Stockholms stad

Översiktsplan för Stockholm

Samrådsförslag

Förord

Stockholm är en av världens vackraste storstäder. Vår stad har fantastiska kvaliteter som uppskattas av både stockholmare och besökare. God ekonomisk tillväxt och snabb befolkningsökning ställer Stockholm inför komplexa utmaningar, som samtidigt innebär möjligheter att utveckla staden i en ännu mer positiv riktning.

Stockholms översiktsplan, som tar sin utgångspunkt i den växande staden och pekar ut huvudinriktningen för stadsutvecklingen de närmaste 25 åren, ska uppdateras. Detta är Stockholms stads förslag, som nu går ut på samråd där alla kan lämna synpunkter.

Hur och var stadsutveckling sker är en viktig del i arbetet med att skapa en mer sammanhållen och hållbar stad. En förutsättning är att det finns bostäder för alla till rimliga priser. Men det är samtidigt många andra faktorer som avgör hur bra vi lyckas. Miljö, jämställdhet, tillgänglighet, hälsa och trygghet är några.

En god stadsplanering skapar värden i stadens alla delar. Förslaget till översiktsplan utgår från stadens ”Vision 2040 – ett Stockholm för alla”. Vilket innebär att oavsett var du bor ska det vara möjligt att ta sig till jobb och skola med goda kommunikationer, det ska finnas tillgång till kvalitativa torg, parker och grönområden och det ska finnas offentlig och kommersiell service.

Med sin utbyggnadsstrategi beskriver översiktsplanen hur målen för stadsutvecklingsarbetet ska nås. Med utgångspunkt i stockholmarnas vardag och Stockholms befintliga kvaliteter ska staden successivt omvandlas och tillföras nya stadskvaliteter. Staden ska möjliggöra och tillvarata initiativ i samverkan med marknadens aktörer, och samtidigt fokusera på vissa områden för att påskynda en önskvärd stadsutveckling.

Den inriktning som föreslås i översiktsplanen är en kombination av redan pågående framgångsrik stadsutveckling i större områden och omvandling av befintliga stadsdelar där komplettering med bland annat nya bostäder, arbetsplatser, skolor, torg och parker är viktiga element.

Översiktsplanen är ett av stadens viktigaste strategiska styrdokument. Processen med att uppdatera detta styrdokument ger stora möjligheter till demokratisk förankring då plan- och bygglagen föreskriver samråd om planens inriktning innan kommunfullmäktige kan ta ställning till planen. Staden har höga ambitioner att föra en dialog med stockholmarna om stadens framtida utveckling. Samrådet kommer att innehålla en rad aktiviteter som ska skapa förståelse för stadsutvecklingen i ett större sammanhang och uppmuntra till synpunkter på översiktsplanen.

Det lokala perspektivet är en viktig utgångspunkt i förslaget till översiktsplan, då det underlättar förståelsen av hur de övergripande strategierna påverkar stadens olika delar. Under samrådet kommer Stockholms stad att finnas på plats i stadsdelarna för att informera och föra dialog. Det kommer även finnas möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter via webben och andra kanaler.

Vi hoppas att så många som möjligt vill tycka till om översiktsplanen och bidra med insikter och kunskaper i det fortsatta arbetet med planen. Stockholms utveckling ska vara till för alla de människor som bor och verkar här.

Välkommen till samrådet om ny översiktsplan för Stockholm!

Roger Mogert, stadsbyggnads- och kulturborgarråd i Stockholms stad

Förord

Sammanfattning

1 Inledning 8

Utgångspunkter 10
Vad är en översiktsplan? 14
Vision, mål och styrdokument 15

2 Mål för stadsbyggandet 16

En växande stad 18
En sammanhängande stad 20
God offentlig miljö 22
En klimatsmart och tålig stad 24

3 Utbyggnadsstrategi och genomförande 26

Utbyggnadsstrategi 28
Genomförande av översiktsplanen 32

4 Allmänna intressen 36

Bostadsförsörjning 38
Näringsliv och kompetensförsörjning 46
En socialt sammanhållen stad 52
Trafik och mobilitet 58
Grön och vattennära stad 66
Stadens karaktär och gestaltning 72
Kulturliv, idrott och rekreation 78
Klimat, miljö, hälsa och säkerhet 82
Teknisk försörjning 88

5 Lokala utvecklingsmöjligheter 92

Inledning och översikt 94
Rinkeby-Kista 96
Spånga-Tensta 100
Hässelby-Vällingby 102
Bromma 106
Östermalm 110
Norrmalm 114
Kungsholmen 116
Södermalm 118
Hägersten-Liljeholmen 120
Skärholmen 124
Älvsjö 126
Enskede-Årsta-Vantör 128
Farsta 132
Skarpnäck 134
Karta över stadsutvecklingsmöjligheter 136

Bilagor

Hållbarhetsbedömning
Riksintressen enligt miljöbalken

Inledning
Inledningen beskriver översiktsplanens funktion och hur den förhåller sig till andra styrdokument. Dessutom beskrivs de utgångspunkter som ligger till grund för planens övriga innehåll. Sådana utgångspunkter är till exempel globala utmaningar, den starka befolkningstillväxten, klimatutmaningen och socioekonomiska skillnader mellan stadsdelar.

Mål för stadsbyggandet
I avsnittet beskrivs de fyra föreslagna stadsbyggnadsmålen för stadsbyggandet. Målen beskriver vilken stadsmiljö och stadsstruktur som eftersträvas. Målen har en tydlig koppling till stadens vision och hållbarhetsmål och ska fungera som stöd i all planering och stadsbyggande.

Utbyggnadsstrategi och genomförande
För att uppfylla stadsbyggnadsmålen och för att möta bostadsbehoven på kort och lång sikt behövs en tydlig utbyggnadsstrategi. Strategins fyra delar ska styra stadsutvecklingen mot stadens vision – ett Stockholm för alla. Genomförandedelen beskriver stadens verktyg för genomförande av översiktsplanens intentioner. Här beskrivs också den viktiga dialogen med medborgarna.

Allmänna intressen
Ett antal viktiga sakfrågor för stadens fortsatta utveckling beskrivs i kapitlet om allmänna intressen. I en växande storstad som Stockholm, där stadsbyggandet är komplext är avvägningar mellan olika intressen en stor utmaning. I kapitlet finns även förslag till planeringsinriktningar. Dessa ska fungera som stöd i den kommande planeringen.

Lokala utvecklingsmöjligheter
Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsmål, vilka utvecklingsmöjligheter som finns i respektive stadsdel. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelsområden. Kapitlet avslutas med en karta som beskriver stadsutvecklingsmöjligheterna i hela staden.

Sammanfattning

Stockholm är en attraktiv stad. Stadens medborgarundersökning visar att människor som bor här i stort trivs med sina liv. Internationellt sett rankas Stockholm högt när det gäller bland annat livskvalitetet, innovationsförmåga och samhällstillit. Detta lockar människor som vill bo, studera och arbeta här, och staden växer snabbt. 2040 beräknas Stockholms stad ha 1,3 miljoner invånare.

Stockolms attraktionskraft är positivt för stadens utveckling och roll som motor för hela Sverige. Men det innebär också en rad viktiga utmaningar. Bostadsbyggandet är en av dem, att anpassa transportinfrastrukturen är en annan. Fram till 2030 ska 140 000 bostäder byggas, och takten i bostadsbyggandet behöver sannolikt vara hög även därefter. Transportinfrastrukturen i Stockolm är i dag ansträngd, och framför allt gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver stärkas. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med god kvalitet och arkitektur.

