ska finnas olika typer av bostäder med olika upplåtelseformer i stadens alla delar. Det gäller bland annat att intressera byggherrar att satsa på nya upplåtelseformer och bostadstyper i områden som idag har ett ensidigt utbud. Ett samlat utvecklingsarbete och en aktiv markpolitik är viktiga för att nå målen.

En annan stor utmaning för staden är att skapa förutsättningar för nya bostäder som även hushåll med begränsade ekonomiska resurser kan efterfråga. En stor mångfald av byggherrar med olika profil kan bredda utbudet av bostäder i olika prisklasser, men den viktigaste insatsen är alltså att genom nyproduktion skapa flyttkedjor så att billigare bostäder blir lediga.

### Framtida brist på områden för teknisk försörjning

Stockholms tekniska försörjning bygger på storskaliga lösningar för hantering av vatten, avlopp, avfall och energi. Det är angeläget att dra nytta av storstadens goda förutsättningar för att skapa effektiva försörjningssystem jämfört med mer glest bebyggda samhällen.

Det saknas redan idag områden för anläggningar inom den tekniska försörjningen, framför allt när det gäller verksamheter som kräver skyddsavstånd till bebyggelse. En förtätning av staden innebär att behovet av områden för försörjningssystemen väntas bli än mer påtagligt både inom de centrala delarna av Stockholm och i övriga regionen.

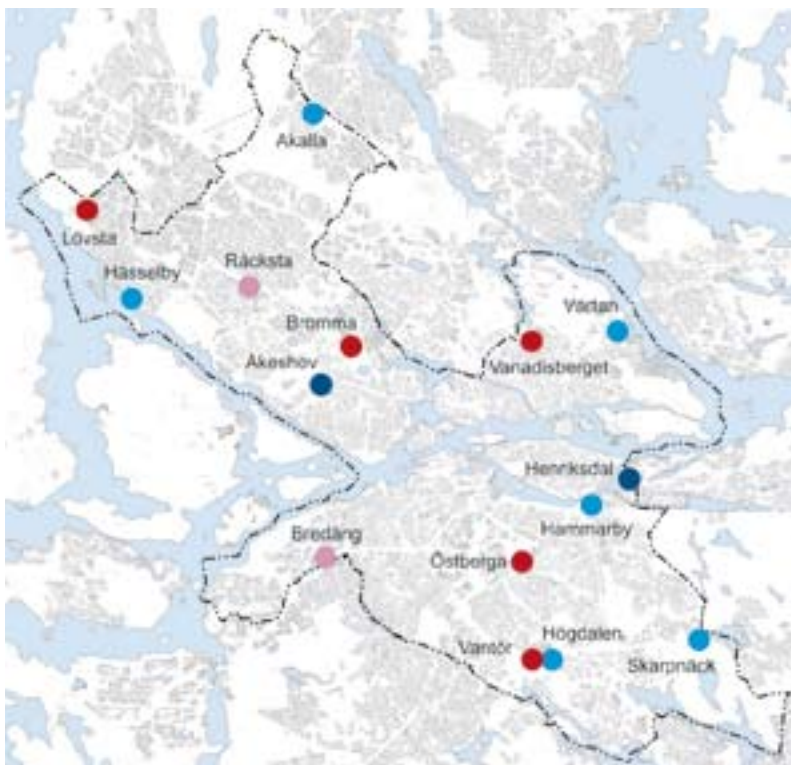
### Nya energilösningar studeras för minskad klimatpåverkan

Energianvändningen i Stockholm måste bli effektivare, med hänsyn till såväl klimatförändringar som ekonomiska aspekter. Utbyggnaden av Hammarby Sjöstad är ett exempel på hur staden planerat med ett helhetstänkande för att minska alla typer av miljöbelastningar. Det är viktigt att utveckla nya projekt som kan tjäna som goda exempel så att Stockholm kan förbli en internationell förebild för energieffektiva lösningar och en betydande marknad för de aktörer som satsar på ny miljöteknik.

Staden och regionen bör också ha en god beredskap för nya energilösningar, till exempel när det gäller anläggningar för framtida biobränslebaserad kraftvärmeproduktion, mark- eller tunnelförläggning av kraftledningar samt utbyggnader för biogasproduktion och distribution. Därutöver behöver naturligtvis möjligheten att minska klimatpåverkan inom transportsektorn prioriteras i enlighet med vad som nämnts tidigare. Detta gäller såväl förutsättningar för utbyggnad av kollektivtrafiken i staden och regionen som en mer diversifierad drivmedelsförsörjning.

#### Lövsta

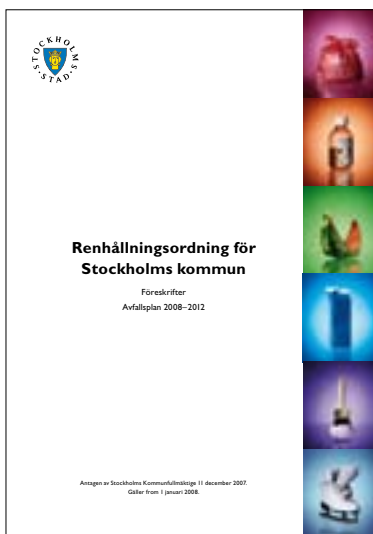
Staden har i ÖP99 reserverat Lövsta för framtida behov av kommunalteknisk verksamhet och mycket talar för att området på sikt behövs för detta ändamål. Samtidigt finns andra anspråk på området, bland annat att utveckla större bostadsstadsdel samt att bevara de starka natur- och kulturvärdena i Kyrkhamnsområdet. Inriktningen för Lövsta måste studeras vidare i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.



#### Områden för stadens tekniska försörjning

- Transformatorstation
- Återvinningscentral
- Värmeverk/kraftvärmeverk
- Reningsverk





**Renhållningsordning med avfallsplan** redovisar uppgifter om allt avfall som uppkommer inom kommunen. Planen som riktar sig till alla som bor och verkar i staden, redovisar även kommunens åtaganden och långsiktiga planering för hantering av avfall.

Antagen av kommunfullmäktige i december 2007.

På senare tid har flera olika koncept för en mer energieffektiv bebyggelse utarbetats, som till exempel så kallade passivhus. Det finns även en stor potential till att minska energianvändningen i befintliga bostäder och lokaler, i synnerhet mot bakgrund av att den äldre och mindre energieffektiva bebyggelsen är så dominerande i Stockholm. Det stora bostadsbeståndet från 1960- och 70-talet står inför omfattande renoveringsbehov och möjligheten att minska bostädernas klimatpåverkan bör tas tillvara i samband med dessa ombyggnader.

### En modern avfallshantering ställer krav på planeringen

En annan utgångspunkt för översiktsplaneringen är stadens mål om minskade avfallsmängder, omhändertagande av farligt avfall, ökat nyttiggörande av avfall samt om god tillgänglighet i avfallshanteringen. Avfallsmängderna ökar i takt med en växande befolkning men också på grund av att mängden avfall per person tenderar att öka.

Det är idag förbjudet att deponera brännbart material som kan ge energi i värmekraftverk. Det innebär ett minskat behov av platser för deponi, men ett ökat behov av platser för omlastning och krossning. Utmaningen i en tät stad med stor konkurrens om marken är att skapa system för insamling av källsorterat avfall som är lättillgängliga och samtidigt väl anpassade till stadsmiljön.

### Regionalt samarbete för en effektiv varuförsörjning

För att staden ska fungera krävs att varor som ska in till eller ut från staden kan transporteras på ett rationellt, kostnadseffektivt och miljöanpassat sätt. Idag går strömmarna av konsumtionsvaror till Stockholm huvudsakligen från södra och västra Sverige, men handelsströmmarna österut är de som ökar snabbast. Trenden är att alltmer gods transporteras på väg och med flyg medan järnvägstransporterna minskar.

För stadens del finns större terminalområden vid Västberga-Årsta och Lunda och dessa områden har markerats särskilt på plankartan. Årsta utgör en kombiterminal där gods, framför allt livsmedel, omlastas mellan järnväg och distribuerande lastbilar medan Västberga och Lunda utgör omlastningsstationer och distributionscentra för en mängd olika varor. Områdena ligger nära kapacitetsstarka trafikleder och har en god tillgänglighet till målpunkterna för transporterna. Det finns starka skäl att i dagens läge behålla dessa verksamheter, trots att områdena är attraktiva för annan markanvändning.

På längre sikt är det mycket som talar för en omstrukturerad av Stockholmsregionens godstransportsystem. Trenden är att terminaler och storlager flyttar längre ut från regionens centrala delar till platser där marken ofta är billigare och lönekostnaderna lägre. Därmed väntas behovet av fler och mindre omlastningscentraler i närheten av regionens centrala delar öka.

En central regional fråga är därmed god framkomlighet för gods- och varustransporterna med särskild fokus på godstransporter till sjöss och på järnväg. Stadens initiativ om en ny containerhamn i Norvik/Nynäshamn har stor betydelse i detta sammanhang. Det är även viktigt att värna och utveckla sjötransporter för tunga godstransporter av exempelvis bergmaterial. Bergmaterial bör inte transporteras mer än 2–4 mil med lastbil för att hanteringen ska vara ekonomiskt och miljömässigt acceptabel.

## Planeringsinriktning

- **Värna områden för tekniska försörjningssystem**

Staden ska värna kvarvarande områden med tillräckliga skyddsavstånd till bebyggelse och vid behov pröva nya platser för stadens tekniska försörjning. Med tanke på den hårdnade konkurrensen om marken, bör staden även ha beredskap för att använda inbyggda eller underjordiska utrymmen för mellanlagring, upplag och liknande verksamheter.

- **Intensifiera samarbetet kring anläggningar för nya energilösningar i staden och regionen**

Stadens fysiska planering måste möjliggöra nya lösningar för en förnyelsebar energiförsörjning såsom till exempel kraftvärmeproduktion baserad på biobränsle. I planeringen bör det också finnas beredskap för alternativa energikällor som solceller, vindkraft och geotermi med många småskaliga lösningar inom befintlig och tillkommande bebyggelse.

- **Planera för goda bostäder och lokaler i miljöanpassade och energieffektiva hus**

Stadens planering och bygglovgivning ska främja bostäder med en god boendemiljö och energieffektiva hus både i den befintliga bebyggelsen och nya projekt. Det är viktigt att följa den tekniska utvecklingen inom området och ha en beredskap för nya typer av lösningar och koncept.

- **Planera för ökad tillgänglighet i avfallshanteringen**

Miljöstationer och källsorteringsplatser för vardagsavfall ska förläggas till lättillgängliga platser, samtidigt som stadsmiljön beaktas. En nedgrävning av källsorteringsplatserna har här stora fördelar, men det kommer att krävas en kombination av insamlingssystem som är anpassade till de lokala förutsättningarna.

- **Utveckla och värna funktionerna i stadens terminalområden**

Terminalområdena i Västberga-Årsta och Lunda ska värnas i sin nuvarande funktion. Staden måste dock ha beredskap för framtida förändringar inom transport- och logistikbranschen med en efterfrågan på mindre omlastningscentraler nära innerstaden. På sikt kan en sådan utveckling aktualisera en förändrad markanvändning i dessa områden.

## En mångsidig stad för kultur och upplevelser

### Översyn av byggnadsordningen

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med stadsmuseet inlett en översyn av Stockholms byggnadsordning. Förutom att komplettera vissa av beskrivningarna, är det angeläget att förtydliga att byggnadsordningen möjliggör nya spännande tillägg som utformas i kontrast till omgivande bebyggelse. Byggnadsordningen är dock inte tänkt att ingå som en del i den översiktsplan som behandlas av kommunfullmäktige, utan som ett särskilt program som beslutas av stadsbyggnadsnämnden och kulturnämnden.

### Stadens skönhet, värden och karaktär ska förvaltas för framtiden

Stockholm framhålls i Vision 2030 som en av världens vackraste städer och en mångsidig stad för kultur och upplevelser. Stockholm är också omtalat för sin skönhet och sin särpräglade stadsmiljö. Stadens vatten, närheten till naturen och den rika kulturhistorien med många märkesbyggnader är några av de kvaliteter som uppskattas av stockholmarna och som lockar besökare från hela världen.

Att förvalta Stockholms karaktär och skönhet har längre varit en central del i den fysiska planeringen. I Översiktsplan 1999 ingår Stockholms byggnadsordning med förhållningssätt till stadens karaktärsdrag med syftet att stadens skönhet och karaktär ska tillvaratas i stadens utveckling. Erfarenheterna av tillämpningen av byggnadsordningen är överlag goda. Nya tillägg i befintlig bebyggelse har kunnat utvecklas med utgångspunkt från kunskaper om stadens värden, och det har varit möjligt att infoga ny bebyggelse både i samspel med och i medveten kontrast till den omgivande bebyggelsen.

Samtidigt har staden utvecklats starkt sedan Översiktsplan 99 togs fram, inte minst med många små och medelstora bostadsprojekt i både ytterstaden och innerstaden. Kunskapen om stadens kulturhistoriska värden har ökat framför allt genom stadsmuseets omfattande inventering av bebyggelsen i ytterstaden.

### Turismen blir allt viktigare för Stockholm

Turismen får en allt större betydelse för Stockholm. Besöksnäringen i staden har ökat med över 40 procent den senaste tioårsperioden, framför allt inom logi och restaurang. Staden har idag en hög hotellstandard med många högklassiga hotell, även om det finns en brist på hotell i budgetklass. En fortsatt ökning av antalet besökare kan aktualisera en ytterligare förstärkning av hotellkapaciteten.

De mest utmärkande platserna och stråken för turister är Stadshuset, Kungliga slottet, Vasamuseet, Fjällgatan, Djurgården, Strandvägen och stråket från Drottninggatan mot Södermalm. Staden och berörda fastighetsägare har gjort flera upprustningar av publika lokaler och offentlig miljö på dessa platser men det behövs samlade och långsiktiga satsningar på några av de viktigaste turiststråken.

### Satsningar på mässor och evenemang i regionen

Det har länge pågått diskussioner om att förbättra möjligheten till stora publika evenemang. Det pågår planering för en ny nationalarena i Solna och för Stockholmsarenan vid Globen. Det finns därutöver en mängd idéer om arenor för idrott och evenemang. Ett problem idag är att det saknas centrala ytor där tillfälliga evenemang kan anordnas. Exempelvis finns idéer om att utnyttja stadens vatten på ett nytt sätt.

Stockholm har vidare en stark position som mäss- och kongresstad med Stockholmsmässan och satsningarna på den nyligen invigda Kistamässan och kommande Stockholm Waterfront vid Klarabergsgatan. Dessa platser har också en potential för nya verksamheter inom upplevelse- eller mässanknuten verksamhet som kan tas tillvara.