Dessutom behöver staden fokusera på flera andra viktiga utmaningar – som hur vi ska vidarutveckla Stockholms konkurrenskraft, klara de krav som ett förändrat klimat ställer samt minska de sociala skillnader Stockholm upplever i dag.

Det omfattande stadsbyggande som Stockholm står inför utgör en unik möjlighet till förbättringar och utveckling. Stadsbyggandet är ett kraftfullt redskap som kan bidra till att styra utvecklingen i hållbar riktning, och med klok och strategisk planering kan hela Stockholm dra nytta av den stadsutveckling som genereras av ett omfattande bostadsbyggande. Stockholm ska vara en tät och sammahållen stad där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar att skapa goda livsmiljöer, samt att tillföra värden som fler bostäder, arbetsplatser, attraktiva offentliga miljöer, bra parker, lekplatser, idrott och kultur samt en välfungerande service där förskolor och skolor är särskilt angeläget.

Mål för stadsbyggandet

Stockholm ska vara en stad för alla med täta och sammanhållna stadsmiljöer och där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Stadens förslag till ny översiktsplan omfattar fyra mål.

En växande stad

Stockholm ska vara en växande stad som genom sin attraktivitet lockar människor, företag och besökare från hela världen. En hög takt i stadsbyggandet ska säkerställa bostäder och samhällsfunktioner för alla. God tillgänglighet ska ge människor och företag goda förutsättningar att utvecklas.

En sammanhängande stad

Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare.

God offentlig miljö

Stockholm ska ha en mångfald av identitetsstarka stadsdelar med levande centrum. Stadens alla delar ska erbjuda en bra livsmiljö med god tillgång till stadskvaliteter och välgestaltade och trygga offentliga miljöer som inbjuder till delaktighet och lokalt engagemang.

En klimatsmart och tålig stad

Stockholm ska vara en klimatsmart stad, där effektiv markanvändning och transporteffektiv stadsstruktur bidrar till ökad tillgänglighet och begränsad resursförbrukning. Stadsstrukturen och de tekniska systemen ska vara välfungerande och tåliga så att staden kan möta klimatförändringar och andra påfrestningar.

Hur målen ska nås

För att uppfylla stadsbyggnadsmålen och för att möta bostadsbehoven på kort och lång sikt behövs en tydlig utbyggnadsstrategi. Strategins fyra delar ska styra stadsutvecklingen mot stadens vision – ett Stockholm för alla.

Utbyggnadsstrategins fyra delar:

- Den centrala stadens attraktionskraft ska användas som en resurs för hela Stockholm. Det innebär bland annat satsningar på att skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan och låta staden växa successivt utåt.
- För att få genomförandekraft i stadsbyggandet pekar staden i förslaget till översiktsplan ut tre fokusområden; Farsta, Skärholmen och Kista.
- Hela Stockholm växer och stadens alla delar behöver utvecklas med värdeskapande kompletteringar för att bostadsmål och hållbarhetsmål ska kunna nås.

- Staden ska tillvarata den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen för att säkerställa en hållbar utveckling. Mindre omfattande stadsbyggnadsinsatser kan ha stor betydelse för att höja attraktiviteten på kort sikt. Sådana projekt ska ses ur ett helhetsperspektiv, så att inte framtida mer omfattande stadsbyggnadsinsatser försvåras.

Allmänna intressen
Ett antal viktiga sakfrågor för stadens fortsatta utveckling beskrivs i kapitlet om allmänna intressen. I en växande storstad som Stockholm, där stadsbyggandet är komplext är avvägningar mellan olika intressen en stor utmaning. I kapitlet finns även förslag till planeringsinriktningar.

Lokala utvecklingsmöjligheter
Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsmål, vilka utvecklingsmöjligheter som finns i respektive stadsdel. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelsområden. Det är angeläget att understryka att detta är ett samrådsmaterial som kommer att utvecklas under och efter samrådet.

Processen framåt
Samråd pågår under perioden 10 november till 10 januari då alla kan lämna synpunkter på förslaget. Förslaget kommer sedan att bearbetas och utställning planeras till sommaren 2017 och antagande första kvartalet 2018.

Fakta

En översiktsplan ska, enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Kommunfullmäktige ska därför under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras. Översiktsplanen omsätts i detaljplaner och lov för mark och vatten vilka är juridiskt bindande.

1 Inledning

Utgångspunkter

Utmaningar, nya kunskaper och trender

Stockholm är i ett globalt perspektiv en liten storstad med en stor konkurrenskraft. I internationella jämförelser rankas Stockholm bland de högsta när det gäller livskvalitet, innovationsförmåga, demokrati och tillit. Sådana kvaliteter bidrar till att många människor söker sig till Stockholmsregionen.

Stockholmsregionen är motorn i svensk ekonomi och Stockholms centrala delar är centrum för näringsliv, förvaltning och finansiella institutioner. Här finns områden med stor internationell betydelse. I city och delar av innerstaden finns finanssektorn och kreativa näringar som spel-, musik- och modeindustrin och i Kista finns IKT-klustret Kista Science City. Stockholm är en stark kunskapsregion med ett antal välrenommerade universitet och högskolor.

Globala utmaningar

Stockholm påverkas av förändringar i omvärlden på flera sätt. Företagen i Stockholm konkurrerar i ökad utsträckning med andra städer på den globala marknaden om kompetens, kapital och investeringar. Klimatförändringar och migrationsströmmar får direkta och indirekta konsekvenser för utvecklingen och Stockholm behöver precis som andra storstäder utveckla sin förmåga att snabbt anpassa sig till nya förutsättningar.

Stockholm-Mälarregionen är i dag en av Europas snabbast växande regioner.

Stark befolkningstillväxt

Stockholm-Mälarregionen är i dag en av Europas snabbast växande regioner och Stockholms stad har under det senaste decenniet präglats av en mycket hög befolkningstillväxt. Sedan 2006 har ökningen i snitt varit över 15 000 personer per år. Stadens prognos visar att Stockholm blir en miljonstad redan år 2020 och år 2040 beräknas vi vara närmare 1,3 miljoner invånare i kommunen.

Befolkningstillväxten beror främst på ett högt födelseöverskott, det vill säga att stadens unga befolkning föder många barn. Den andra faktorn är en stor inflyttning från utlandet och resten av Sverige. Det är i första hand unga personer som flyttar till Stockholm och staden har en relativt ung befolkning. Ökningstakten har dämpats något de senaste åren framför allt som en följd av flyttningar till andra kommuner i länet.

Befolkningstillväxten skapar en stor efterfrågan på bostäder. Unga som vill studera i staden behöver bostad, liksom de som flyttar hemifrån, som ska bilda familj eller som söker sig till staden för nytt arbete och nya möjligheter. Närings-livets möjlighet att utvecklas är tätt kopplad till möjligheten för anställda att hitta en bostad.

Tillgänglighet i regionen

Transportsystemet ska skapa hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på en begränsad yta, med så liten miljöpåverkan som möjligt. För regionens invånare och företag har tillgängligheten stor betydelse för val av bostad eller lokalisering av verksamheter. Många bor inom gång- eller cykelavstånd till arbetet. Med kollektivtrafiken kan ytterligare en stor andel av regionens arbets-platser nås inom 60 minuter. Andelen som reser kollektivt i morgonrusningen är hög och andelen cykelresor ökar över tid.

Goda förbindelser med den övriga världen är av stor betydelse för Stockholms attraktivitet. Flyg-platsen Stockholm Arlanda är ett nav med globala och nationella kopplingar. Stockholm är också en knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet.