### Utbudet av kultur och upplevelser varierar mellan stadens delar

Stockholms innerstad har en stor attraktionskraft när det gäller lokaliseringar för kultur och upplevelser. Här finns idag merparten av regionens teatrar, museer och andra kulturinstitutioner. Det saknas dock inte idéer för att lokalisera nya större anläggningar för kultur, idrott och upplevelser i ytterstaden, bland

annat inom olika integrationsprojekt. En sådan utveckling skulle på många sätt bidra till ökad attraktivitet och dynamiska effekter för ytterstaden.

Det bör samtidigt poängteras att det finns ett starkt lokalt kulturliv i många delar av Stockholm med bland annat mindre teatrar och välbesökta bibliotek. Allt fler kulturutövare lyfter också fram ytterstaden som en kreativ miljö med ett stort utbud av lokaler som passar för kulturverksamhet. Även den offentliga miljön i parker och på gator och torg har en stor betydelse för att Stockholm ska vara en mångsidig stad för kultur och upplevelser, i såväl inner- som ytterstaden.

#### Populära bibliotek i ytterstaden

Västerort	
Kista	190 700
Rinkeby	155 600
Tensta	140 600
Söderort	
Farsta	177 000
Högdalen	151 000
Skärholmen	139 200

Antal besökare i större stadsdelsbibliotek i ytterstaden 2007. Källa: Stockholms stadsbibliotek

### Planeringsinriktning

- **Bevara och utveckla Stockholms skönhet, historiska värden och karaktär**  
Planeringen ska säkerställa att stadens kvaliteter tas till vara och utvecklas. Förslag till förändringar och tillägg analyseras med utgångspunkt från hur de inverkar på stadens skönhet, historiska värden och karaktär såsom de beskrivs i Stockholms byggnadsordning i ÖP99. Det är därutöver viktigt att staden arbetar för nya högklassiga och spännande byggnader, inte minst i city och strategiska områden och samband.
- **Utveckla Stockholms viktiga turiststråk och anläggningar för större evenemang**  
Staden ska verka för etablering av arenor av internationell karaktär, nya kulturinstitutioner och museer. Möjligheterna till ett brett utbud av evenemang i det offentliga rummet bör säkerställas bland annat genom att planera för fler ytor där tillfälliga evenemang kan anordnas.  
De viktigaste turiststråken bör utvecklas genom en medveten planering och långsiktiga satsningar. Evenemangsområdet på Södra Djurgården är prioriterat i likhet med stråket Drottninggatan-Gamla stan-Skeppsbron-Götgatan där ombyggnaden av Slussen ger stora förutsättningar att stärka kopplingen mellan Gamla stan och Södermalm.
- **Öka mångfalden av offentliga miljöer och lokaler för kultur och upplevelser**  
Den offentliga miljön ska ses som en central del i en mångsidig storstad för kultur och upplevelser och det är viktigt att på strategiska platser skapa intensiva miljöer med många värden. I samband med stadsutveckling ska behovet av lokaler som passar för kulturlivet studeras, till exempel genom att ge nytt liv i äldre industribebyggelse.



**Stockholms miljöprogram** har sex övergripande mål:

- Miljöeffektiva transporter
- Giftfria varor och byggnader
- Hållbar energianvändning
- Hållbar användning av mark och vatten
- Miljöeffektiv avfallshantering
- Sund inomhusmiljö

Antaget av kommunfullmäktige i november 2007.

I Stockholm finns stora förutsättningar för ett gott och hälsosamt liv. Översiktsplaneringen utgår från en helhetssyn på människors hälsa och välbefinnande, där de socioekonomiska förhållandena har en stor betydelse. Valet av stadsbyggnadsstrategi har på detta sätt en stor inverkan på möjligheterna att uppnå en god miljö och en hälsosam stad. Helhetsresonemangen om hållbar utveckling utvecklas i kapitel 3 i detta samrådsunderlag.

### Stadens miljöprogram anger inriktningen

Stockholms miljöprogram för 2008–2011 har sex övergripande mål och ett antal delmål som sammanfattar stadens ambitioner inom miljöområdet. De viktigaste delmålen för översiktsplaneringen är bland annat att minska utsläppen från trafiken, öka andelen stockholmare som åker kollektivt, cyklar eller går samt att minska trafikbullret utomhus och utsläppen av växthusgaser från energianvändning.

### Problem med trafikbuller har varit i fokus

Buller från vägtrafiken är ett av storstadens miljö- och hälsoproblem. I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka och antalet stockholmare som utsätts för störande bullernivåer har minskat. Åtgärderna har bestått i skyddsåtgärder som skärmar och ljuddämpande fönster, men det har även genomförts insatser som riktar sig mot vägtrafiken, till exempel trängselskatten och lokala hastighetsbegränsningar. Tunnel förläggningen av Söderleden och Södra länken har naturligtvis även betytt mycket på Södermalm och i Årsta. Det finns också intressanta försök med annan vägbeläggning och tystare däck som skulle ge en bättre ljudmiljö i staden.

En svårighet i planeringen har varit att de nationella reglerna för bostäder i bullerutsatta områden varken har varit tydliga eller tillräckligt anpassade till storstädernas särskilda förutsättningar. De platser där man utan problem klarar de nationella riktvärdena ligger ofta i grönområden och långt ifrån god kollektivtrafik. Ett bostadsbyggande i sådana lägen skulle både påverka grönsstrukturen negativt och leda till ökad biltrafik, som i sin tur försämrar miljön och ökar bullret på andra platser.

Staden har mot denna bakgrund utvecklat den så kallade Stockholmsmodellen för detaljplanering och trafikbuller tillsammans med länsstyrelsen. Modellen är en tillämpning av de nationella reglerna för buller som syftar till att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden, samtidigt som Stockholm kan byggas ut på ett långsiktigt hållbart sätt.

Fortfarande återstår stora oklarheter när det gäller de nationella reglerna för buller från flygtrafiken där en strikt tolkning skulle kunna omöjliggöra nya bostäder inom en cirka 6 km lång zon från Södermalm till Bromma flygplats. Staden avser att delta i det utredningsuppdrag som regeringen lämnade till Boverket i september 2008.

### Svårigheter att planera för förbättrad luftkvalitet

Kommunen måste i all planering och tillsyn se till att de miljökvalitetsnormer som staten fastställt inte överskrids. Reglerna för miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet har dock försvårat många angelägna förtätningsprojekt i Stockholm som vid en sammanvägd bedömning är långsiktigt hållbara. Senare domar i regeringsrätten avseende Hornstull och Norra Länken har dock givit stöd för stadens hållning att det är rimligt med lokala försämringar av luftkvaliteten där få människor stadigvarande vistas om det förbättrar luften för många på andra platser i staden.

**Stockholmsmodellen** för detaljplanering och trafikbuller innebär följande planeringsprinciper:

- Bostäder ska byggas så att man kan sova om natten utan att få sömnen störd av buller.
- Hälften av boningsrummen ska ligga mot tyst sida.
- Varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst uteplats.

Åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormer för partiklar och kvävedioxid bör i första hand ha generell karaktär och inriktas på att minska störningar vid källan. Några viktiga åtgärder är förbättrad avgasrening och minskad dubbäcksanvändning. Detta har staden små möjligheter att påverka.

Den fysiska planeringen kan dock främja en markanvändning och ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter. I detaljplaneringen kan utformningen av bebyggelsen till viss del påverka den lokala luftkvaliteten, men den har mycket begränsad effekt för situationen i staden som helhet.

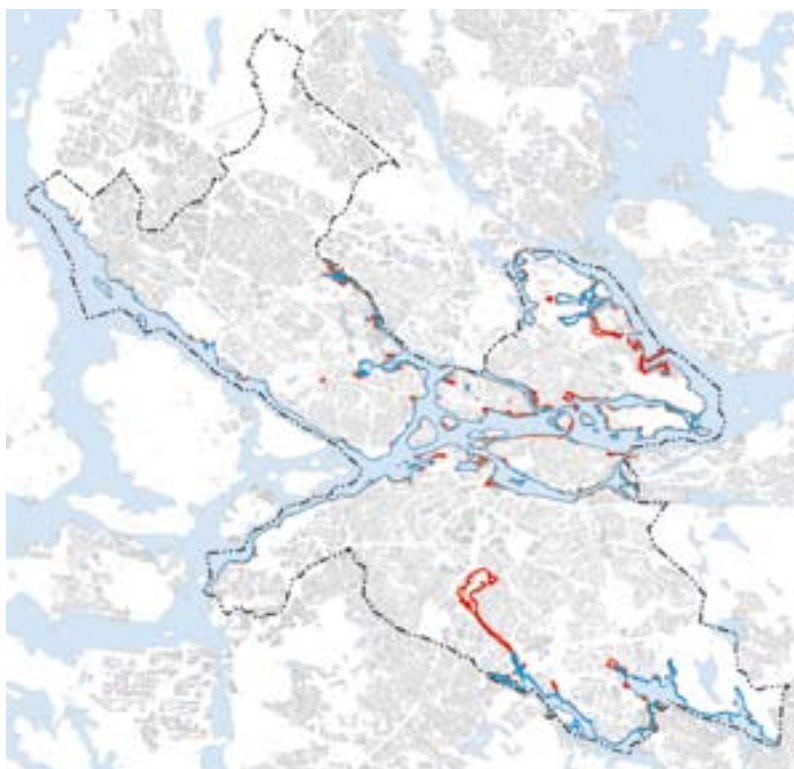
### Nya kunskaper om klimatförändringarnas effekter

En högaktuell fråga i samhällsdebatten är de globala klimatförändringarna. Stadens mål att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2050 är, som nämnts flera gånger tidigare i detta underlag, en central utgångspunkt för den fysiska planeringen. Samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar måste även planläggningen anpassas till ett nytt klimat, bland annat med tanke på att bebyggelse och infrastruktur har lång livslängd.

Klimatförändringarna innebär högre vattennivåer i Östersjön och att långvariga och intensiva regn blir vanligare. Detta kan ge översvämningar av Mälaren, andra sjöar och vattendrag som påverkar lågt belägna områden och tunnlar för stadens tekniska försörjning med mera. Grundvattennivåerna förväntas också variera mer, vilket kan leda till skred och skador på byggnader.

### Utveckling av miljöprofilområden

Stockholm ska ta tillvara och vidareutveckla erfarenheterna av miljöarbetet i Hammarby Sjöstad i all stadsutveckling. Norra Djurgårdsstaden och ytterligare ett område i söderort utgör därutöver områden där särskilt intresse läggs vid att vidareutveckla det hållbara stadsbyggandet. Arbetet sker i nära samverkan med branschen.



### Nytt avtal för Bromma flygplats

Kommunfullmäktige förlängde i mars 2008 upplåtelseavtalet med Luftfartsverket för Stockholm Bromma flygplats till och med år 2038. Avtalet innebär bland annat:

- Antalet flygrörelser begränsas till 80 000 per år som riktvärde
- Flygplatsen är stängd nattetid
- Ny bostadsbebyggelse kan prövas nordost och sydväst om flygplatsen där dagens flygbullernivåer understiger FBN 55 och 80 dBA max.

### Översvämningsrisker

inom Stockholms stad före ombyggnad av Slussen. Källa: Klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60)

- 63 % risk att översvämmas en gång på 100 år
- 1 % risk att översvämmas en gång på 100 år

## Planeringsinriktning

- **Skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden**  
Stockholmsmodellen för buller kan tillämpas vid detaljplanering för att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden, samtidigt som Stockholm byggs ut på ett långsiktigt hållbart sätt. Nya bostäder kan på dessa platser utformas med en ”tyst sida” med hjälp av planbestämmelser.
- **Arbeta för förbättrad luftkvalitet i staden**  
Planeringen ska stödja en utveckling mot en markanvändning och ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter och främjar kollektivt resande. Vid utformning av ny bebyggelse ska negativ påverkan på den lokala luftkvaliteten minimeras. I övrigt ska åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna inriktas på att minska störningar vid källan.
- **Öka beredskapen för klimatförändringarna**  
Vid planering i områden som hotas av översvämning eller skred måste markarbeten och konstruktion av byggnader och anläggningar anpassas efter riskerna. Samhällsviktiga funktioner bör lokaliseras till platser utanför riskområdena eller utformas med stor hänsyn till riskerna. Dagvatten bör i största möjliga utsträckning omhändertas lokalt med genomsläppliga ytor.
- **Utveckla miljöeffektiva stadsutvecklingsområden**  
Miljöprofilstadsdelarna Norra Djurgårdsstaden och ytterligare en stadsdel i söderort kommer att stå i fokus de närmaste åren. I samband med planläggning och exploatering ska såväl beprövade som nya metoder för ett hållbart stadsbyggande användas i nära samverkan med näringslivet. Miljöeffektiva lösningar ska initieras för bland annat avfallshantering, energiförsörjning och -effektivisering, byggprocesser och materialval med mera. Miljöprofiler för olika områden ska utformas med utgångspunkt i platsernas skilda förutsättningar.





# 3.

## Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt

I fokusområdena presenteras ett antal viktiga planeringsinriktningar. Analysen visar att det behövs en strategi för stadsbyggandet som väger samman intressen och mål och som stödjer en långsiktigt hållbar tillväxt. De strategier som presenteras här innebär att staden ska skapa en levande stadsmiljö i hela Stockholm, stärka strategiska samband, satsa på tyngdpunkter och arbeta för fortsatt utveckling av den centrala staden.

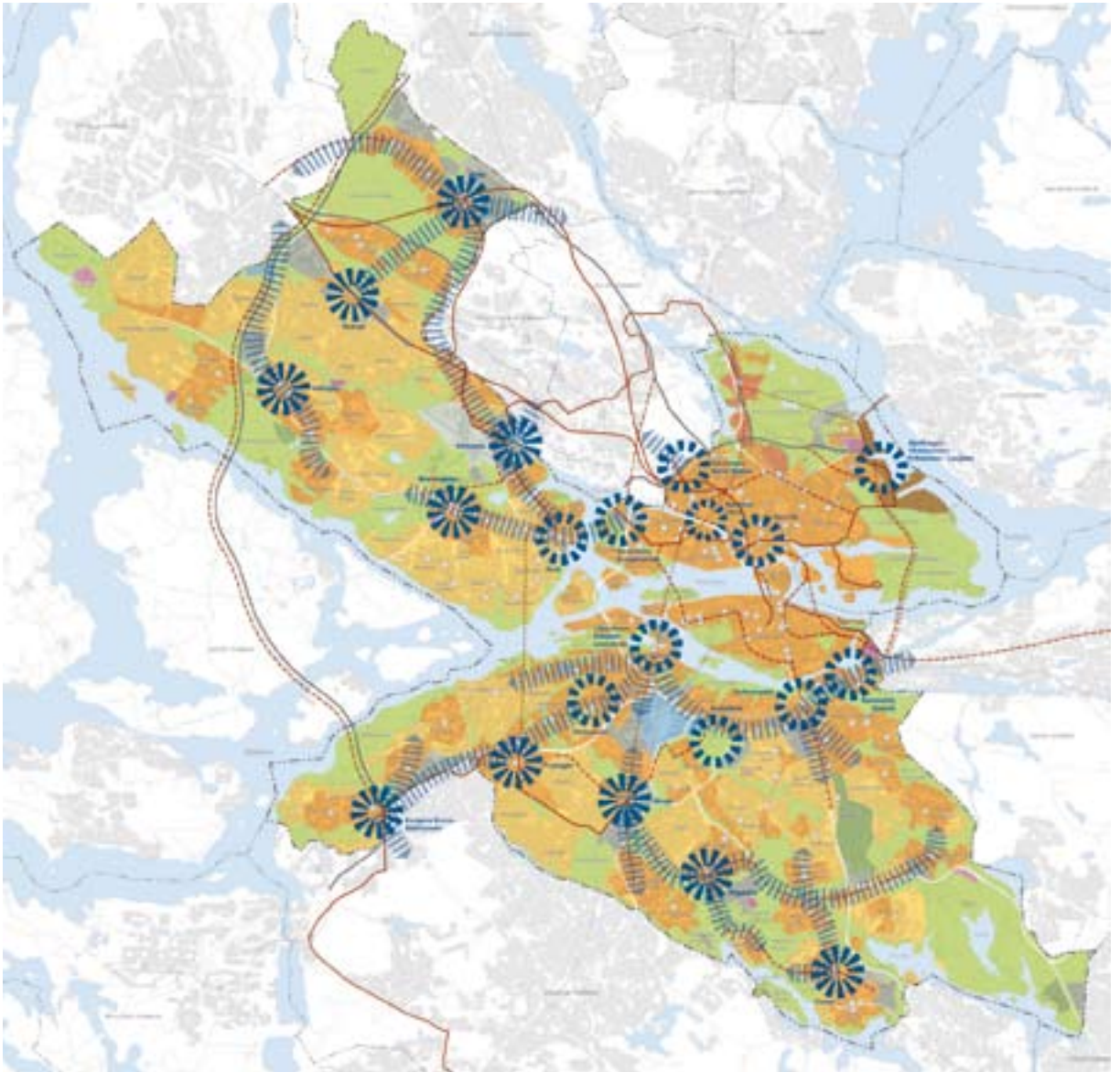


Visionen om ett Stockholm i världsklass ställer krav på en strategisk och långsiktig planering och på att stadsbyggandet kan skapa goda förutsättningar för en hållbar tillväxt. I en dynamisk storstad ökar konkurrensen om marken och staden måste ha en hög långsiktig beredskap för att möta de framtida behoven. Stadens strategi för det framtida stadsbyggandet måste också bidra till att upprätthålla och öka regionens attraktionskraft för boende, företag och besökare, framför allt i och med den allt starkare internationella konkurrensen mellan olika storstadsregioner.

De förslag som presenteras i detta avsnitt utgör centrala strategier för stadens utveckling mot en stad som är mångsidig och uppleveserik, innovativ och växande och en stad för medborgarna i enlighet med Vision 2030. De fyra förslagen ska ses som en samlad stadsbyggnadsstrategi där de olika delarna samverkar och stödjer varandra. Detta kapitel avslutas med ett resonemang om strategiernas möjligheter att nå en hållbar utveckling.

Stadsbyggnadsstrategierna och den nuvarande användningen av mark- och vatten illustreras på följande sätt på samrådsunderlagets kartbilaga:

Samrådsunderlagets kartbilaga



## Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm

I Vision 2030 betonas vikten av att Stockholm ska fortsätta utvecklas och av att hela staden är attraktiv för boende, företag och besök. Det förutsätter en väl avvägd planering för att främja en levande och trygg stadsmiljö i stadens alla delar. Detta gäller såväl planeringen för de strategiska områden och samband som särskilt pekas ut i detta samrådsunderlag som arbetet med små och medelstora kompletteringsprojekt i stadens övriga delar.

### **Verka för en blandad stad i alla delar av Stockholm**

Att utveckla en levande stadsmiljö handlar om att skapa en blandad stad och tillgodose dagens och morgondagens behov av bostäder, arbetsplatser, offentlig och kommersiell service, kultur och parker med mera. De planeringsinriktningar som redovisas i kapitel 2 ger vägledning för den närmare planeringen på områdesnivå eller i detaljplaneringen. Den övergripande målsättningen är att förvalta och utveckla en attraktiv stad i alla delar av Stockholm med en god blandning av sådana funktioner som är viktiga för stockholmarnas vardag och för olika verksamheter. Den blandade staden ger förutsättningar för en levande och trygg miljö där det finns människor i rörelse stora delar av dygnet.

### **Förvalta stadens kvaliteter samtidigt som Stockholm utvecklas**

Stadsbyggandet ska hantera utmaningen att bevara och utveckla Stockholms skönhet och stora kvaliteter samtidigt som staden växer och förändras. Kompletteringar och förnyelse kommer även i framtiden att ske till stor del inom ramen för nuvarande användning av mark- och vattenområden och inom den grundläggande bebyggelsestrukturen såsom den beskrivs i stadens byggnadsordning. På detta sätt kan stadens unika kvaliteter förvaltas långsiktigt.

De stadsbyggnadsstrategier som presenteras här innebär en mer omfattande omvandling på vissa platser där dagens markanvändning och bebyggelsekaraktär förändras. De mer genomgripande förändringarna är i första hand aktuella i de strategiska områden och samband som redovisas i samrådsunderlaget. Större omvandlingar kan emellertid i vissa fall bli aktuella även i andra områden för att tillgodose tillkommande behov eller möta nya förutsättningar.

Alla stadsdelar har stora värden som ska tas tillvara i den fysiska planeringen. Det kan exempelvis gälla verksamheter eller karaktärsskapande bebyggelse som bidrar till en levande stadsmiljö och till stadsdelarnas särprägel. Värdefulla park- och grönråk är naturligtvis en viktig kvalitet för boende, verksamma och besökare som ofta kan utnyttjas på ett bättre sätt. En annan generell utgångspunkt är att ny bebyggelse alltid ska hålla minst lika hög kvalitet som sin omgivning och att den ska placeras och utformas så att den bidrar till en attraktiv stadsmiljö. Det ska, som nämnts tidigare i underlaget, vara möjligt att med utgångspunkt i byggnadsordningen tillföra ny bebyggelse som medvetet skiljer sig från omgivande bebyggelse.

### **Stärk det lokala utvecklingsarbetet genom en långsiktig planering**

Stockholms stadsdelar har olika karaktärer och skiftande förutsättningar. Det är nödvändigt med ett starkt och långsiktigt lokalt utvecklingsarbete och en god dialog med dem som bor eller är verksamma i stadens olika delar. Planeringen bör beakta de lokala behoven och formulera långsiktiga inriktningar för hur en levande stadsmiljö ska förvaltas och utvecklas. Det lokala utvecklingsarbetet ska också säkerställa att det finns tillräckliga utrymmen för stadsdelarnas långsiktiga behov av förskolor, skolor, kommersiell service,

kultur, idrott och anläggningar för teknisk försörjning i enlighet med planeringsinriktningarna i kapitel 2.

Det finns fortfarande behov av att öka utbudet av bostäder i de flesta delarna av Stockholm. Det är angeläget att utbyggnaden av bostäder fortsätter och att den på ett tydligt sätt kopplas till såväl de lokala behoven som staden samlade bostadsförsörjning. Därmed kan staden ta tillvara möjligheten att ge liv åt en stadsdel och underlag för service samtidigt som möjligheterna att bo kvar i sin stadsdel ökar. En väl genomförd kompletteringsbebyggelse ger även förutsättningar till förbättringar av den offentliga miljön, till exempel genom satsning på parker och idrottsytor.

Vissa delar av Stockholm har en snabbare och mer intensiv utveckling än andra och det är viktigt att dra nytta av den tillväxt som sker i Stockholms mer expansiva områden för att nå en balanserad utveckling i staden som helhet. Detta är särskilt motiverat i vissa socioekonomiskt utsatta stadsdelar i ytterstaden. Inom ramen för Järvalyftet studeras också hur stadsdelarna på Järvaområdet tydligare kopplas till utvecklingen i Kista både i form av förbättrade fysiska samband och av utveckling av det lokala näringslivet.

### **Skapa attraktiva offentliga miljöer i hela staden**

Gator, torg och parker är viktiga mötesplatser som har stor betydelse för stockholmarnas livskvalitet. De offentliga miljöerna får också en allt större betydelse i takt med att staden växer och förtätas. Staden bör ha en hög ambitionsnivå när det gäller utformningen och förvaltningen av gator, torg, parker och grönområden så att dessa platser kan rymma många värden som attraherar många olika människor.

I stadens centrala delar finns ofta ett högt besöksstryck och slitage i offentliga miljöer och en hög kvalitet på drift och underhåll har en strategisk betydelse. På vissa platser i ytterstaden är utmaningen snarare att många offentliga miljöer upplevs som ödsliga och otrygga. Staden bör därför arbeta med att utveckla värden i dessa miljöer som lockar fler besökare.

Planeringen för en levande stadsmiljö handlar också om att skapa attraktiva närmiljöer runt de nya bostäderna. Ytor för rekreation och lek bör prioriteras och parkeringsytor och liknande bör i första hand förläggas i garage.

#### **Stadsbyggnadsstrategi: Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm**

- Verka för en blandad stad i alla delar av Stockholm
- Förvalta stadens kvaliteter samtidigt som Stockholm utvecklas
- Stärk det lokala utvecklingsarbetet genom en långsiktig planering
- Skapa attraktiva offentliga miljöer i hela staden

## Förstärk strategiska samband i staden och regionen



Staden har, som nämnts tidigare i detta underlag, höga ambitioner om en socialt och fysiskt mer sammanhållen stad. Många stadsdelar har otillräckliga kopplingar till närområdet och det är angeläget att staden arbetar långsiktigt för att fysiskt integrera områden med varandra och förstärka sambanden i staden och regionen.

En långsiktig utveckling av kopplingar och samband måste ses ur både ett lokalt och ett regionalt perspektiv. En förbättrad infrastruktur har självklart en avgörande betydelse. Det handlar dock även om ny bebyggelse som knyter samman staden och om att utveckla attraktiva parkstråk med nya målpunkter mellan olika områden. Nya starka samband kan härigenom adderas till Stockholms utpräglade radiella stadsstruktur. Detta är en viktig utveckling av Översiktsplan 1999 där huvudinriktningen är att områdena mellan ytterstadens stadsdelar i huvudsak ska bevaras.

### Förbättra tillgängligheten till den centrala staden

Den centrala staden har överlag en god tillgänglighet. Det finns dock stora kapacitetsbrister i det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet under rusningstrafik. Dessa brister blir allt mer påtagliga i takt med att befolkningen ökar och Stockholm förtätas. Staden måste fortsätta att agera för en förstärkning av transportsystemet för att en växande region ska kunna fungera på ett effektivt sätt i framtiden. Genomförandet av Citybanan och Mäljarbanan är de enskilt viktigaste projekten inom den närmaste tiden, men på sikt bör även andra större kapacitetsförstärkningar av kollektivtrafiken studeras, inte minst i form av en fortsatt utbyggnad av tunnelbanenätet på det sätt som skisseras i detta samrådsunderlag.

I ett mer lokalt perspektiv är det av stor betydelse att förstärka sambanden mellan stadsdelarna utanför tullarna och bebyggelsen på malmarna för inte minst gående och cyklisterna. Stadens vatten fungerar här som en naturlig avgränsning, men det finns möjligheter med ny bebyggelse och en god utformning av trafik- och gatumiljön skapa bättre kopplingar och att därmed främja den sociala sammanhållningen i staden. Förutsättningarna är framför allt stora mellan Södermalm och Liljeholmen respektive Gullmarsplan samt mellan Kungsholmen och Alvik.

### Planera för nya kommunikationsstråk i södra och västra Stockholm

De tyngdpunkter i södra och västra Stockholm som presenteras i underlaget har överlag en god regional tillgänglighet redan idag, framför allt in till centrala staden. Det är emellertid angeläget att planera för fler tvärgående kommunikationsstråk som på ett attraktivt sätt kan sammanbinda dessa strategiska områden med varandra. På plankartan redovisas ett flertal nya vägar och spår som är nödvändiga fram till 2020 respektive till 2030 och därefter för att ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsstruktur ska kunna skapas. Därutöver diskuteras några andra strategiska samband som måste studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Dagens och morgondagens vägar och spår är viktiga för att förstärka urbana samband i Stockholm, inte minst i ytterstaden. Exemplet Tvärbanan har med stor tydlighet visat att nya kommunikationer inte bara förbättrar tillgängligheten utan också ökar förutsättningarna till att skapa en attraktiv stadsmiljö med starka stadsmässiga samband. De spårbundna kommunikationerna har också fördelen att de skapar en stabilitet och tydlighet.

## Utveckla fler sammanhängande stadsmiljöer

Det pågår idag planering på många platser för att med ny bebyggelse och en utveckling av gatustrukturen och den offentliga miljön åstadkomma en mer sammanhängande stadsmiljö. Denna inriktning är påtaglig i planeringen för de stora stadsutvecklingsområdena i Karolinska-Norra Station och Nordvästra Kungsholmen, men också i exempelvis planerna för Ågesta broväg i Farsta och Lövstavägen i Hässelby.

Inom flera av de andra strategiska samband som presenteras i detta underlag bör staden studera möjligheten till en ny bebyggelse som bildar nya attraktiva stråk och som stödjer en utbyggnad av nya spårbundna kommunikationer. En ny stadsbebyggelse i dessa stråk ska bidra till en mångsidig urban miljö där det är lätt och tryggt att röra sig för alla. Nya sammanhängande stadsmiljöer ska stödja ett hållbart resande bland annat genom att göra det mer attraktivt att promenera och att använda cykeln för vardagsresor.

Det bör framhållas att en utveckling av en sammanhängande stad inte sällan medför kostsamma insatser för att minska barriäreffekterna av större vägar och spårområden. En utveckling av ny bebyggelse på strategiska platser ökar dock möjligheterna att åtgärda barriärer mellan områden.

## Säkra viktiga gröna samband och skapa attraktiva målpunkter i grönområden

Stockholms stads delar av den regionala grönstrukturen med gröna kilar är i huvudsak skyddade i natur- och kulturresevat. Det finns dock några större naturområden som är viktiga för den ekologiska infrastrukturen där de gröna sambanden bör studeras särskilt när staden utvecklas och förändras. Framför allt gäller detta Järvafältet och Stockholms del av den så kallade Hanvedenkilen i Högdalen-Rågsved-Fagersjö. Även de ekologiska kopplingarna mellan norra och södra delarna av Nationalstadsparken bör utvecklas i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för området.

Vidare ger stadens många parker och grönområden stora möjligheter att förstärka samband mellan stadsdelarna i ytterstaden med nya attraktiva och trygga parkstråk. En väl genomförd parkplanering med ökade värden och nya målpunkter i grönområden kan tillsammans med en högkvalitativ skötsel locka många stockholmare och skapa nya spännande sammankoppling av stadens delar. Några exempel på detta är kulturparken i Vinterviken och det evenemangsstråk på Järvafältet som diskuteras inom Järvafältet.