Regionens invånare rör sig alltmer över kommungränserna, vilket är positivt för Stockholms tillväxt. Förändringar i de centrala delarna av regionen påverkar transportsystemet i ett allt större omland. En ökad tillgänglighet genom utbyggd kollektivtrafik och förbättrade kopplingar mellan städerna och regionkärnan är en central del i förhandlingar mellan staten och regionens aktörer. De administrativa gränserna ska helst inte heller märkas för dem som bor och verkar i länet. Samplanering behöver ske mellan främst staden och de angränsande kommunerna så att bebyggelsen och infrastrukturen hänger samman.

Många stock-holmare bor inom gång- eller cykel-avstånd till arbetet.

Digitaliseringen ger möjligheter

Digitaliseringen är en central utveckling som i allt högre grad påverkar samhällets funktioner, näringslivets förutsättningar och invånares vardag. Möjligheterna till ständig uppkoppling via smarta telefoner eller andra hjälpmedel påverkar både utformningen av våra stadsmiljöer och byggnader och effektiviteten i transportsystemet. E-handel ändrar konsumtionsmönstren och det ställer nya krav på infrastruktur och leveransmöjligheter i fastigheter.

Mer än 90 procent av stockholmarna kan i dag få fiberanslutning, och det finns 100-procentig 3G- eller 4G-anslutning. Det innebär att det nationella bredbandsmålet redan är uppnått för Stockholm. Därmed är Stockholm en av världens mest uppkopplade städer. En fortsatt utveckling av informations- och kommunikationsteknik förbättrar möjligheterna att uppnå stadens hållbarhetsmål. En förutsättning för att nå målet om att vara en fossilbränslefri stad år 2040 är tillgång till ett väl utbyggt fiber- och 4G/5G-nät, eftersom det är grunden för en mängd andra digitala verktyg som bidrar till nya kretslopps-, energi- och trafiklösningar.

Klimatutmaningar för stadsbyggandet

Den pågående globala uppvärmningen påverkar miljön, ekonomin och människors välbefinnande över hela världen. Stockholms stads mål om att vara en fossilbränslefri stad senast år 2040 speglar den minskning av växthusgaser som krävs för att nå det så kallade tvågradersmålet. Denna höga ambitionsnivå är en utmaning för stadsbyggandet och hållbar energianvändning, miljöanpassade transporter och resurseffektiva kretslopp behöver genomsyra planeringen. Ny bebyggelse ska planeras med en täthet så att gång-, cykel- och kollektivtrafik blir de självklara valen. Det innebär i princip att infrastrukturen, på samma yta som i dag, ska kunna transportera fler människor och mer gods utan försämrad kvalitet.

Klimatanpassning av den fysiska miljön blir också en allt viktigare fråga när nederbörds- och temperaturförhållanden ändras och fler extrema väderhändelser inträffar. Det behövs långsiktiga strategier som främjar både en omställning mot olika kretsloppssystem och fler innovativa tekniska lösningar.

Tydliga sociala skillnader

Stockholm har en blandad befolkning där nationalitet, utbildning, yrkesbakgrund och ålder varierar. Samtidigt finns en både fysisk och socioekonomisk segregation mellan olika stadsdelar, något som Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm har beskrivit i ett flertal rapporter.

Den ökande boendesegregationen får till följd att människor med olika bakgrund och socioekonomiska förutsättningar tenderar att möta varandra alltmer sällan i vardagen, vilket i sin tur minskar tilliten och den ömsesidiga förståelsen. Dessutom är tillgången till attraktiva stadskvaliteter som närhet till arbetsplatser, god tillgång till kollektivtrafik, handel, samhällsservice, kultur, och väl gestaltade offentliga rum och parker ojämnt fördelad över staden. Skillnaderna är särskilt tydliga när det gäller regionens arbetsplatser som i ökad grad koncentreras till city och norrort.

Det finns allt större kunskaper om hur stadsbyggandet kan bidra till en socialt hållbar utveckling. De kommande årens kraftiga stadsutveckling ger möjligheter att minska de sociala skillnaderna och främja möten mellan människor i staden. Stockholms stad har också ambitionen att öka delaktighet och dialog i stadsbyggandet.

Stockholms karaktär

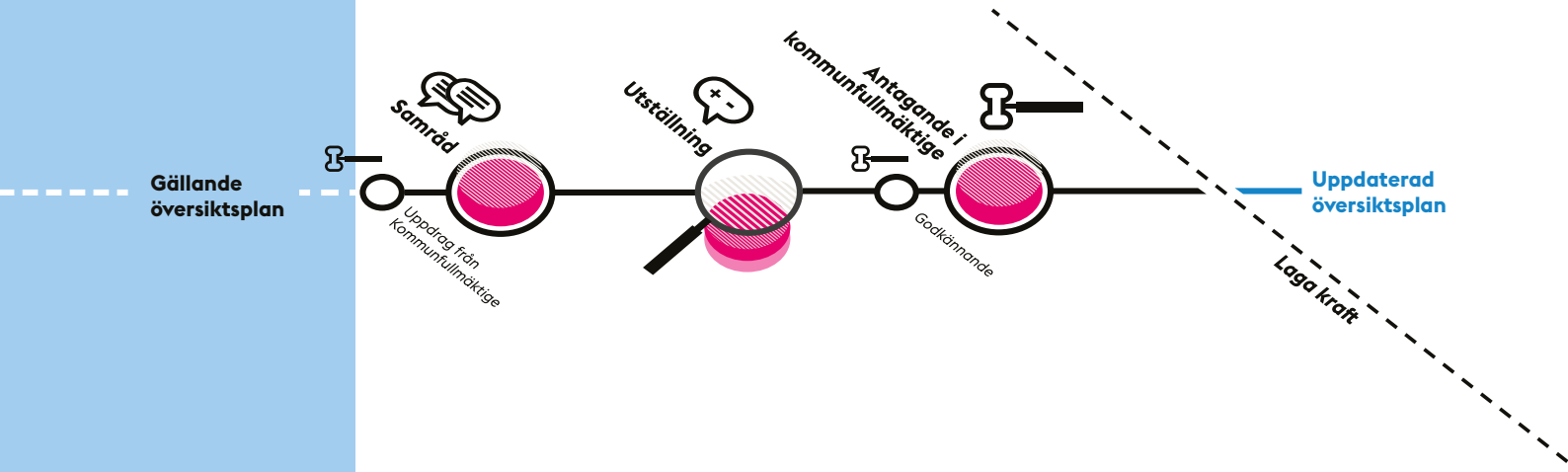
Med ett skärgårdslandskap som grund har Stockholm successivt vuxit fram och fått sin särprägel. Starka landskapselement, som de höga norrvända förkastningsbranterna, grusåsen, fjärdarna och strömmarna, utgör centrala förutsättningar för stadens utveckling. Att skapa största möjliga tillgänglighet mellan norra och södra Stockholm över Saltsjö-Mälarsnittet är en stor utmaning för stads- och infrastrukturplanering.

I Stockholm finns väl bevarade miljöer från 1200-talet och framåt, och stadens utveckling kan tydligt avläsas i Stockholms olika stadsbyggnadskaraktärer. Att väva samman ny och befintlig bebyggelse är en av stadsbyggandets viktiga och komplexa uppgifter.

Planering för alla samhällsfunktioner

En grundläggande utmaning i en växande storstad är konkurrensen om marken. Den stora efterfrågan på bostäder riskerar att medföra att andra samhällsfunktioner inte byggs ut tillräcklig snabbt. Stockholms stad arbetar för att lokaler för privat och offentlig service, som skolor, förskolor och idrott ska säkerställas tidigt i stadsutvecklingsprocesserna.

Stockholm är en av världens mest uppkopplade städer. Detta bidrar till en jämlik stad och gynnsam social, miljömässig och ekonomisk utveckling.