### Strategiska samband

Redovisas på kartbilaga och beskrivs i bilaga:

- Strategiska samband
- Nya spår fram till år 2020
- Nya huvudvägar fram till år 2020
- Nya spår och huvudvägar efter år 2020
- Nya spår och huvudvägar efter år 2030

### Stadsbyggnadsstrategi: Förstärk strategiska samband i staden och regionen

- Förbättra tillgängligheten till den centrala staden
- Planera för nya kommunikationsstråk i södra och västra Stockholm
- Utveckla fler sammanhängande stadsmiljöer
- Säkra viktiga gröna samband och skapa attraktiva målpunkter i grönområden

## Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter



Analysen av fokusområdena visar på vikten av en långsiktig satsning på ett begränsat antal tyngdpunkter och stråk i Stockholms ytterområden. Dessa platser kan då utvecklas till centrala målpunkter i en ny flerkärnig stadsstruktur som stöds av starkare samband mellan stadens delar. En struktur med fler tyngdpunkter skapar nya förutsättningar för ett modernt och effektivt transportsystem och en bättre balans mellan dagens innerstad och Stockholms ytterområden.

### Främja en mångfald av verksamheter

Staden måste ha en hög beredskap för en kraftig ökning av antalet arbetsplatser för framför allt kunskapsintensiva verksamheter inom tjänste- och servicesektorn. En satsning på tyngdpunkter ger långsiktiga förutsättningar för koncentrerad lokalisering av en mångfald av verksamheter. Strategin skapar större möjligheter för näringslivet att välja områden med olika profiler som alla har en relativt hög regional tillgänglighet. Fler kvalificerade arbetsplatser bör därmed ses som en viktig grogrund för en fortsatt stadsutveckling.

I vissa områden är utgångsläget gott och utvecklingen i Kista är ett exempel på att avståndet till city inte är avgörande för företagens vilja att investera i utvecklingsprojekt utanför den centrala staden. Även i Älvsjö finns ett flertal intressenter som ser möjligheter att dra nytta av det strategiska läget och den mycket goda tillgängligheten.

I andra områden är intresset för nya arbetsplatser i dagsläget svagt och det kommer att krävas ett stort engagemang från stadens sida och ett brett samarbete med många aktörer om målsättningarna om en mångfald av verksamheter ska kunna realiseras. Utmaningen handlar bland annat om att uppnå en kritisk massa för olika typer av verksamhetstableringar och ge områdena en tydlig profil.

Samtliga tyngdpunkter som redovisas i detta underlag har ett mer eller mindre omfattande serviceutbud. De stora centrumen i Farsta, Skärholmen, Vällingby och Kista med en stor mängd besökare utgör en stor potential som bör tas tillvara ytterligare. För att öka attraktionskraften i tyngdpunkterna bör staden verka för att utbudet av kultur, evenemang och upplevelser breddas.

### Skapa högklassiga kommunikationer

En koncentrerad stadsutveckling i tyngdpunkter förutsätter högklassiga kommunikationer med såväl kollektiva färdmedel som vägtrafik. De tyngdpunkter som diskuteras är redan idag knutpunkter med en relativt god tillgänglighet framför allt till den centrala staden. Staden måste arbeta för att det regionala transportsystemet stödjer en kraftig stadsutveckling på dessa platser.

Det är också viktigt med en mycket god lokal tillgänglighet från de omgivande stadsdelarna, så att det breda utbudet av service, kultur och andra verksamheter kan komma de närliggande områdena till del. I dessa områden bör staden utveckla starka kommunikationsstråk och en stadsmiljö som stödjer gående och cyklister.

### Utveckla attraktiva bostäder och intressanta stadsmiljöer

Tyngdpunkterna har olika karaktärer och förutsättningar till utveckling av den fysiska miljön. Flera platser är planerade som så kallade stadsdelsgruppscentrum på 1950- och 60-talen med en tydlig uppdelning av centrum, bostäder med olika exploateringsgrad och i vissa fall arbetsplatser. Några av de andra tyngdpunkterna, som Älvsjö och Spånga, har en mer skiftande historia och mer oplanerad bebyggelsestruktur.

Gemensamt för alla tyngdpunkter är att stadsplaneringen bör syfta till att skapa attraktiva och mer tätastadsmiljöer som möjliggör en stor blandning av boende, parker, verksamheter och service. En förebild kan vara förnyelsen av Vällingby centrum och ambitionerna att där skapa en tät och stadsmässig kärna med en högklassig utformning av de offentliga rummen. För att utnyttja tyngdpunkternas potential, bör man studera förutsättningarna till mer genomgripande förändringar av stadsstrukturen inom ramen för en väl utvecklad områdesplanering. Det bör även vara aktuellt att utlysa idé- och stadsbyggnadstävlingar kring områdenas potential.

En satsning på högklassiga boendemiljöer har, tillsammans med tillgången till en väl utbyggd offentlig service med god kvalitet, en särskilt stor betydelse för stadsdelarnas anseende och skapar förutsättningar för en utveckling av andra verksamheter. De nya bostäderna ska attrahera många bostadskonsumenter och ge möjligheter till bostadskarriär i den egna stadsdelen.

Det är av stor betydelse att utformningen av offentliga miljöer på gator och torg håller en mycket hög klass och tillför kvaliteter som lockar många att vistas där. En utveckling av attraktiva parkmiljöer ska särskilt uppmärksammas, inte minst mot bakgrund av att mindre viktiga gröna ytor kan tas i anspråk vid en större förtätning.

### **Profilera tyngdpunkterna för kultur, upplevelser och idrott**

Tyngdpunkterna har förutsättningar att bli starka målpunkter för kultur, upplevelser och idrott för såväl intilliggande områden som besökare från regionen i övrigt. En sådan utveckling pågår redan på flera platser, till exempel genom Stadsteaterns scen i Skärholmen eller planeringen för ett nytt stadsdelsbibliotek i Kista.

Det pågår diskussioner om var olika större anläggningar och arenor för kultur, upplevelser och idrott ska lokaliseras i regionen. Staden bör verka för att de tyngdpunkter som pekas ut i den slutliga översiktsplanen prioriteras särskilt. Tillgången på utvecklingsbar mark är större i tyngdpunkterna än i innerstaden och tillgängligheten för besökare är också överlag fullt jämförbar med mer centrala lägen, inte minst när de planerade förstärkningarna av infrastrukturen genomförs. Denna typ av spektakulära lokaliseringar kan också bli viktiga symbolprojekt eller nya landmärken som i sin tur kan främja en positiv utveckling även inom andra sektorer.

#### **Strategiska områden i ytterstaden**

Redovisas på kartbilaga och beskrivs i bilaga:

- Skärholmen
- Fruängen
- Älvsjö
- Högdalen
- Farsta
- Kista
- Spånga
- Ulvsunda
- Brommaplan
- Vällingby

#### **Stadsbyggnadsstrategi:**

##### **Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter**

- Främja en mångfald av verksamheter
- Skapa högklassiga kommunikationer
- Utveckla attraktiva bostäder och intressanta stadsmiljöer
- Profilera tyngdpunkterna för kultur, upplevelser och idrott



## Fortsätt att stärka den centrala staden



Stockholms innerstad och de närmaste omgivningarna inom Stockholms stad och i grannkommunerna har en särställning i såväl Stockholm-Mälardalenregionen som landet i övrigt. Innerstadens rika historia och omtalade skönhet är en viktig del av Stockholms starka varumärke. Stadens centrala delar lär även i framtiden vara den självklara lokaliseringen för företag och utåtriktade verksamheter med en hög internationell profil.

En av de bärande idéerna i den nu gällande översiktsplanen är att utveckla nya stadsdelar i närheten av innerstaden och den strategin har på många sätt visat sig lyckosam. Genomförandet av ÖP99 innebär att innerstaden växer utanför de historiska tullarna. Stockholms stad bör fortsätta arbetet med att behålla och öka attraktionskraften och de urbana kvaliteterna i såväl dagens innerstad som områden som i framtiden kommer att utgöra en del av den sammanhängande centrala staden.

### Vidareutveckla förnyelsen av city

City är det viktigaste arbetsplatsområdet i Stockholm och ett centralt offentligt rum för många av regionens invånare och besökare. Stockholms stad har sedan 1990-talet verkat för en förnyelse av city, med fokus på att skapa attraktiva gatumiljöer och moderna kommersiella lokaler framför allt vid Kungsgatan och Hötorgscity. Sedan 2000-talets början har staden arbetat aktivt i nära samverkan med privata aktörer för att få till stånd fler bostäder och en mer levande miljö hela dygnet.

Förnyelsen av city ska vidareutvecklas med utgångspunkt från det tidigare arbetet och de stora framtida satsningar som planeras på Norrmalm. Utbyggnaden av citybanan med nya stationslägen och idéerna om överdäckning av bangården i de västra delarna av cityområdet är några av de större utvecklingsfrågorna. Inriktningen bör vara att planera för ett utvidgat cityområde med starkare samband med omgivningen. Ett större cityområde ökar möjligheterna att tillvarata områdets strategiska läge och höga tillgänglighet med nya bostäder, kontor och utåtriktade verksamheter. Cityförnyelsen ger även möjligheter till symbolprojekt och mer spektakulära arkitektoniska uttryck i delar av området. Nya tillägg ska skapa attraktiva stråk och offentliga rum med levande bottenvåningar. På detta sätt stärks citys roll som stockholmarnas gemensamma mötesplats.

### Prioritera viktiga lägen i innerstaden

De centrala delarna av Stockholm är på många sätt inne i en ständig förnyelse. City har en särställning med den stora koncentrationen av arbetsplatser och den synnerligen höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet. Det finns dock andra platser på malmarna som har förutsättningar till ett mer intensivt markutnyttjande framför allt i och med utbyggnaden av stadsutvecklingsområden och ny infrastruktur.

Staden ska ha en hög beredskap för denna typ av förändringar, inte minst när det gäller ökat intresse för arbetsplatser. Det handlar framför allt om förnyelsen av Slussen med en förbättrad tillgänglighet österut och Odenplan med ett nytt Stadsbibliotek, en pendeltågsstation och en framtida förlängning av tunnelbanan. Även Fridhemsplan får ett avsevärt mer centralt läge i och med att stadsutvecklingen i Nordvästra Kungsholmen genomförs och de diskuterade förstärkningarna av den spårbundna kollektivtrafiken.

## Fullfölj satsningen på stadsutvecklingsområden

Satsning på stadsutvecklingsområdena på huvudsakligen tidigare hamn- och industrimark i det halvcentrala bandet är ett långsiktigt åtagande från Stockholms stads och i vissa fall andra berörda kommuners sida.

Genomförandet av denna satsning ska fullföljas med en fortsatt hög ambitionsnivå när det gäller blandad och tät stad med attraktiva offentliga miljöer. Det täta stadsmönstret i dessa områden ska skapa en ny tyngd i områdena utanför tullsnittet och tonar ned dagens gräns mellan innerstad och ytterstad. Det är i detta sammanhang viktigt stadsutvecklingsområdena ges starka samband med omgivande delar av ytterstaden och omgivande kommuner.

## Skapa en tät och mångsidig stad i Stockholms närförorter

De stadsdelar som gränsar till dagens innerstad och till de nya stadsutvecklingsområdena blir allt mer attraktiva på bostadsmarknaden. Bygg- och bostadsföretagen visar stort intresse för att satsa på nya projekt och det finns också ett intresse för etablering av nya verksamheter i vissa lägen.

Det pågår redan idag utrednings- och programarbete för hur en fortsatt förtätning och stadsutveckling kan ske. Flera närförorter är glest exploaterade i jämförelse med bebyggelsen på malmarna. En fortsatt stadsutveckling bör kunna skapa en tätare och mer levande stadsmiljö och en tydligare stadsstruktur. En sådan utveckling ger förutsättningar till ett bredare utbud av bostäder, service, kultur och upplevelser.

Det korta avståndet till bebyggelsen på malmarna är en självklar del i närförorternas attraktionskraft. Här finns också en väl fungerande kollektivtrafik, inte minst genom tvärbanan och tunnelbanan. Staden bör arbeta för att den goda tillgängligheten tas tillvara, till exempel genom att skapa goda förutsättningar för lokalisering av fler arbetsplatser. Vidare bör staden prioritera insatser för att förbättra möjligheterna till attraktiv gång- och cykeltrafik och minska barriäreffekterna av infartsvägar och spår.

Närförorterna har en lång historia och inte sällan en omväxlande och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse från olika epoker. Här finns också flera välbesökta parker och naturområden. Allt utvecklingsarbete ska ta sin utgångspunkt i dessa värden och utnyttja möjligheten att ge nytt liv åt parker och äldre bebyggelse i dialog med boende och lokala aktörer. Inom några områden som markerats på underlagets plankarta råder redan idag brist på tillgängliga och attraktiva parker och grönområden. Här bör möjligheterna att skapa högkvalitativa parkmiljöer samtidigt som staden utvecklas studeras särskilt.

### Strategiska områden i centrala staden

Redovisas på kartbilaga och beskrivs i bilaga:

- Karolinska-Norra Station
- Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden
- Hammarby sjöstad
- Nya City
- Barnhusviken
- Nordvästra Kungsholmen
- Alvik
- Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen
- Gullmarsplan
- Telefonplan
- Årstafältet

### Stadsbyggnadsstrategi: Fortsätt att stärka den centrala staden

- Vidareutveckla förnyelsen av city
- Prioritera viktiga lägen i innerstaden
- Fullfölj satsningen på stadsutvecklingsområden
- Skapa en tät och mångsidig stad i Stockholms närförorter

## Några framtidsbilder



**Farsta** har i denna framtidsbild utvecklats till en av söderorts starkaste tyngdpunkter. Farstavägen har omvandlats till stadsdelens självklara huvudgata med många nya bostäder och lokaler. Här går också den nya spårvägen

som knyter samman Farsta med omgivande stadsdelar. Illustrationen visar flera nya torg och platser som kompletterar Farsta torg och skapar en intressant helhet och en levande stadsmiljö.





**Ulvsunda** illustreras här som en blandad stadsmiljö med nya arbetsplatser och 3 000 nya sjönära bostäder med spektakulär arkitektur. Den nya tvärbanan och torget vid dess stationer fungerar som områdets självklara nav. Attraktiva offentliga stråk och

broar över Bällstaviken knyter ihop den nya stadsdelen med såväl arbetsområdet och flygplatsen som omgivande stadsdelar i Sundbyberg och Solna. Även den nya kajpromenaden har en tydlig offentlig karaktär.