Vad är en översiktsplan?

En översiktsplan ska, enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

2 kap 1 § plan- och bygglagen

Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

3 kap 2 § plan- och bygglagen

Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Kommunfullmäktige ska därför under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras. Översiktsplanen omsätts i detaljplaner och lov för mark och vatten vilka är juridiskt bindande.

Sedan den gällande översiktsplanen, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, antogs av kommunfullmäktige i mars 2010 har stora omvärldsförändringar skett. Stockholms stad behöver i dag möta en större befolkningsökning än vad som tidigare prognosticerats. Därutöver har ett antal utmaningar för att nå en ekologiskt och socialt hållbar utveckling blivit allt tydligare.

Så används en översiktsplan

Översiktsplanen har en lång tidshorisont och ska tydliggöra hur stadens fysiska utveckling bidrar till visionen om ett Stockholm för alla. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men har genom sin vägledande funktion för den fortsatta planeringen, en central roll för utvecklingen av staden.

Översiktsplanen är omfattande och täcker in både sakfrågor, så kallade allmänna intressen, liksom långsiktiga målsättningar för stadens utveckling. Översiktsplanen redovisar de utvecklingsmöjligheter som finns och vilka värden som bör värnas och utvecklas. Det som pekas ut som stadsutvecklingsområden eller utvecklingsstråk i planen kan i många fall ligga långt fram i tiden och hjälper därför staden att styra projekt som ligger nära i tiden i rätt riktning. Denna översiktsplan redovisar den stadsutvecklingsmöjligheter som finns i staden för de kommande 25 åren. Många av de strategiska inriktningar som funnits med i tidigare översiktsplaner och fortfarande är önskvärda, men som ännu inte realiserats, finns med i detta översiktsplaneförslag.

Översiktsplanen har också en viktig kommunikativ roll i att den tydliggör kommunens syn på framtida utveckling. Det möjliggör för stockholmare, myndigheter och andra intressenter att få en uppfattning om hur staden kan ställa sig till kommande anspråk på förändringar i stadsmiljön och vilken påverkan detta kan komma att få.

Processen

Processen med att uppdatera översiktsplanen följer den gällande lagstiftningen, och precis som vid annan stadsplanering tillvaratas medborgarnas och andras synpunkter vid till exempel samråd och utställning.

Tidplanen för arbetet är följande:

- Aktualitetsprövning med beslut: 25 maj 2015
- Samråd, där alla kan lämna synpunkter: 10 november 2016–10 januari 2017
- Ställningstagande av stadsbyggnadsnämnden: våren 2017
- Utställning, där alla kan lämna synpunkter: sommaren 2017
- Godkännande av stadsbyggnadsnämnden: kvartal 4 2017
- Antagande av kommunfullmäktige: kvartal 1 2018

Vision, mål och styrdokument

Översiktsplanen utgår från den inriktning som Stockholms stad har antagit i Vision 2040 – ett Stockholm för alla. Övergripande mål och inriktning för Stockholms stads samlade verksamhet inklusive investeringsstrategi fastställs varje år i stadens budget. Utöver översiktsplanen finns ett flertal olika policyer, strategier och program som är konkretiseringar av stadens övergripande vision och mål. Översiktsplanen behöver också förhålla sig till planer och strategier på regional och nationell nivå.

Vision 2040 – ett Stockholm för alla

Stadens vision godkändes i oktober 2015 och stadens samtliga nämnder och bolag fick samtidigt i uppdrag att arbeta i visionens riktning. Visionen syftar till ett Stockholm som håller samman, som är klimatsmart samt ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Att överbrygga de sociala skillnader som finns i staden är ett centralt tema i visionen. För att nå visionen krävs både ett aktivt arbete inom stadens förvaltningar, ett förstärkt samarbete med regionens aktörer samt en fördjupad dialog med stadens invånare.

Miljöprogrammet

Miljöprogrammet 2016–2019 reglerar stadens arbete inom viktiga tekniska sektorer som till exempel energi, transporter, kretslopp och kemikalier. Miljöprogrammet syftar till att leda arbetet med en växande stad i en hållbar riktning. Programmet är kopplat till stadens integrerade ledningssystem och har ett flertal mål för att nå en hållbar mark- och vattenanvändning.

Fossilfritt Stockholm 2040

Kommunfullmäktige har beslutat att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2040. En samlad strategi för ett fossilfritt Stockholm har utarbetats och kommer att behandlas av kommunfullmäktige hösten 2016.

Framkomlighetsstrategin

Stadens framkomlighetsstrategi handlar till stor del om att använda det tillgängliga gatutrymmet så effektivt som möjligt. Strategin innebär ett ändrat fokus från att förflytta fordon till att förflytta människor, varor och gods. Strategin har en tydlig koppling till översiktsplanen genom att den hanterar frågor kring hur stadsmiljöerna upplevs och används och stadsbyggandets roll för att påverka färdmedelsfördelningen. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i enskilda planer och program för trafik såsom Cykelplanen och Trafiksäkerhetsprogrammet.

Övriga sektorsövergripande styrdokument

Andra viktiga styrdokument och planeringsunderlag för staden är exempelvis e-strategin, dagvattenstrategin och det idrottspolitiska programmet. De mest relevanta sektorsövergripande styrdokumenten beskrivs i anslutning till de allmänna intressena.

Bostadsmålet

140 000 bostäder till 2030. 40 000 bostäder till 2020.

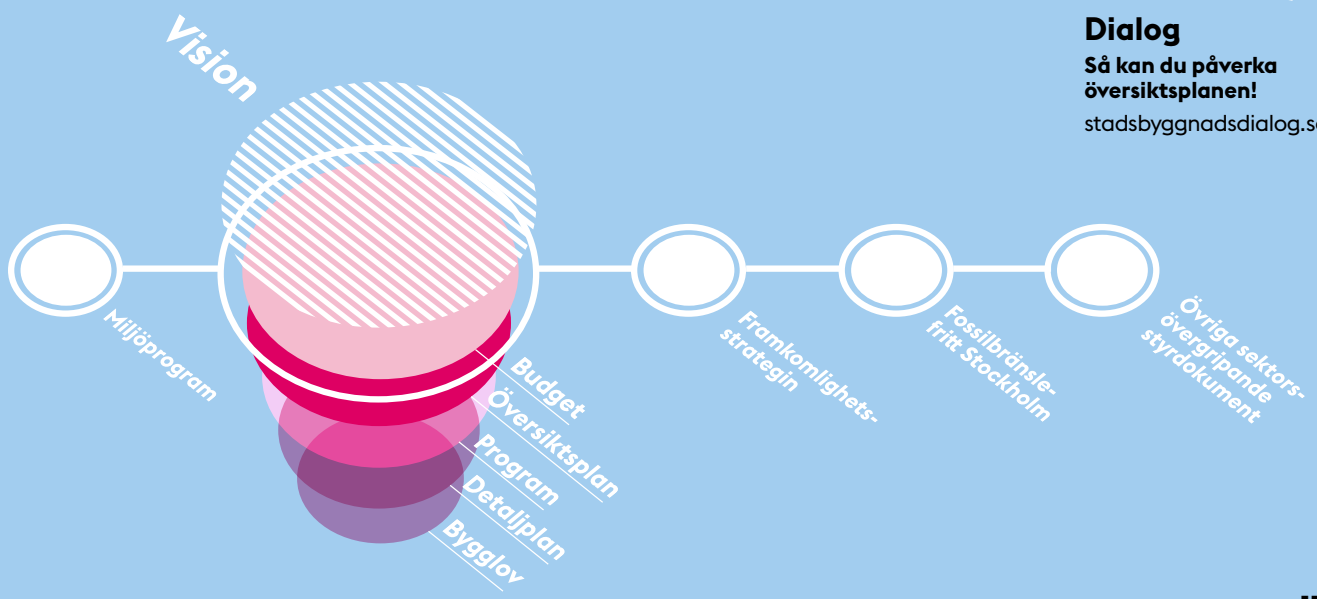
Fossilfritt Stockholm

Stockholms stad har som mål att vara fossilbränslefritt 2040 med etappmålet högst 2,3 ton CO_2e per invånare till 2020.