**Liljeholmen** har i denna illustration omvandlats till en ny stadsdel med starka urbana kopplingar till både Södermalm och intilliggande stadsdelar i söderort. Den förnyade Södertäljevägen är tillsammans med tvärbanans sträckning ett av stadsdelens huvudstråk. Det framtida Liljeholmen präglas av innerstadens täthet och blandning av attraktiva bostäder, arbetsplatser och ett rikt serviceutbud. Årstaviken och vackra park- och naturmiljöer är andra delar av Liljeholmens dragningskraft.

### Flera sätt att bedöma en hållbar utveckling

Enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning göras av översiktsplanen eftersom den kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En renodlad miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram i samarbete med Tyréns AB utgör en bilaga till samrådsunderlaget. En miljökonsekvensbeskrivning tar dock endast upp de miljömässiga aspekterna och den är därmed otillräcklig för att bedöma möjligheterna att nå en hållbar utveckling. Som ett underlag till diskussionen under samrådet redovisas i detta avsnitt en strategisk hållbarhetsbedömning, där även de sociala och ekonomiska aspekterna har fogats till bedömningen av den miljömässiga hållbarheten.

Det finns ingen etablerad metod för att göra en allsidig hållbarhetsbedömning av en översiktsplan. Utgångspunkten har varit den nationella strategin för en hållbar utveckling och de kärnområden och mål som redovisas där. Bedömningen utgår därutöver från att visionen om ett Stockholm i världsklass bör uppfattas som kommunfullmäktiges definition av en allsidigt hållbar utveckling då den är en sammanvägning av miljömässiga, sociala och ekonomiska faktorer i ett långsiktigt perspektiv.

Planeringsinriktningarna i detta underlag täcker in de hållbarhetsaspekter i den nationella strategin som är väsentliga för översiktsplaneringen. För att följa upp i vilken utsträckning samrådsunderlaget bidrar till hållbar utveckling, har därför de föreslagna strategierna bedömts i förhållande till planeringsinriktningarna. Bedömningen har inledningsvis gjorts för var och en av de fyra strategierna i enlighet med tabellen som finns sist i detta kapitel. Några av de viktigaste aspekterna kommenteras särskilt i nedanstående beskrivning. Därefter görs en helhetsbedömning, för att visa i vilken utsträckning strategierna tillsammans bidrar till en hållbar utveckling.

**En nationell strategi för hållbar utveckling** presenterades av regeringen 2002 och reviderades och vidareutvecklades 2004 och 2006. Strategin omfattar alla dimensioner av hållbar utveckling; miljömässiga, sociala – inklusive kulturella – och ekonomiska. En mängd indikatorer, varav tolv huvudindikatorer, har valts ut för att mäta om arbetet för en hållbar utveckling går åt rätt håll.

### Strategin att utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm

Strategin ger uttryck för ambitionen att förvalta och utveckla den existerande stadsbebyggelsen, i synnerhet genom kompletteringar och tillägg i takt med att nya behov uppstår. Tonvikten ligger på de delar av staden som inte särskilt pekats ut som strategiska samband eller utvecklingsområden.

En fördel ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv är att den framtida stadsutvecklingen till stor del ska utgå från stadsdelarnas lokala behov och skilda förutsättningar. Här skapas exempelvis möjligheter att öka underlaget för en väl fungerande närservice eller att möta företags behov av nya lokaler. Strategin innebär endast små förändringar av den övergripande grönstrukturen, åtminstone i ett kortare tidsperspektiv. Detta är positivt för stockholmarnas tillgång till grönytor och för den ekologiska infrastrukturen.

Denna strategi är inte tillräcklig för att tillvarata hela regionens utvecklingspotential eftersom den inte föreskriver någon samlad satsning på vissa områden. Strategin ger inte heller tillräcklig vägledning för att komma tillrätta med dagens brister i stadens övergripande struktur med otillräckliga kopplingar och sociala skillnader mellan stadsdelar.

### Strategin att förstärka strategiska samband i staden och regionen

Strategin betonar vikten av ökad tillgänglighet i hela staden och förbättrade samband mellan olika stadsdelar. Strategin inbegriper stora satsningar på ny infrastruktur. Den ökade tillgängligheten är fördelaktig för Stockholm-Mälarenregionens attraktionskraft och för en god ekonomisk utveckling. Om strategin genomförs på rätt sätt stödjer den också en utveckling mot en mer socialt sammanhållen stad med ökad flerkärnighet.

Den stora utmaningen är de komplexa förhållandena mellan satsningar på infrastruktur, prognoserna om ökad vägtrafik och transportsektorns stora miljöpåverkan. De föreslagna satsningarna på kollektivtrafik har i och för sig en stor betydelse för en miljömässigt gynnsam utveckling. Strategin är dock knappast tillräckligt för att åstadkomma en minimerad miljöpåverkan, eftersom det är många andra faktorer som påverkar transportsektorns miljöpåverkan.

En annan viktig utmaning för denna strategi är att förena de nya sammanhängande stadsmiljöerna med en god tillgång till attraktiva park- och grönområden. Stadens erfarenhet är att det är fullt möjligt att öka grönområdenas kvaliteter i samband med stadsutveckling och förtätning, även om grönytorna minskar. Det är dock nödvändigt med en väl utvecklad parkplanering.

### **Strategin att satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter**

Utvecklingen av tyngdpunkter har många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv. Ett antal tyngdpunkter i ytterstaden stärker Stockholm som en socialt och fysiskt sammanhållet stad, inte minst på grund av att fler människor kan få en god tillgång till en allsidig service, kultur och upplevelser.

Planerna på fler kvalificerade arbetsplatser på platser med mycket hög tillgänglighet innebär att transportsystemet används mer effektivt eftersom inte alla arbetsresor går in mot den centrala staden på morgonen och ut på eftermiddagen. En koncentrerad och medveten förtätning skapar större möjligheter att realisera en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, jämfört med om nya bostäder och arbetsplatser sprids mer jämnt över staden.

Det finns, i likhet med planerna på att förstärka strategiska samband, potentiella intressekonflikter mellan en större förtätning och befintliga natur- och kulturvärden i de stadsdelar som pekats ut som tyngdpunkter. En koncentrerad satsning på tyngdpunkter innebär emellertid att omkringliggande stadsdelar kan utvecklas på ett mindre genomgripande sätt. Totalt sett kommer därmed mångfalden av stadsmiljöer i Stockholm att bestå eller till och med utökas.

Det finns tveksamheter när det gäller de marknadsmässiga förutsättningarna för större investeringar i flera av de tyngdpunkter som redovisas i samrådsunderlaget. En omfattande satsning på tyngdpunkter i ytterstaden medför också betydande investeringsutgifter och driftskostnader för Stockholms stad, även om strategin i ett längre perspektiv sannolikt medför stora samhällsekonomiska fördelar. Detta indikerar att staden bör göra prioriteringar bland ytterstadens tyngdpunkter.

### **Strategin att stärka den centrala staden**

En fortsatt prioritering av stadsutvecklingen i en allt större central stad ger flera ekonomiska och sociala vinster. Centrala stadens position som tillväxtmotor i regionen kan behållas och utvecklas. Det skapas ett stort utbud av lokaliseringar i lägen som även i framtiden lär vara attraktiva för många viktiga företag, bland annat genom cityförnyelsen. En ökad täthet har troligen också dynamiska effekter för växtkraften inom vissa strategiskt viktiga branscher.

En utvidgning av den centrala staden gör det möjligt att skapa en mer sammanhängande stad och minska betydelsen av den nuvarande gränsen mellan inner- och ytterstaden. Det är viktigt att ambitionerna om att skapa en mer sammanhängande och gång- och cykelvänlig stadsstruktur över tullsnittet verkligen kan realiseras, trots att det i många fall rör sig om om kostsamma insatser för att minska barriäreffekter. Det är även betydelsefullt för den sociala sammanhållningen att de nya stadsmiljöer som skapas i den centrala staden kan fungera som mötesplatser för många stockholmare.

Strategin ställer krav på att utveckla arbetet för att nå målen om en hälsosam storstad. När den centrala staden växer och blir tätare kommer det på enskilda platser att krävas omfattande åtgärder för att nå fastställda mål för buller och luftföroreningar. En prioritering av centrala staden skulle, om man hårdrar strategin, göra det svårare att realisera satsningarna på en effektiv kollektivtrafik i övriga staden och det är då tveksamt om biltrafiken kan minskas. Detta visar på vikten av att balansera planeringen för den centrala staden med satsningar i stadens ytterområden.

### **En samlad bedömning**

Sammantaget bedöms strategierna, såsom de utformas i samrådsunderlaget, leda till en allsidigt hållbar utveckling av Stockholm. Det förutsätter att de genomförs på ett medvetet sätt och att de utmaningar som beskrivs kan mötas. Planeringen för att nå en hållbar utveckling kommer i stor utsträckning handla om att hitta balansen mellan de fyra strategierna och att få största möjliga effekt av de olika satsningarna.

En samlad bedömning av långsiktig hållbarhet kretsar på många sätt kring möjligheterna att skapa ett hållbart kommunikationssystem och en integrerad stad med minskat utanförskap. I likhet med den miljökonsekvensbeskrivning som biläggs detta samrådsunderlag, kan man se svårigheter att nå klimatmålen. En stadsstruktur som främjar ett hållbart resande med en god kollektivtrafik får dock ändå ses som stadsbyggandets främsta bidrag till att nå klimatmålen. En sådan stadsstruktur bidrar av allt att döma även till långsiktigt ökad social sammanhållning.

En annan genomgående fråga är hur en ökad täthet i enlighet med de föreslagna strategierna förhåller sig till en hållbar utveckling. Vid en samlad bedömning av ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter har den täta storstaden tydliga fördelar jämfört med mer gles och utspridd stadsbebyggelse. Den täta storstaden gör det möjligt att samla många funktioner på en begränsad yta och det ger i sin tur förutsättningar till attraktiva stadsmiljöer, ett hållbart resande, social integration och mångfald. Förtätningen måste dock ske på ett målmedvetet sätt för att dessa fördelar ska kunna tillvaratas. Siktet måste med andra ord vara inställt på att skapa ett Stockholm som är mångsidigt och upplevelserikt, innovativt och växande samt en stad för medborgarna i enlighet med Vision 2030.

### **Fortsatt dialog om möjligheterna till en hållbar tillväxt**

Hållbar utveckling beskrivs ofta som en process snarare än ett framtida önskvärt tillstånd. De planeringsinriktningar som preciseras i förslaget har arbetats fram i samverkan med många förvaltningar och bolag inom Stockholms stad. Arbetet har också samordnats med den regionala planeringen. Arbetssättet ger förutsättningar till långsiktighet och till att olika perspektiv kan tillgodoses och vägas mot varandra. Det ökar även möjligheterna att genomföra inriktningar och strategier när kommunfullmäktige fattat beslut om nästa översiktsplan.

Dialogen om en hållbar stadsutveckling ska vidareutvecklas i det fortsatta arbetet. Diskussionerna med stockholmarna och privata och offentliga aktörer under samrådet har en därmed stor betydelse. Den strategiska hållbarhetsbedömning som redovisas här ska ses som en av flera viktiga utgångspunkter för dessa diskussioner.

## Hållbarhetsbedömning av samrådsunderlaget

Kärnområden i den nationella strategin för hållbar utveckling	Planeringsinriktning i samrådsunderlaget	Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm	Förstärk strategiska samband i staden och regionen	Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter	Fortsätt att stärka den centrala staden
<b>1. Framtidens miljö</b>	Säkerställ en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag				
	Värna och utveckla stadens ekologiska infrastruktur				
	Planera för goda bostäder och lokaler i miljöanpassade och energieffektiva hus				
	Planera för ökad tillgänglighet i avfallshanteringen				
	Skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden				
	Arbeta för förbättrad luftkvalitet i staden				
	Utveckla miljöeffektiva stadsutvecklingsområden				
<b>2. Begränsa klimatförändringarna</b>	Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik och på nya kommunikationsstråk i ytterstaden				
	Planera för ett ökat resande med cykel och båt				
	Intensifiera samarbetet kring anläggningar för nya energilösningar i staden och regionen				
<b>3. Befolkning och folkhälsa</b>	Skapa attraktiva stråk och öka möjligheterna till rekreation vid stadens kajer och stränder				
	Säkerställ en god tillgång till attraktiva parker och grönområden				
	Säkerställ ett rikt utbud av idrottsytor och idrottsanläggningar i hela staden				
<b>4. Social sammanhållning, välfärd och trygghet</b>	Skapa trygga och mångsidiga mötesplatser och stråk i hela staden				
	Skapa en stad för alla genom att stärka det sociala perspektivet i planprocessen				
	Planera för ett jämnt och kontinuerligt bostadsbyggande				
	Variera utbudet av bostäder i hela staden				
	Bevara och utveckla Stockholms skönhet, historiska värden och karaktär				
	Öka mångfalden av offentliga miljöer och lokaler för kultur och upplevelser				
<b>5. Sysselsättning och lärande i ett kunskapsamhälle</b>	Utveckla innovativa miljöer för högre utbildning och forskning				
	Säkerställ ett brett utbud av arbetsplatser i hela Stockholm				
<b>6. Hållbar ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft</b>	Säkra stadens hamnfunktioner				
	Skapa goda förutsättningar för kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter				
	Utveckla Stockholms viktiga turiststråk och anläggningar för större evenemang				
<b>7. Regional utveckling och regionala förutsättningar</b>	Planera för ett effektivt genomförande av Stockholmsförhandlingen				
<b>8. Utveckling av ett hållbart samhällsbyggande</b>	Öka förutsättningarna för ett tillgängligt serviceutbud i hela staden				
	Samordna planeringen för stadsutveckling och utbyggnaden av samhällsservice				
	Värna områden för tekniska försörjningssystem				
	Utveckla och värna funktionerna i stadens terminalområden				
	Öka beredskapen för klimatförändringar				

- Strategin bidrar till att nå planeringsinriktningen
- Strategin varken bidrar eller motverkar till att nå planeringsinriktningen
- Strategin bidrar inte till att nå planeringsinriktningen





# 4.

## Den fortsatta processen

Dialogen under samrådet har stor betydelse för att öka stadens kunskap om hur stadsbyggandet kan bidra till en hållbar tillväxt och utveckling mot ett Stockholm i världsklass. Arbetet med översiktsplanen fortsätter sedan under 2009 med sikte på en politisk behandling i kommunfullmäktige tidigt 2010. Planen är vägledande och det krävs en fortsatt dialog och nära samarbete för att planeringsinriktningarna ska kunna nås och strategierna tillämpas på ett bra sätt i områdesplanering, detaljplanering och bygglovgivning.

# Arbetet fram till beslut i kommunfullmäktige

## Bred dialog och öppet samråd hösten 2008

Med utgångspunkt från detta underlag genomförs i november och december ett öppet samråd med alla som har intresse av nästa översiktsplan. Samrådet blir ett första test på de inriktningar och strategier som presenteras i detta underlag. Förhoppningen är därutöver att staden i och med samrådet kan få ett fördjupat underlag om de geografiska områden som berörs.