Dialog

Så kan du påverka översiktsplanen!

stadsbyggnadsdialog.se



2 Mål för stadsbyggandet

Målbeskrivning

Stockholm ska vara en växande stad som genom sin attraktivitet lockar människor, företag och besökare från hela världen. En hög takt i stadsbyggandet ska säkerställa bostäder och samhällsfunktioner för alla. God tillgänglighet ska ge människor och företag goda förutsättningar att utvecklas.

Stadsbyggnadsmål

En växande stad

Alltfler människor söker sig till världens städer. Städer öppnar möjligheter och ger människor förutsättningar att vara sig själva. I staden möts människor med olika bakgrund, intressen och egenskaper, de skapar relationer och utbyter idéer. I Sverige och Stockholm är urbaniseringstrenden särskilt tydlig. Många vill bo i Stockholm och stadens tydliga ambition är att Stockholm ska fortsätta att växa och utvecklas som en öppen, tolerant och välkomnande stad. Stockholm ska ha plats för fler invånare – och alla som föds här, flyttar hit för studier eller jobb eller kommer som nyanlända ska ha möjlighet att hitta en bostad.

En stad där alla kan bo

Under många år framöver kommer Stockholm att ha ett stort fokus på bostadsbyggande. Dagens brist på bostäder begränsar stadens utveckling och näringslivets tillväxt. Bostadsbristen drabbar många, inte minst grupper med svag ekonomi, unga, studenter och nyanlända. För näringslivet och utbildningsinstitutionerna är tillgången till bostäder avgörande. För att locka rätt kompetens behöver Stockholm kunna erbjuda bostäder i olika prisklasser och upplåtelseformer. Staden har ökat takten i bostadsbyggandet och prövar pågående nya lösningar också för grupper med svag ställning på bostadsmarknaden.

En attraktiv storstad

Stockholm är en av världens högst rankade städer när det gäller livskvalitet, jämställdhet, välfärd, demokrati – alla viktiga faktorer i den globala ekonomins konkurrens om kompetens och kapital. I ett globalt perspektiv är Stockholm en liten storstad med mycket stor konkurrenskraft. Inte minst är Stockholm uppskattat för sina attraktiva stadsmiljöer och närhet till parker och natur. Staden är känd som en av världens vackraste huvudstäder, med vattnet, grönskan och bebyggelsen i samspel med skärgårdens topografi. Att ta tillvara den attraktionskraft som ligger i Stockholms kvaliteter och särdrag är viktigt i allt stadsbyggande.

Ett rikt stadsliv

De senaste åren har stadslivet i Stockholm fått ett rejält uppsving med ett växande utbud av restauranger, serveringar, nöjen, kultur, idrott, evenemang och fler levande stadsmiljöer. Med initiativ som tillfälliga parker, mobila matserveringar, stadsodlingar och marknader har stadslivet också fått nya ingredienser som skapar en rikare och mer dynamisk stad. Det är viktigt att fortsatt utveckla de värden som gör Stockholm levande – med nya offentliga rum och genom att ta tillvara idéer som berikar staden.

Livskraftigt näringsliv i hela staden

Ett viktigt mål är att minska dagens regionala obalans med en stor koncentration av arbetsplatser i innerstaden och norrort. För en jämlik utveckling krävs insatser som kan locka

företag och institutioner att etablera sig i södra Stockholm. För stadsbyggandet är det viktigt att skapa blandade stadsmiljöer med attraktiva lokaler i intressanta lägen. En viktig potential för kontor finns bland annat i innerstadsnära stadsutvecklingsområden söder om staden, där tillgängligheten är mycket hög.

En väl fungerande stad

Ett fungerande Stockholm förutsätter att nödvändiga samhällsfunktioner byggs ut i takt med befolkningsutvecklingen. Att bygga nya skolor, förskolor, sjukhus, kommunikationer, arbetsplatser, parker, offentliga rum, idrottsplatser, simhallar och lokaler för service, kultur och föreningsliv är en självklar del i stadsutvecklingen. Tillräcklig mark behöver avsättas för allt det som skapar en väl fungerande stad och goda livsmiljöer också på lång sikt. Med det växande antalet barn krävs ett särskilt fokus på nya skolor och förskolor som kan tillgodose behoven.

Sveriges och regionens motor

Ett livskraftigt näringsliv gynnar Stockholms utveckling och är avgörande för utvecklingen i regionen och landet. Stadsbyggandet är ett av stadens viktiga verktyg för att skapa fortsatt goda förutsättningar för näringslivets utveckling, inte minst för den kunskapsintensiva sektorn. De viktigaste stadskvaliteterna för lokalisering av kontor är tillgång till arbetskraft, kommunikationer, restauranger och service. Täta och blandade stadsmiljöer erbjuder de urbana kvaliteter som många företag efterfrågar. Stockholms city är en angelägenhet såväl nationellt som globalt. City uppvisar en bredd som återspeglar huvudstadens historia och kulturella mångfald.

Hög tillgänglighet – globalt, nationellt och lokalt

Hög tillgänglighet är avgörande för Stockholm och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner. Staden ska möta den ökande rese- och transportefterfrågan med en infrastruktur som är attraktiv, hållbar samt resurs- och kostnadseffektiv. Gatuutrymmet behöver användas effektivt. Staden satsar på de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik samtidigt som bilen kommer att ha en fortsatt viktig roll för vissa transporter. För ökad tillgänglighet i regionen behövs en förbättrad kostnadseffektiv och attraktiv kollektivtrafik mellan Stockholm och övriga städer. Ökad internationell tillgänglighet med många direktförbindelser till hela världen är av stor betydelse. Utvecklingen av Arlanda flygplats är därför högt prioriterad. Det är bland annat viktigt att utvidga flygplatsens regionala och nationella tillgänglighet.

Målbeskrivning

Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare.

Stadsbyggnadsmål

En sammanhängande stad

En förutsättning för en socialt sammanhållen stad är att människor från olika stadsdelar och med olika bakgrund rör sig i samma offentliga miljöer och ser varandra i vardagen. Dessa mänskliga möten skapar inte bara en levande och intressant stad. De har också betydelse för samhörighet och förståelse och motverkar utanförskap i samhället. Stockholm har en struktur där många stadsdelar ligger avskilda med svaga kopplingar till omgivningen. De kan vara omgivna av trafikbarriärer och otrygga baksidor eller ha en topografi som skapar avstånd. En angelägen uppgift för stadsbyggandet är att göra strukturella förändringar som motverkar de begränsningar som finns i stadsstrukturen och skapa förutsättningar för en mer sammanhängande stad.

Ett nätverk av stadsrum

Byggande och investeringar påverkar hur människor rör sig och vilka de kommer att möta i sin vardag. En förutsättning för att skapa fler möten och större genomströmning mellan stadsdelar är att gatunätet blir mer sammankopplat. Med ett sammanhängande nätverk av stadsrum – gator, stråk och platser – får invånarna större tillgång till hela stadens stora mångfald av stadsmiljöer och kvaliteter. Ett mer sammanhängande Stockholm blir en upplevelsemässigt större och rikare storstad.

Nya stadsgator och framtidens boulevarder

Gatunätet är en viktig stadsbyggnadsresurs i det växande Stockholm, där gatumarken upptar stora ytor men inte alltid används effektivt. Genom att omvandla överstora vägar till stadsgator kantade av ny stadsbebyggelse, med fler tvärkopplingar, mer service, verksamheter och en bättre stadsmiljö, skulle de kunna utvecklas till livfulla stadsrum som får omgivande stadsdelar att växa ihop. Med tydligare prioritering av gång-, cykel-, och kollektivtrafik, tillsammans med fortsatt framkomlighet för biltrafik kan god kapacitet upprätthållas.

På sikt kan det vara möjligt att utveckla flera av stadens större trafikleder till stadsboulevarder kantade av ny blandad stadsbebyggelse. Stadsboulevarderna kommer att ha en fortsatt viktig regional trafikuppgift men skulle även kunna utvecklas till integrerade delar i ett sammanhängande stadslandskap. Förutsättningen är att frågan om farligt gods hanteras. Därmed kan en stor bostadspotential tas tillvara och den täta stadens urbana kvaliteter och upplevelsemässiga gräns kan flyttas längre ut i regionen. En sådan utveckling förutsätter bland annat förstärkningar i kollektivtrafiken samt att staden, i samverkan med andra aktörer, hittar lösningar för att skapa hälsosamma och säkra stadsmiljöer.

Kollektivtrafik som kopplar samman

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att skapa en mer sammanhängande stad. Hur linjerna dras och var stationer och hållplatser placeras påverkar hur människor rör sig, vilka som kommer att dela buss och vilka stadsdelar som orienteras mot samma målpunkter. Områden med dålig kollektivtrafikkoppling riskerar att isoleras och hamna utanför stadens sammanhang. När stadens kollektivtrafik byggs ut är det angeläget att stödja rörelsemönster som kan påverka den sociala hållbarheten i positiv riktning. Av många skäl är det angeläget att komplettera dagens radiella kollektivtrafiknät med effektiv kollektivtrafik som kopplar samman staden på tvären.

Ett sammanhängande parknät

Stora delar av Stockholm har ett sammanhängande nät av natur, parker, parkstråk och gröna promenader i och mellan stadsdelar. Det gröna promenad- och cykelvägnätet kompletterar gator och stadsrum och erbjuder alternativ för rörelser i staden. Det är en viktig rekreativ tillgång, där många stockholmare får sin uppskattade vardagskontakt med naturen och där barn kan röra sig fritt och säkert genom sina hemmakvarter. Parkstrukturen är ett unikt karaktärsdrag för Stockholm och en stor kvalitet att vidareutveckla i en tätare och mer sammanhängande stad. Stockholms uppskattade stränder och kajer har en särskild betydelse med sina långa obrutna strandpromenader som binder samman stadsdelar inom och utanför kommunen.

Målpunkter i varje stadsdel

Hur människor rör sig i staden och vilka de möter påverkas av var olika typer av målpunkter är placerade. Starka målpunkter som simhallar, idrottsplatser, temalekplatser eller kulturinstitutioner kan bidra till att människor söker sig till nya platser och får tillträde till nya delar av staden. I många stadsdelar finns lokalt välkända platser eller evenemang som kan bli starka dragare, om de lyfts fram och synliggörs. Det kan vara en spännande lekplats, ett fint torg, en matmarknad, en bra restaurang eller en återkommande festival. Även vardagens miljöer som skolor, lekplatser, butiker, bollplaner och odlingslotter är viktiga mötesplatser som med genomtänkt placering kan skapa nya relationer i staden och stärka sammanhållning mellan stadsdelar.

Målbeskrivning

Stockholm ska ha en mångfald av identitetsstarka stadsdelar med levande centrum. Stadens alla delar ska erbjuda en bra livsmiljö med god tillgång till stadskvaliteter och välgestaltade och trygga offentliga miljöer som inbjuder till delaktighet och lokalt engagemang.

Stadsbyggnadsmål

God offentlig miljö

Stockholms stora mångfald av stadsdelar med olika identitet och karaktär är en stor tillgång. När stadsmiljöer kompletteras och knyts närmare varandra blir stadsdelarna med sina små och stora centrum viktiga som noder i ett tätare och mer sammanhängande stadslandskap. Genom att ta tillvara stadsdelarnas olikheter och förstärka uppskattade karaktärsdrag kan stadsbyggandet bidra till att skapa ett sammantaget rikare och mer dynamiskt Stockholm. Samtidigt kan det lokalt bidra till en känsla av tillhörighet och kontinuitet.

Levande lokala centrum

Stadsdelarnas centrum är den naturliga utgångspunkten för det lokala stadslivet. Det är viktigt att utnyttja stadsbyggandets möjligheter att stärka lokala centrum med befolkningsunderlag, utbud och kvaliteter som gör dem livskraftiga. Med levande centrum, med tillgång till god vardagsservice, kan stadsdelarna utgöra en grund för ett samhälle med starkare social sammanhållning.

God tillgång till stadskvaliteter

Många stadsdelar kommer att kompletteras med bostäder och behöver samtidigt få ett tillskott av andra funktioner för att kunna erbjuda en god livsmiljö. Det är viktigt att alla delar av Stockholm får tillgång till grundläggande stadskvaliteter som samhällsservice, kultur, kollektivtrafik, butiker, arbetsplatser, bra offentliga rum och parker. En mer jämlik fördelning av stadens kvaliteter motverkar segregation och minskar risken för utanförskap, vilket är positivt för samhället i stort.

Blandade stadsmiljöer

Många stadsdelar domineras i dag av bostäder och behöver utvecklas med en större funktionsblandning. I blandade stadsmiljöer med både bostäder och arbetsplatser, får människor nära till vardagens platser, som skola, butiker, fritidsaktiviteter och idrott. Det ökar tillgängligheten och möjliggör ett enklare vardagsliv. Närheten främjar en aktiv livsstil där många rör sig till fots och med cykel, vilket är positivt för klimat och framkomlighet och är en viktig grund för hälsa och välbefinnande. Funktionsblandningen skapar också levande och trygga miljöer där människor möts och rör sig under stora delar av dygnet. Det gynnar stadslivet och den lokala sammanhållningen och skapar goda förutsättningar för näringslivet.

Varierat bostadsbestånd

En levande stadsmiljö gynnas av att människor med olika bakgrund och livsstil möter varandra i vardagen. En blandning av bostadstyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer efter-