Avsikten är att nå många målgrupper och det är viktigt att rikta in dialogen på många olika former av sammanslutningar och intresseorganisationer. Den lagstadgade dialogen med länsstyrelsen, regionplaneorgan och grannkommuner har också stor betydelse med tanke på att stadens översiktsplan har betydande inverkan på övriga regionen.

## Planen vidareutvecklas och ställs ut våren 2009

Med utgångspunkt från samrådet ska ett förslag till översiktsplan tas fram. Inom flera områden handlar det om att geografiskt konkretisera inriktningar och strategier och att fördjupa den strategiska hållbarhetsbedömningen som skisserats i detta underlag.

En viktig uppgift är också att göra tydliga avgränsningar för sådant som inte ska ingå i nästa översiktsplan. Det kan handla om frågor som inte är strategiska och därför inte ska behandlas av kommunfullmäktige. Det kommer också att finnas frågor där det inte finns tillräckligt med underlag för ställningstagande och som därför måste behandlas ytterligare, till exempel i ett särskilt sektorsprogram. Några viktiga delar av den fortsatta sektorsplaneringen har markerats i detta samrådsunderlag.

Våren 2009 väntas stadsbyggnadsnämnden ta ställning till om förslaget till översiktsplan kan ställas ut. Under utställningen sker ett andra samråd. En central uppgift under utställningen är att visualisera förslaget till översiktsplan så att inriktningar och strategier blir tydliga.

## Färdigställande och politisk behandling hösten 2009

Efter sommaren 2009 sker slutbearbetning av förslaget och en politisk behandling först i stadsbyggnadsnämnden och sedan i kommunfullmäktige. Ett beslut i kommunfullmäktige bör kunna bli aktuellt under vårvintern 2010. Därmed kan Stockholm klara kraven i plan- och bygglagen om att behandla översiktsplanens aktualitet en gång per mandatperiod.



## Genomförande av översiktsplanen

Den kommunala översiktsplanen är ett vägledande dokument som inte är juridiskt bindande. Planen ger stöd och utgångspunkter för kommande beslut om mark- och vattenanvändning eller bebyggelseutveckling i enlighet med bestämmelserna i med plan- och bygglagen. Det kommande beslutet i kommunfullmäktige innebär att stadens inriktning och strategi för den framtida stadsutvecklingen blir tydliga. Stockholmarna och berörda intressenter ges därmed en uppfattning om hur staden kan att ställa sig till framtida anspråk om förändringar.

### Planering på områdesnivå fördjupar dialogen

Det finns ofta ett glapp mellan de övergripande principerna i översiktsplanen och de enskilda projekten som hanteras i förslag till nya detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret har utvecklat en planering på områdesnivå som bör tillämpas i större utsträckning än idag. Genom att planera för ett större geografiskt område än enskilda projekt ges möjlighet till ett helhetsperspektiv, där de sociala aspekterna kan väga lika tungt som ekonomiska eller miljömässiga överväganden.

Områdesnivån fungerar som en god utgångspunkt för en fördjupad dialog med dem som bor och verkar i ett område eftersom fokus lyfts från enskilda projekt till områdets behov och möjligheter till en positiv utveckling och hållbar lokal tillväxt. Det är också en givande form för samarbete mellan stadens förvaltningar och bolag, framför allt när det gäller att säkra utbyggnaden av den offentliga servicen.

### En samlad utvecklingsplanering skapar nya möjligheter

Ibland ifrågasätts den fysiska planeringens möjligheter att styra samhällsutvecklingen, bland annat mot bakgrund av att det offentliga inflytande över bostadsmarknaden har minskat. Samtidigt har varje kommun ensamrätt att utforma och anta planer inom sina geografiska gränser och kan därigenom ange ramarna för utvecklingen. Många aktörer betonar vikten av en långsiktig utvecklingsplanering från kommunens sida, inte minst företrädare för näringslivet.

Stockholms stad har i jämförelse med andra kommuner ett omfattande markinnehav som skapar större möjligheterna att genomföra de politiska visionerna om stadens utveckling. I de centrala delarna av staden är markvärdena höga, vilket förbättrar förutsättningarna att bygga ut den täta och attraktiva staden i enlighet med stadens långsiktiga vision och planeringsinriktningar och strategier i detta underlag. Det finns även ett betydande intresse från byggandets aktörer för några av de tyngdpunkter i ytterstaden som redovisas, som till exempel Kista och Älvsjö.

En stark satsning på en positiv utveckling i andra delar av ytterstaden kräver ett omfattande och långsiktigt samarbete mellan stadens förvaltningar och bolag och med många andra aktörer. Utmaningen är att skapa en långsiktig beredskap och handlingsutrymme för mer omfattande stadsutveckling i några tyngdpunkter, utan att omöjliggöra angelägna förändringar på dessa platser i ett kortare perspektiv. En strategisk planering kan tillsammans med en aktiv markpolitik på detta sätt ge goda förutsättningar för en hållbar tillväxt i staden i enlighet med visionen om ett Stockholm i världsklass.

Frågor som rör genomförande kommer att vara viktiga i diskussionen under samrådet om Stockholms översiktsplan.

Bilaga

Strategiska  
områden och samband

# Strategiska områden i ytterstaden

## 1. Skärholmen

Skärholmen bildar tillsammans med Kungens Kurva Nordens största handelsplats med ett stort utbud av varor. I Skärholmen finns cirka 8 000 befintliga bostäder och 4 800 arbetsplatser, varav en stor andel inom servicesektorn. Staden planerar för flera mindre kompletteringsprojekt i området.

Skärholmens utvecklingspotential förstärks av att Förbifart Stockholm, som ansluter direkt till området, ökar den regionala tillgängligheten. En framtida Spårväg Syd öppnar för möjligheter till tvärförbindelser i Söderort till området. Trafikapparatusens utredning innebär dock svårigheter att knyta samman områdena med varandra och skapa en attraktiv, sammanhängande stadsmiljö.

## 2. Fruängen

Fruängen har ett bra läge i närheten av E4/E20 och platsen fungerar delvis som en knutpunkt för busstrafiken till Älvsjö och Huddinge. Denna funktion förstärks vid en utbyggnad av Spårväg Syd. Flera medelstora bostadsprojekt har genomförts eller är under genomförande i omgivande områden, framför allt området Gyllene Ratten och i Långbro. Marknaden för arbetsplatser är dock relativt svag. Det finns potential att utveckla centrumfunktionen, även om konkurrensen från Kungens Kurva-Skärholmen är stor.

## 3. Älvsjö

Älvsjö är en av Stockholms viktigaste knutpunkter. Området närmast stationen omvandlas för närvarande med 600 nya bostäder och lokaler för service. I grannstadsdelen Solberga planeras för ytterligare bostadsbebyggelse. En viktig del av Älvsjös attraktionskraft idag ligger i Stockholmsmässan med över en miljon besökare per år. Det finns ett intresse från staden och näringslivet att ut-

veckla de östra delarna av Älvsjö med nya verksamheter. Den fortsatta planeringen inriktas på att se över vilka typer av verksamheter som kan samordnas med Stockholmsmässan och utveckla området österut.

## 4. Högdalen

Högdalen är en medelstor knutpunkt med ett mindre centrum. Det finns många arbetsplatser i det närliggande industriområdet, men ett svagt intresse för nya kontor eller liknande. Högdalen och omgivande stadsdelar kompletteras för närvarande med omkring 800 bostäder och den framtida potentialen hänger till stor del samman med hur väl man kan lösa den lokala infrastrukturen. Staden arbetar för närvarande med att utveckla och profilera Högdalen, inklusive Högdalstopparna, för fritid och rekreation.

## 5. Farsta

I Farsta planeras för 1 200 nya bostäder samt några mindre kompletteringar. Totalt finns cirka 7 600 arbetsplatser i området. Farsta är kollektivtrafikförsörjt med såväl pendeltåg som tunnelbana men kopplingarna mellan trafikslagen kan utvecklas, liksom relationen Farsta Strand – Farsta Centrum. I ett längre perspektiv är det önskvärt att koppla samman Farsta som är relativt isolerat, rent geografiskt, med omgivande bebyggelseområden. En möjlig framtidsbild för Farsta redovisas på sidan 48 i detta samrådsunderlag.

## 6. Kista

Kista har haft en mycket stark utveckling och är idag det i särklass viktigaste företagsområdet utanför innerstaden med cirka 30 000 arbetsplatser. Planering för 3 500 bostäder och nya stadsmiljöer pågår i enlighet med Kistavisionen. Den framtida utvecklingspotentialen är mycket stor, dels

genom de omfattande exploateringsmöjligheter genom stadens utbyggnad av nytt gatunät, dels genom att obebyggd eller lågt utnyttjad mark finns i arbetsområdet, där Kistamässan är ett bra exempel. Möjligheten att knyta samman Kista med omgivande stadsdelar studeras i Järvalyftet.

## 7. Spånga

Spånga har ett mycket gott kollektivtrafikläge och utbyggnaden av Citybanan och Mälarbanan väntas öka attraktionen i dessa delar av staden. I Bromstens industriområde har programsamråd hållits för en ny blandad ”förstad” med cirka 1 100 nya bostäder med Spångaån som mittpunkt. I och kring Spånga centrum planeras 200–300 nya lägenheter. Tillgången på mark som kan omvandlas är relativt begränsad vilket minskar potentialen för en mer genomgripande stadsutveckling.

## 8. Ulvsunda

I Mariehäll planerar staden för det nya bostadsområdet Annedal som kommer att innehålla cirka 2 000 bostäder nära Ballstaviken. I närliggande Ulvsunda industriområde planeras det för 3 000 nya lägenheter och en blandad stad med starka kopplingar till Sundbyberg och till Bromma center. Förlängningen av tvärbanan kommer att förbättra tillgängligheten och ge liv åt området. En möjlig framtidsbild för Ulvsunda redovisas på sidan 49 i detta samrådsunderlag.

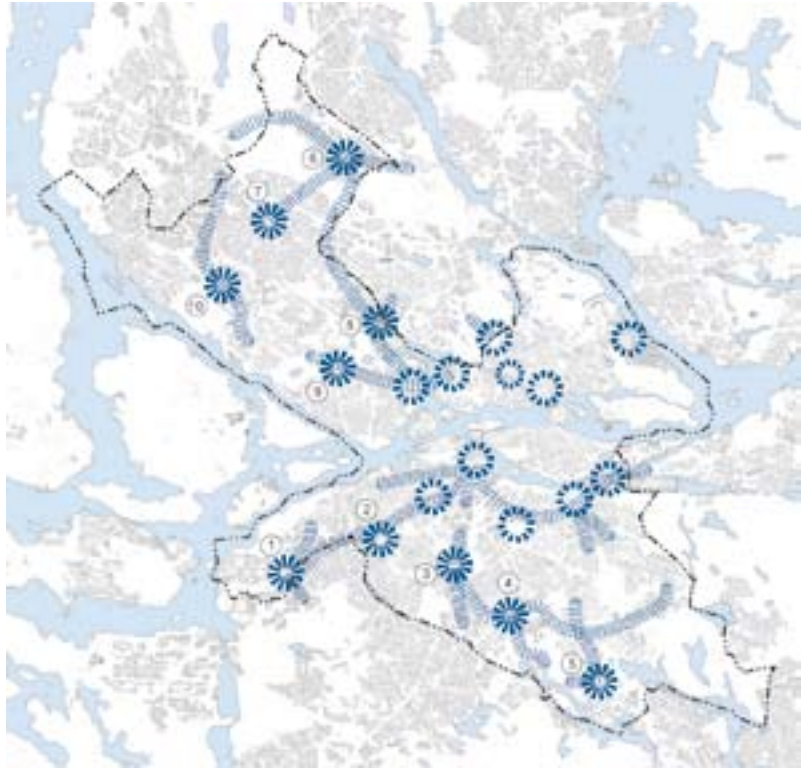
## 9. Brommaplan

Brommaplan är en viktig vägtrafiknod i västerort och omstigningsplats för kollektivtrafiken. Brommaplan domineras och splittras av trafikyor och vägbarriärer. Trafiksituationen är svår, men belastningen bedöms minska när Förbifarten byggs. Centrumet har ett relativt gott serviceutbud, men är i

behov av upprustning och utveckling. Det finns begränsat med mark för tätning. En lösning skulle kunna vara överdäckning av bussterminalen.

### 10. Vällingby

Även Vällingby kommer få en avsevärt förbättrad tillgänglighet när Förbifarten byggs. Den stora ombyggnaden av centrum har färdigställts och det har också skett en betydande kompletteringsbebyggelse med nya bostäder i såväl Vällingby som omgivande stadsdelar. Potentialen för framtiden handlar bland annat om överdäckningar av SL:s spårområde som skulle kunna ge ett tillskott på cirka 2 000 bostäder. Det är också angeläget med fler kvalificerade arbetsplatser.



Strategiska områden i ytterstaden

# Strategiska områden i centrala staden

## 1. Karolinska-Norra Station

En fördjupad översiktsplan är godkänd för utvecklingen av området kring Norra Station på båda sidorna om kommungränsen. Inriktningen är att en överdäckning av vägar och spår möjliggör en ny tät stadsdel med cirka 4 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser inom Stockholms stads del av området. Kopplingen till Solna och nya Karolinska sjukhuset är en viktig del av den nya stadsdelen. Utvecklingen ska även kännetecknas av en stark profil inom Life Science.

## 2. Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden

Planeringen pågår för ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden med totalt cirka 10 000 nya bostäder och 30 000 arbetsplatser. Området ska karaktäriseras av innerstadens kvaliteter och täthet samt av en utpräglad blandning av bostäder, service, kommersiella verksamheter samt strategisk infrastruktur i form av energiförsörjning och internationell hamntrafik.

Den första etappen är Norra Djurgårdsstaden i Hjorthagen med cirka 5 000 bostäder. Norra Djurgårdsstaden är ett miljöprofilområde där hållbar storstadsutveckling, klimatsmart livsstil och innovativ energiteknik kommer att utvecklas. I de södra delarna av stadsutvecklingsområdet har en ny kryssningsterminal invigts i Värtan och på sikt ska containerverksamheten flyttas till Nynäshamn och oljedepån på Loudden avvecklas.

## 3. Hammarby Sjöstad

Hammarby Sjöstad är ett omtalat stadsutvecklingsprojekt som håller på att färdigställas, cirka 6 800 lägenheter är inflyttade. Utmärkande för sjöstaden är närheten till vatten och en utpräglad miljöprofil. När området

är fullt utbyggt väntas området innehålla omkring 11 000 bostäder och lika många arbetsplatser.

## 4. Nya City

Staden planerar för en förnyelse och utveckling av cityområdet på kort och längre sikt, i syfte att skapa en mer levande och attraktiv stadsmiljö. Cityområdets funktion som arbetsplats, för service och som offentligt rum för stockholmare och besökare ska stärkas. Likaväl är ambitionen att tillskapa nya bostäder inom befintlig struktur prioriterat. Det offentliga rummet ska hålla en mycket hög klass. Ett utvidgat Cityområde kan komma att studeras för att tillvarata dess strategiska läge och funktion. Området närmast centralstationen omvandlas för närvarande med Stockholm Water Front som den första stora investeringen. Planerna på en överdäckning av spårområdet möjliggör en fortsatt kraftig stadsutveckling norrut längs Klara Sjö (se projektet Barnhusviken).

## 5. Barnhusviken

På lång sikt planerar staden för en omfattande utveckling av spårområdet genom innerstaden. I samband med att pendeltågstunneln Citybanan byggs får staden ett unikt och mycket spännande tillfälle att läka och länka i stadens mest centrala delar. Området från Tegelbacken till Karlberg ger en möjlighet att utvidga innerstaden och skapa ett nytt attraktivt möte mellan stadsbebyggelse och vatten vid Klara sjö. Ett stort tillskott av både bostäder och verksamheter kan skapas liksom nya kopplingar mellan Vasastan och Kungsholmen utan dagens kraftiga barriärer i form av spår och trafikleder. Många frågeställningar kring stadsbild, kulturmiljö och hur framtidens Stockholm ska fungera ställs här på sin spets.

## 6. Nordvästra Kungsholmen

Stadsutvecklingen i Nordvästra Kungsholmen innebär innerstadens front flyttas från Fridhemsplan ut till Ulvsundasjön. Området byggs för närvarande ut med cirka 5 000 bostäder och när det är fullt utbyggt kommer det även att rymma uppemot 35 000 arbetsplatser. Nordvästra Kungsholmen har ett mycket centralt läge och stadsutvecklingen ska utmärkas av en tät och stadsmässig bebyggelse med god tillgång till gröna parker, vattnet och strandpromenader.

## 7. Alvik

Alvik har ett utmärkt vattennära läge, mycket god kollektivtrafiktillgänglighet, ett gott serviceutbud i ett nytt attraktivt centrum och en koncentration av kontor. Planering pågår för en förlängning av Tvärbanan, komplettering med nya bostäder och fortsatt utveckling av centrumfunktionerna. Genom förtätning möjliggörs i ett första skede cirka 300 bostäder vid Gustavslundsvägen. På sikt finns en stor utvecklingspotential för bostäder och verksamheter västerut mot Ulvsundaplan.

## 8. Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen

Den pågående omvandlingen av Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen innebär att innerstaden tar språnget över Årstaviken. Innerstadens täthet och varierade utbud kombineras här med närhet till natur och rekreation. Hittills har nästan 1 600 lägenheter tillkommit och när området är färdigbyggt kommer det omfatta cirka 5 000 lägenheter och 7 000 arbetsplatser. En möjlig framtidsbild för Liljeholmen redovisas på sidan 48–49 i detta samsunderlag.

## 9. Gullmarsplan

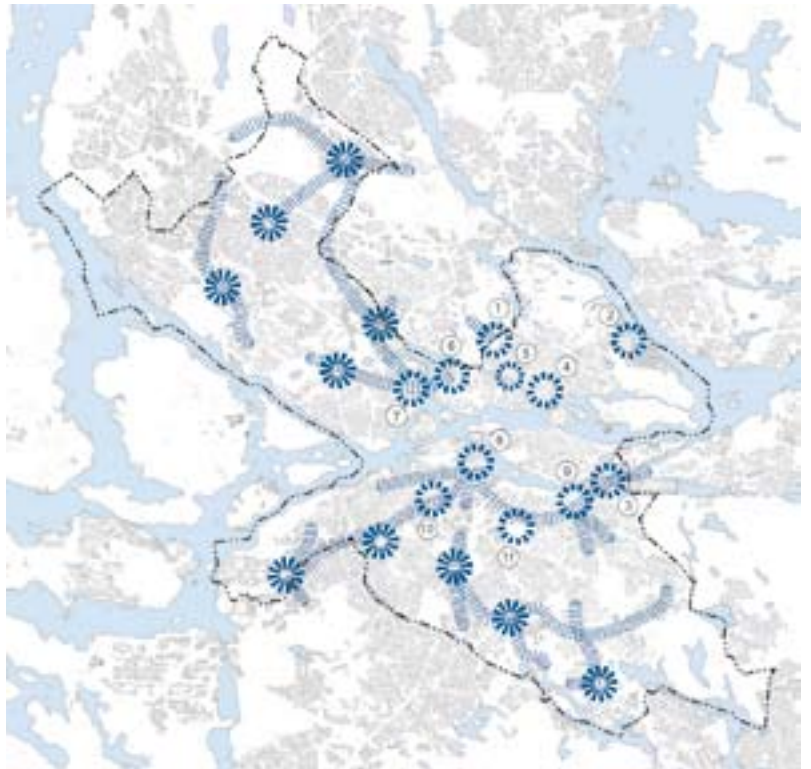
Gullmarsplan är en av de viktigaste kollektivtrafikpunkterna i Stockholm och Globenområdet rymmer flera av stadens mest publikintensiva event- och sportverksamheter. Inriktningen är att skapa en sammanhållen, tät och variationsrik stadsbygd där barriärer överbryggas och intilliggande stadsdelar integreras med Gullmarsplan och Globenområdet.

## 10. Telefonplan

Ett helt nytt område med fokus på form och design håller på att växa fram runt den klassiska industrimiljön vid Telefonplan. Här kommer Konstfack och Designens Hus att förenas med många kreativa verksamheter i en urban miljö. De senaste åren har cirka 1 000 nya lägenheter påbörjats och planer finns för ytterligare tusen. I området arbetar för närvarande 3 000 personer och lika många arbetsplatser kan tillkomma.

## 11. Årstafältet

På Årstafältet avser staden att skapa en helt ny stadsbygd med blandad bebyggelse och verksamheter vid en attraktiv parkmiljö. Stadens vision är en ny epokgörande stadsdel och en ny stadspark i världsklass. Här finns möjlighet att skapa något helt nytt: en stadsbygd där parker, torg, bostäder och verksamheter tillsammans skapar goda förutsättningar för mötesplatser och socialt utbyte. En viktig del är att väva samman stadsdelen med omgivande bebyggelsen. För närvarande pågår en internationell arkitekttävling.



Strategiska områden i centrala staden



# Strategiska samband

## 1. Kista – Barkarby

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

## 2. Kista – Spånga

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

## 3. Kista – Kymlinge – Silverdal

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

## 4. Ulvsundastråket

Tvärbanans Kistagren och Stockholms och Sundbybergs gemensamma vision för gränsområdet mellan kommunerna möjliggör för en stadsutveckling i detta samband. Ulvsundavägens roll som trafikled är fortfarande stark, men den kan ges en mer stadsmässig karaktär. Ambitionerna att koppla Ursvik med Rinkeby bör vara förebild för all planering längs med detta stråk. Det är

också viktigt att utvecklingen i Ulvsunda ges tydliga stadsmässiga kopplingar söderut mot Alvik och vidare in mot Kungsholmen för att förstärka sambanden till den centrala staden.

## 5. Vällingby – Barkarby

Förbifart Stockholm inklusive en förstärkt kollektivtrafik (spår eller stombussar) stärker sambanden mellan Vällingby och den regionala kärnan i Barkarby. Områdena blir tillgängliga för en större del av regionen än idag, vilket är en utvecklingsmöjlighet som ska tillvaratas. Företag och verksamheter som behöver god tillgänglighet till båda sidor av Mälarsnittet och Arlanda får goda etableringsförutsättningar inom detta stråk.

## 6. Vällingby – Brommaplan – Alvik

Tyngdpunkterna i Västerort kan kopplas samman och förstärkas genom en tydligare sammankoppling från Vällingby till Alvik via Brommaplan. Bergslagsvägen kan få ett mer urbant uttryck med ny kompletteringsbebyggelse samtidigt som vägen i hela sin sträckning, inklusive Drottningholmsvägen och vidare in mot Kungsholmen, bör omvandlas från dagens trafikledskaraktär till en mer stadsmässig gata.

## 7. Liljeholmen-Älvsjö

I dag präglas detta stråk av ett större terminalområde. I framtiden kan delar av terminalområdet utvecklas och ges en mer stadsmässig karaktär och blandat innehåll. Detta ger förutsättningar att på sikt skapa ett starkare samband från Liljeholmen till Älvsjö. Här utgör en utveckling av området kring kollektivtrafikpunkten i Årsta-berg en viktig resurs att tillvarata.

## 8. E4-stråket (Liljeholmen – Telefonplan – Fruängen – Skärholmen)

Idag pågår en omfattande utveckling och komplettering i området mellan Liljeholmen och Telefonplan via Mid-

sommarkransen. Omdaning av Södertäljevägen och utformningen av områdena kring spårdepåerna är av avgörande betydelse för att stärka sambandet till den centrala staden.

E4/E20 utgör en stark barriär längs med hela västra delarna av söderort. En viktig utmaning ligger i att överbrygga denna barriär och på sikt förstärka sambandet mellan den regionala kärnan i Kungens Kurva-Skärholmen hela vägen in mot Liljeholmen. Redan idag pågår förändringar i denna riktning i områdena kring Fruängen. Stråket har i dag goda kollektivtrafikförbindelser som i framtiden stärks ytterligare i och med Spårväg Syd.

## 9. Hägerstensvägen

Den centrala staden stärks på ett tydligt sätt med en vidareutveckling av sambanden mellan Axelsberg och Liljeholmen/Hornstull. Här finns attraktiva områden och det är möjligt att öka kontinuiteten i stadsbygden utmed den stadsmässiga huvudgatan, Hägerstensvägen. Omdaning av Södertäljevägen och utformningen av områdena kring spårdepåerna är även för detta samband av avgörande betydelse.

## 10. Skärholmen – Sätra – Bredäng

Stadsdelarna längs med tunnelbanans linje 13 och Skärholmsvägen kan kopplas samman tydligare än idag med ett starkt samband till kärnan Kungens Kurva-Skärholmen. Många av dessa stadsdelar får en ökad tillgänglighet i regionen när Förbifart Stockholm färdigställs. En ökad efterfrågan på etablering av företag och bostäder i denna del av regionen kan med fördel tillgodoses i detta strategiska samband.

## 11. Årstastråket

Tvärbanan och den pågående planeringen för Liljeholmen, Årstafältet och Gullmarsplan ska kombineras med en vidareutveckling av sambanden mellan dessa delar. Den synnerligen goda kollektivtrafikförsörjningen i punkter som Gullmarsplan, Årsta-

berg och Liljeholmen ger goda förutsättningar att stärka den centrala staden med nya omgivningar.

### 12. Gullmarsplan – Nacka

Förstärkningen av detta strategiska samband har kommit långt i och med färdigställandet av Hammarby Sjöstad. Sambandet mot Nacka gäller såväl en stadsmässig struktur som kollektivtrafik samt tydliga kopplingar mot Nackareservatet.

### 13. Nynäsvägen

Nynäsvägen söderut från Gullmarsplan kan få ett annat uttryck med överdäckningar och en fortsättning av Götgatans stadsmässiga karaktär söder om söder. Utvecklingen av Matstaden i Slakthusområdet blir ett viktigt tillägg i att förstärka sambanden. Överdäckning av Nynäsvägen läker och sammanbinder staden även i områdena kring Gamla Enskede.

### 14. Gullmarsplan – Nytorps gärde

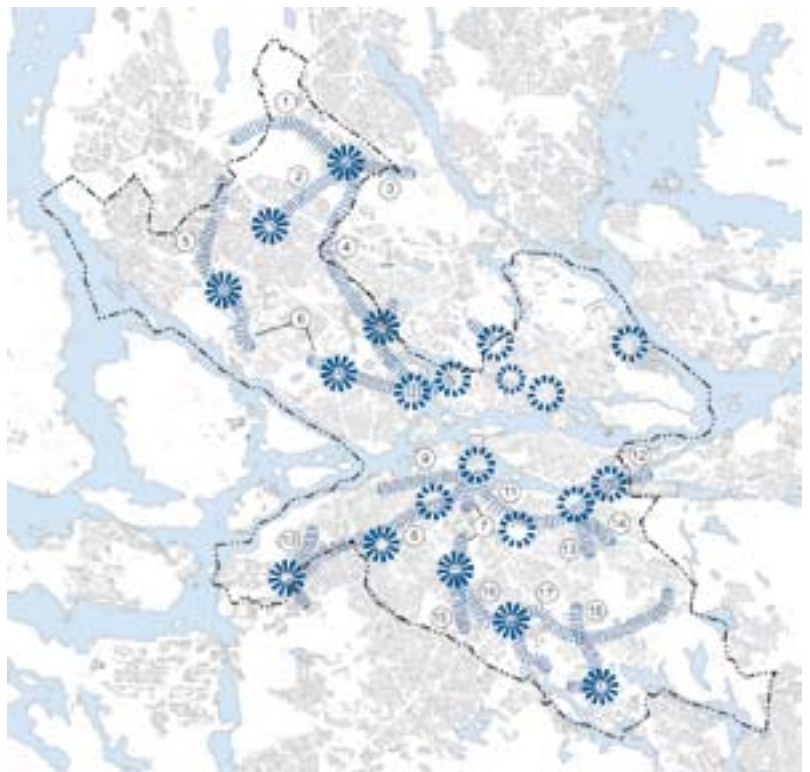
Den pågående utvecklingen av spårområdet vid Blåsut sammankopplar på ett tydligare sätt stadsdelarna sydost om Gullmarsplan. Det strategiska sambandet bör fortsätta att utvecklas med Nytorps gärde som en gemensam stadspark för omgivande stadsdelar.

### 15. Älvsjö-Hagsätra

Förutom en förlängning av tunnelbanan i detta stråk finns det potential till förnyelse av företagsområdena och att tydligare koppla stadsdelarna till varandra med Älvsjö som självklar målpunkt.

### 16. Älvsjö – Högdalen – Farsta

Områdena längs med Magelungsvägen kan utvecklas i enlighet med inriktningen i Söderortsvisionen, och ges en mer urban karaktär, särskilt mellan Högdalen och Farsta via Fagersjö. En sammankoppling med bebyggelse och ny kollektivtrafik längs med detta stråk skulle förbinda många stadsdelar som idag ligger åtskilda. Det är viktigt att tillvarata och värna



Strategiska samband

den gröna kopplingen från Högdalstopparna och söderut mot Snösätra. Även de gröna sambanden från Fagersjöskogen till Farstanäset bör beaktas och kombineras med starkare stadsmässiga stråk.

### 17. Högdalen – Hökarängen – Skarpnäck

Kollektivtrafiken längs med detta stråk bör stärkas. Tre tunnelbanelinjer kan på ett effektivt sätt kopplas samman med en mer sammanhängande stadsbygd. De viktigaste sambanden är längs med Örbyleden/Tyresövägen fram till Skarpnäck och vidare mot Bagarmossen.

### 18. Farsta – Gubbängen

Stadsdelarna längs med linje 18 kan få en starkare koppling. Ett strategisk fråga är utveckling av Gubbängsfältet mellan Gubbängen och Hökarängen, där det finns förutsättningar att skapa en attraktiv målpunkt för exempelvis idrott och rekreation.