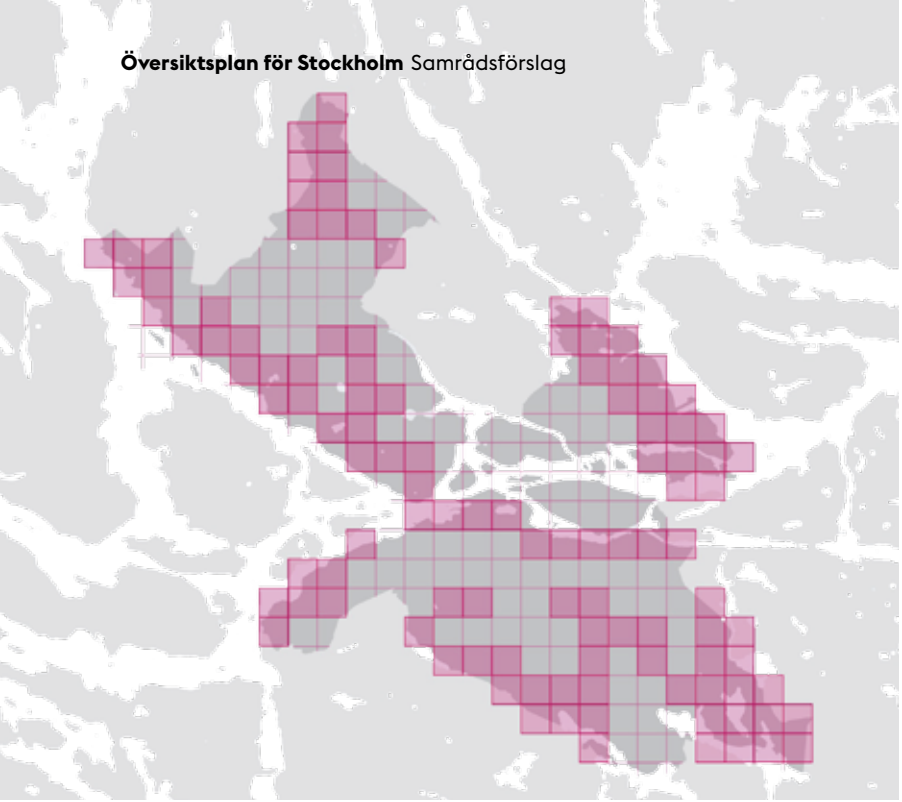
strävas i stadens alla delar. Det gynnar integrationen och är viktigt för att skapa en socialt sammanhållen stad. I stadsdelar med ensidigt bostadsbestånd blir byggande en möjlighet att komplettera bostadsutbudet och främja en större lokal variation i hushållstyper.

Inbjudande offentliga rum

En central uppgift för stadsbyggandet de kommande åren är att utveckla Stockholms offentliga rum – gator, torg, parker och stråk. Tillgången till inbjudande och trygga platser som är tillgängliga för alla är grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle. Det skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv och påverkar stadens och stadsdelarnas identitet och attraktionskraft. Väl gestaltade och väl omhändertagna offentliga miljöer ska finnas i alla stadsdelar. De offentliga rummen ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt för att kunna användas av allt fler boende och verksamma, samt även ur ett driftsperspektiv.

Gröna kvaliteter

Naturen, parkerna och de lummiga stränderna är en viktig del av Stockholms karaktär och uppskattas av såväl stockholmare som besökare. Att ta tillvara kvaliteterna i det gröna, och utveckla parker och naturområden, är en självklar del i stadsbyggandet. I takt med att Stockholm får fler invånare behövs insatser för att förbättra de gröna miljöerna, göra dem mer tillgängliga och komplettera med nya parker. Grön mark kommer ibland att bebyggas, men stadens övergripande ambition är att människors tillgång till gröna kvaliteter förbättras.



Målbeskrivning

Stockholm ska vara en klimatsmart stad, där effektiv markanvändning och transport-effektiv stadsstruktur bidrar till ökad tillgänglighet och begränsad resursförbrukning. Stadsstrukturen och de tekniska systemen ska vara välfungerande och tåliga så att staden kan möta klimatförändringar och andra påfrestningar.

Stadsbyggnadsmål

En klimatsmart och tålig stad

Stockholm har högt ställda mål att minska klimatpåverkan. Före år 2040 ska staden vara fossilbränslefri, vilket innebär att stadsstrukturen behöver utvecklas på ett sätt som bidrar till hållbart resande och mindre resursförbrukning. Staden behöver anpassas till ett förändrat klimat och våra tekniska försörjningssystem behöver vara tåliga och flexibla.

Effektiv markanvändning

För att klara stadsbyggnadsuppdraget och samtidigt öka tillgängligheten måste marken användas effektivt. Stora stadsutvecklingsmöjligheter finns i mark som i dag är lågt utnyttjad, som i de verksamhets- och hamnområden som kan omvandlas samt i överdimensionerade trafikytor i och mellan stadsdelar. Ny bebyggelse i dessa lägen kan bidra till att skapa större närhet och förbättra kvaliteterna lokalt, samtidigt som redan nedlagda resurser i form av infrastruktur och kommunikationer nyttjas mer effektivt.

Resilient stad

I en tid som präglas av global klimatförändring, urbanisering och kraftig befolkningsökning, samt ökade sociala spänningar och ekonomiska skillnader, behöver staden vara resilient. Det innebär att den behöver vara motståndskraftig och tålig, så att den klarar olika typer av förändringar och påfrestningar utan att bebyggelse, transportsystem eller andra viktiga samhällsfunktioner slås ut. En säker tillgång till energi, rent vatten, livsmedel, digitala system, avlopp och avfallshantering är nödvändigt för att staden ska fungera och avgörande för livskvalitet och hälsa.

Flexibel stadsstruktur

För resiliensen i transportsystemet är det viktigt att det finns en flexibilitet i stadsstrukturen med flera parallella kopplingar i gatunätet. Det ger alternativa färdvägar om någon del behöver stängas av. Att olika transportslag samverkar och kan komplettera varandra är också centralt, samt att stadsstrukturen är flexibel över tid så att användning och utformning kan skifta med teknikutveckling och behov. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska.

Tåliga försörjningssystem

De storskaliga försörjningssystem som förser staden med värme, vatten, avlopp, el, avfallshantering och digital infrastruktur har vuxit fram över lång tid. Systemen är tekniskt komplexa och många funktioner är beroende av varandra, vilket kan utgöra en risk om en oväntad händelse eller störning slår ut någon del. I samband med att försörjningssystemen byggs ut behöver de utvecklas för att vara robusta nog att klara de utmaningar som skyfall, stigande havsnivåer eller andra störningar kan innebära.

Klimatanpassad stadsmiljö

Stockholm väntas få ett varmare och blötare klimat samtidigt som havet stiger och flödena i sjöar och vattendrag förändras. Klimatförändringarna ökar påfrestningarna på bebyggelse, infrastruktur och tekniska system. Med fler värmeböljor ökar också risken för hälsoproblem, inte minst hos den äldre befolkningen. Centralt för stadsbyggandet är att bygga nya stadsdelar på ett klimatsäkert sätt samt att klimatanpassa befintliga stadsmiljöer. Klimatpåverkan ska minska när staden byggs ut. Staden behöver utveckla ett nätverk av grönska och vattenytor som utjämnar temperaturer och ökar motståndskraften mot översvämningar. För att möjliggöra önskad stadsutveckling krävs också ett långsiktigt regionalt utvecklingsarbete i frågor som rör avrinningsområden, stigande havsnivåer och Mälarens långsiktiga utveckling.

Livskraftig grön infrastruktur

Grönska och vatten har stor betydelse för stadens tålighet och för invånarnas livskvalitet och hälsa. Med sin stora artrikedom bidrar de gröna och blå miljöerna med många viktiga ekosystemtjänster, som exempelvis dagvattenrening. Lokalt har också det finmaskiga nätverket av mindre parker, natur- och vattenområden, gröna bostadsgårdar, villaträdgårdar, gatuträd och planteringar, samt grönska på väggar och tak, betydelse för många ekosystemtjänster. En utgångspunkt för stadsbyggandet är att stärka grönstrukturen och att bygga in gröna lösningar som exempelvis ekosystemtjänster i nya stadsmiljöer. I täta stadsdelar är det viktigt att tillgodose olika funktioner på samma yta.

Dialog

Så kan du påverka översiktsplanen!

stadsbyggnadsdialog.se

3 Utbyggnads-strategi och genomförande

Utbyggnadsstrategi

För att uppfylla stadsbyggnadsmålen och för att möta bostadsbehoven på kort och lång sikt behövs en tydlig utbyggnadsstrategi. Strategins fyra delar ska styra stadsutvecklingen mot stadens vision – ett Stockholm för alla – med utgångspunkt från analyser av lokala utvecklingsmöjligheter och marknadsförutsättningar. För att nå målet om 140 000 nya bostäder till år 2030 behöver vi bygga en tät och sammanhållen stad, där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda boendemiljöer.