# Nya spår och huvudvägar

## Nya spår fram till år 2020

### 1. Citybanan

Citybanan är en pendeltågstunnel under hela Stockholms innerstad med nya stationer under T-centralen och vid Odenplan. Den förbättrar tillgänglighet till innerstaden samt ökar kapaciteten för såväl pendel- som gods-, regional- och fjärrtågstrafik. Citybanan ersätter andra tidigare utredda alternativ såsom tredje spåret och Kungsholmenbanan.

### 2. Mälarbanan

#### Tomtebodan – Kallhäll

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

### 3. Tunnelbana

#### Odenplan – Karolinska

En ny gren på gröna linjen kan försörja stadsutvecklingsområdet Karolinska-Norra Station med tunnelbanetrafik. Behovet av busstrafik till området minskar kraftigt, vilket ger

bättre utrymme i gaturummet. Projektet samverkar med och ökar nyttan av en ny pendeltågsstation vid Odenplan.

### 4. Spårväg Sickla udde – Slussen

En förlängning av nuvarande tvärbanan möjliggör snabba resor mellan Hammarby sjöstad och Slussen. Även Saltsjöbanan integreras i trafiksystemet.

### 5. Tvärbanan city

#### Lindhagen – Centralen – Djurgården/Ropsten

Den planerade linjesträckningen går, fullt utbyggd, mellan Ropsten via Värtan till centralen, Fridhemsplan och slutar i Lindhagen vid Hornsbergs strand. Linjen ger en hög tillgänglighet i centrala staden och ökar möjligheten att komma till Djurgården såsom den nuvarande museispårvagnen går. Även en integrering med Lidingöbanan ska utredas.

### 6. Tvärbanan Norr Alvik – Kista samt Alvik – Sundbyberg – Solna – Universitetet

Tvärbanan Norr är en förlängning av nuvarande tvärbanan från Alvik vidare norrut. Tvärbanan Norr ska

binda samman de radiella spårtrafikstråken, samt utgöra en effektiv kollektivtrafik till områden med hög boendetäthet och många arbetsplatser som idag inte är spårtrafikförsörjda. Banan minskar trängseln i befintliga spårssystem, samt länkar samman byggelseområden.

### 7. Spårväg Syd

#### Älvsjö– Fruängen – Skärholmen – Flemingsberg

Spårväg Syd är en tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva-Skärholmen med en fortsättning till Fruängen och Älvsjö. Möjligheter finns också till förlängning till Årstaberget via Årstafältet. Spårvägen binder också ihop de radiella spårförbindelserna i söderort.

Se kartan sidan 67

## Nya huvudvägar fram till år 2020

### 8. Förbifart Stockholm

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

### 9. E18 Hjulsta – Kista

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

### 10. E4/20 Tomtebodavägen – Norra station – Haga södra

Framkomligheten runt Eugenia-tunneln är dålig idag, och trafiken förväntas öka kraftigt i samband med

öppnandet av Norra länken. Det behövs en rad åtgärder på sträckan såsom rampförstärkning och nya körfält.

### 11. E18 Frescati – Ålkistan

Sträckan behöver fler körfält för att nyttiggöra den kapacitet som följer av öppnandet av Norra länken, och för att hantera förväntad trafikökning. Vägen bidrar redan idag till kraftiga störningar i området och utgör en barriär genom Nationalstadsparken. Avsikten är att sträckan ska förläggas i tunnel.

### 12. Väg 222 Henriksdals trafikplats

Väg 222 ska få en ny dragning genom Henriksdalsberget, där vägen övertar den tunnel som Saltsjöbanan använder, samt en ny trafikplats invid Danvikstull. Tunneldragningen innebär att mycket av nuvarande miljöproblem i form av buller etc, försvinner, vilket möjliggör ny bebyggelse i området. Objektet är en del i Danvikslösenprojektet.

### 13. Väg 222 Danviksbron

Spårbron vid Danvikstull, som också har busstrafik, är uttjänt och ska rivas.

Vägbron breddas med nya körfält så att busstrafiken även i framtiden ska ha tillgång till egen körfil.

### 32. Norra länken

En helt ny förbindelse i tunnel mellan Norrtull och Värtan (Lidingövägen), med anslutning till Roslagsvägen vid Universitetet. Länken ökar kapaciteten till Värtahamnen och Frihamnen, samt till stadsutvecklingsområdena Norra Djurgården och Värtan. Trafikleden förväntas förbättra miljön längs Valhallavägens västra del när den tunga trafiken till hamnarna försvinner.

### 33. E4 Norrtull – Kista

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

*Se kartan sidan 67*

## Nya spår och huvudvägar efter år 2020

### 14. Spårväg 4

#### Gullmarsplan – Radiohuset

Projektet är en konvertering av stom-busslinje 4. Resandet är alltför omfattande för en rationell busstrafik. En spårväg leder till minskad trängsel, bättre tidhållning och framkomlighet. En effektiv spårvagn avlastar tunnelbanan i innerstaden och innebär ett stort kapacitetstillskott över Saltsjö-Mälarsnittet utan att ny bro eller tunnel behöver byggas.

### 15. Tunnelbana

#### Kungsträdgården – Nacka

En förlängning av blå linje ger en effektiv kollektivtrafik till den snabbt växande Nacka-Värmdösektorn och avlastar Slussens omfattande busstrafik. Nya tunnelbanestationer planeras i Sofia och Henriksdal/Sickla. En sträckning med en station vid Slussen finns med som ett alternativ.

### 16. Tunnelbana Akalla – Barkarby

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

### 17. Tunnelbana Hagsätra – Älvsjö

Projektet innebär en förlängning av grön linje med stationer i Älvsjö industriområde och vid Älvsjö station. En tunnelbana förbättrar tvärförbindelserna genom att knyta samman Hagsätragrenen med pendeltågssystemet. Tunnelbanan avlastas också mot Gullmarsplan och city.

### 18. Kollektivtrafikstråk söderort

Stadsutvecklingsstråket sammanbinder Älvsjö med Högdalen, Farsta och Skarpnäck/Norra Sköndal med en koppling mot Spårväg Syd. Ett kollektivtrafikstråk med prioriterad framkomlighet stödjer stadsutvecklingen och möjliggör ökat tväresande, vilket i sin tur avlastar det radiella spårtrafiknätet.

19. Östlig förbindelse

Utvecklingen av befolkning och sysselsättning är särskilt snabb i regionens östra delar. En östlig förbindelse ökar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och sammanbinder Norra och Södra länken till en ring runt innerstaden. Därmed kan trafiksituationen på Stadsgårdsleden och Skeppsbron förbättras.

### 20. E4-länken i Solna

Objektet innebär en utbyggnad av en ny väg i tunnel mellan Karlbergs trafikplats på Essingeleden och Trafikplats Frösunda på E4. Vägsträckningen syftar till att öka vägkapaciteten i området, och minska köerna mot Norrtull och Norra station.

### 21. Huvudstaleden, Bromma

Projektet är en del av en fullt utbyggd Huvudstaled från Pampas till Drottningholmsvägen/Bergslagsleden och kan avlasta delar av huvudvägnätet i västerort. Förgreningen mot Tritonvägen och en ny Tritonbro finns inte längre med i planen med anledning av stadsutvecklingsplanerna kring Bällstaområdet.

### 22. Ulvsundavägen

Vägens funktion från Ulvsundaplan till Rinkeby kan komma att förändras, dels beroende på vägutbyggnader som Huvudstaleden och ny E18-sträckning, dels som ett resultat av förändrad markanvändning i bl.a. Ulvsunda och Mariehäll. Det finns anledning att utveckla Ulvsundavägen för nya funktioner och anpassa den till omkringliggande miljön.

### 23. Klarastrandsleden

Klarastrandsleden är en central genomfartsled med mycket hög trafikbelastning. En breddning till fler körfält

behövs, men utrymmet begränsas av Klara sjö samt Banverkets spårområde för tågtrafik till Stockholms central. Området är också långsiktigt föremål för en överdäckning med ny bebyggelse.

### 24. Centraltunneln

Projektet är en tunnel som knyter ihop Söderleden med Klarastrandsleden och Klaratunneln. Tunneln innebär att Centralbron kan rivs och avsevärda miljöförbättringar åstadkommas i Stockholms kanske mest känsliga och kulturhistoriskt intressanta område.

### 25. Nynäsvägen

Området kring Gullmarsplan är ett nav för väg- och kollektivtrafik i södra Stockholm, samt ett viktigt stadsutvecklingsområde med. Nynäsvägens kraftiga trafik utgör ett hinder för att utveckla området. Det är nödvändigt att finna lösningar som kan ta omhand de stora och komplexa trafikflödena, samt hantera de miljöstörningar som trafikapparaten åstadkommer. Genom Gamla Enskede gäller det att läka det sår som vägen åstadkommit i miljön och att bryta den kraftiga barriäreffekten.

### 26. Älvsjövägen

Älvsjövägen har en hög belastning och med bara en fil i vardera riktningen. Vägen åstadkommer kraftiga miljöstörningar med buller och barriäreffekter i området. Vägen behöver miljöupprustas samt ges bättre kapacitet. Den vidare sträckningen österut, den s.k. Högdalslänken, är dock inte längre aktuell.

### 27. Väg 226 Huddingevägen/Rågsvedsvägen

Huddingevägen är olycksdrabbad, har dålig framkomlighet samt höga buller- och avgasnivåer. Nuvarande korsning är i plan, liksom ytterligare korsningar längre söderut. En ny planskild korsning med motorvägsstandard ger bättre kapacitet, samt förbättrar förutsättningar för oskyddade trafikanter.



Nya spår och huvudvägar

## Nya spår och huvudvägar efter år 2030

### 28. Ny spårväg (tunnelbana) i västra innerstaden

Ny spårförbindelse studeras för (Älvsjö) – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Universitetet – (Täby). En ny snabbgående stomtrafik möjliggör snabba resor mellan några av de viktigaste knutpunkterna i Stockholm. En utbyggnad möjliggör till exempel snabba resor mellan Universitetet och Karolinska och bidrar till kraftfullt kapacitetstillskott över Saltsjö- Mälarsnittet samt minskat resandetryck på T-centralen.

### 29. Ny spårväg i östra innerstaden

Spårvägen Hammarby Sjöstad/Sickla – Ropsten – Universitetet innebär en komplettering till Östlig förbindelse. En ny snabbgående stomtrafik som möjliggör snabba resor mellan några av de viktigaste knutpunkterna i Stockholm har tydliga fördelar. Kapaciteten över Saltsjö- Mälarsnittet ökar kraftigt och trycket på T-centralen minskar.

### 30. Kollektivtrafik på Förbifarten

Förbifarten passerar flera av Stockholms viktigaste radiella spårtrafikstråk; tre tunnelbanelinjer och två

pendeltågsgrenar. På sikt behövs ett kollektivtrafiksystem som möjliggör ett effektivt tvärresande på sträckan. Snabba yttre tvärförbindelser leder till ökad effektivitet i befintliga spårtrafiksystem, bl.a. genom ökat resande mot rusningsriktningen.

### 31. Nord-syd koppling väster om innerstaden

Ytterligare kapacitetsförstärkning över Saltsjö- Mälarsnittet kommer att behövas i framtiden. En ny koppling mellan väster- och söderort kommer att stödja stadsutvecklingsområdena på båda sidor av Mälaren, samt stärka regionens kommunikationer som helhet.

**Produktion**

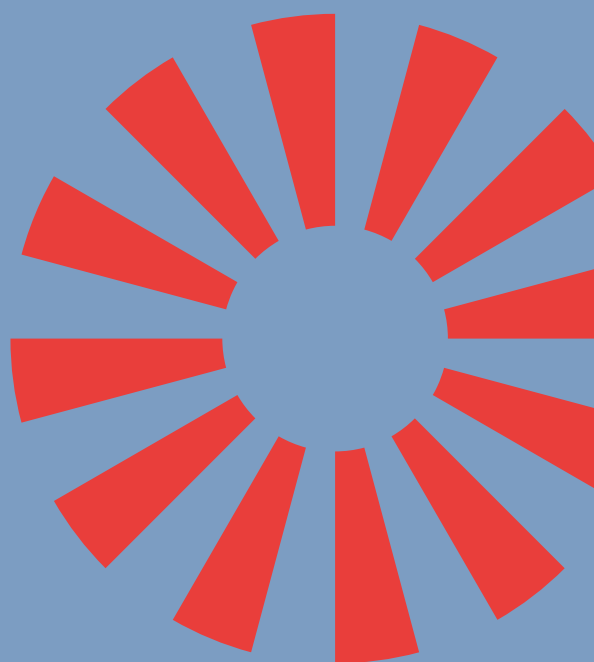
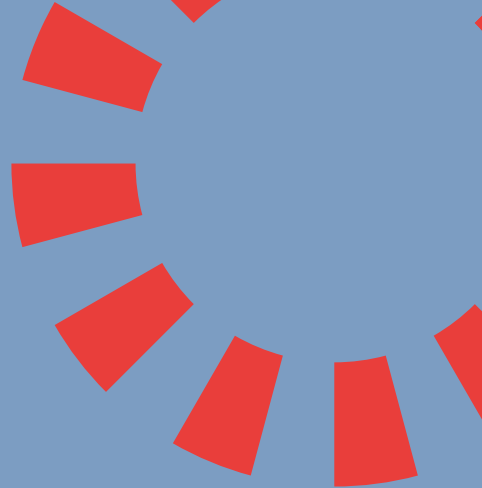
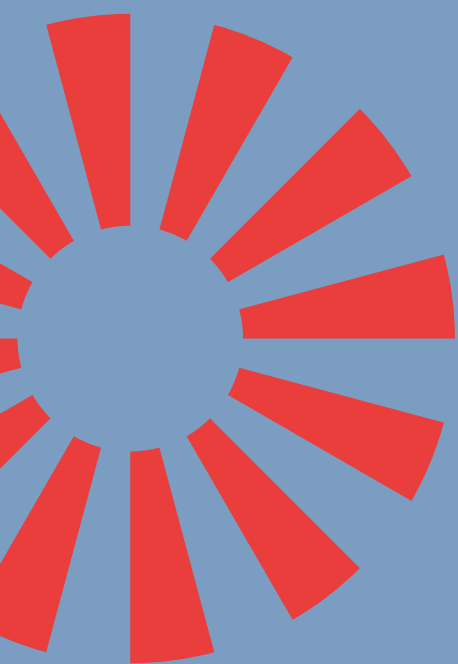
Stadsbyggnadskontoret i samarbete  
med Z:CO

**Formgivning och originalproduktion**

Z:CO

**Repro och tryck**

08-tryck, Stockholm 2008







**STADSBYGGNADSKONTORET**

Fleminggatan 4

Box 8314, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 26 000

[www.stockholm.se](http://www.stockholm.se)