Stadsutvecklingens möjligheter

Stadsbyggandet är ett kraftfullt redskap som kan bidra till att styra utvecklingen i hållbar riktning.

Det omfattande byggande som Stockholms stad står inför skapar en unik möjlighet att förbättra och utveckla hela staden. Stadsbyggandet är ett kraftfullt redskap som kan bidra till att styra utvecklingen i hållbar riktning. Byggande och investeringar behövs för att staden ska möta befolkningstillväxten, minska de sociala skillnaderna och uppnå klimatmålen. Genom en strategisk planering kan hela Stockholm dra nytta av den stadsutveckling som genereras av ett omfattande bostadsbyggande. Stadsbyggandet ska bidra till att utveckla stadens kvaliteter och tillföra värden som fler bostäder, arbetsplatser, attraktiva offentliga miljöer, högkvalitativa mötesplatser, bra parker och lekplatser samt en välfungerande service där förskole- och skolbehovet är av särskild vikt. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med god arkitektur och kvalitet.

En utgångspunkt vid allt byggande är att utnyttja marken effektivt. I många delar av Stockholm finns en stor potential i ytor som i dag är lågt utnyttjade. Mark som tidigare har ansetts vara svårutnyttjad har med det stora bostadsbehovet fått ett högre värde och skapar i dag stora möjligheter för stadsbyggandet.

Stadsutvecklingsområden – omvandling

I översiktsplanen identifieras områden som kan omvandlas till blandad stadsbebyggelse. I centrala tidigare industri- och hamnområden finns mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. Här växer den centrala stadens urbana kvaliteter utåt i stadsdelar som Hammarby Sjöstad, Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden, Söderstaden och Årstafältet. Älvsjö är ett exempel som på sikt kan utvecklas.

Stadsutvecklingsområden – komplettering

I översiktsplanen identifieras även stadsutvecklingsområden där dagens befintliga stadsdelar kan förtätas. Det är områden som kan kompletteras med nya bostäder, verksamheter, service, skolor och idrottsytor samtidigt som stadsmiljön berikas med bättre parker och nya offentliga rum. Exempel på sådana stadsutvecklingsområden är Hammarbyhöjden-Björkhagen, Hagsätra-Rågsved, Bagarmossen-Skarpnäck, Skärholmen, Rågsved-Högdalen, Kista, Tensta, Rinkeby och Husby.

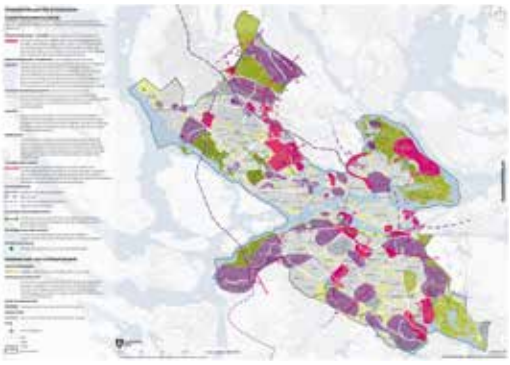
Områden där komplettering kan prövas

Kompletteringsmöjligheter finns även i de delar av staden som inte pekats ut som stadsutvecklingsområden. Det kan handla om att förbättra stadsmiljön, tillföra nya bostadstyper, bygga en skola eller förstärka lokala centrum. Utvecklingsmöjligheter finns även i villastadsdelar, där tätheten kan ökas längs centrala stråk och i kollektivtrafiknära lägen.

Stärkta strategiska samband

I översiktsplanen preciseras ett antal kopplingar som är särskilt viktiga för att skapa en mer sammanhållen stad. Med ny bebyggelse, förbättrad tillgänglighet och god offentlig miljö kan stadsdelar knytas närmare varandra. Möjligheten att stärka sambanden kan också vara mer lokala. Exempel på strategiskt viktiga samband är Östberga-Årsta, Hagsätra-Rågsved -Högdalen och Bromsten-Rinkeby.

En stor stadsutvecklingspotential finns på längre sikt i dagens gatunät, där det finns ett antal trafikleder och vägar som kan omvandlas till stadsgator, exempelvis Hökarängen-Farsta och Spånga-Tensta, och stadsboulevarder med omgivande bebyggelse. Även i det lokala vägnätet, i och mellan stadsdelar, finns stora utvecklingsmöjligheter.



Översiktsplanen beskriver Stockholms stadsutvecklingsmöjligheter i ett antal kategorier som redovisas i kartan över stadsutvecklingsmöjligheter sidan 136.

- Använd den centrala stadens attraktionskraft
- Rikta satsningar mot fokusområden
- Prioritera värdeskapande kompletteringar
- Ta tillvara Stockholms långsiktiga stadsutvecklingspotential
- Målet om en sammanhängande stad ska genomsyra utbyggnadsstrategins samtliga fyra delar

Utbyggnadsstrategi som verktyg för planering och genomförande

Utbyggnadsstrategin beskriver hur staden ska prioritera sina planerings- och genomförande-insatser i stadsbyggandet. Strategin baseras på stadens vilja att konkretisera visionen om ett Stockholm för alla inom ramen för de förutsättningar som finns på marknaden. För att klara detta på kort och lång sikt behövs strategins samtliga fyra delar, i en väl avvägd balans. Utbyggnads-strategin ska fungera som ett stöd i stadens prioriteringar. Kartan för stadsutvecklingsmöjligheter redogör för de utvecklingsmöjligheter och den stadsutvecklingspotential som finns för mark- och vattenområden inom staden.

Använd den centrala stadens attraktionskraft

Den centrala stadens starka attraktionskraft ska användas som resurs för hela Stockholm. Fortsätt satsningen på att skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan för att säkerställa hög takt i bostadsbyggandet och skapa intressanta miljöer för akademi och näringsliv samt nya gemensamma mötesplatser för stockholmare från olika delar av staden. Tillför nya urbana kvaliteter och stärk sambanden mellan stads-delarna i och omkring de centrala delarna. Med mer omfattande stadutveckling finns förutsätt-ningar att skapa fler arbetsplatser i framför allt söderort. Den höga efterfrågan och det centrala läget ger goda möjligheter för att fortsätta låta staden växa successivt utanför tullarna.

De flesta stadsutvecklingsområdena i centrala staden är föremål för pågående planering i olika skeden. De bedöms alla ha stor eller mycket stor stadsutvecklingspotential. Kartan för stads-utvecklingsmöjligheter visar potential och grad av stadsutvecklingsmöjligheter. Exempel på områden där utbyggnad pågår är Hammarby sjöstad, Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden. Exempel på kommande områden är Söder-staden, Årstafältet, Hammarbyhöjden-Björkhagen, Älvsjö, Alvik och Ulvsunda.

Möjliggör värdeskapande kompletteringar

Hela Stockholm växer och stadens alla delar behöver utvecklas för att bostadsmål och hållbarhetsmål ska kunna uppnås. Det är viktigt att staden tillvaratar goda initiativ från aktörerna på marknaden och möjliggör kompletteringsprojekt som bidrar till stadens övergripande mål och skapar nya mervärden. Det kan handla om stadskvaliteter som nya arbetsplatser, skolor och förskolor, kommer-siell och offentlig service samt väl gestaltade offentliga rum.

Kartan för stadsutvecklingsmöjligheter redovisar olika potential och grad av stadsut-vecklingsmöjligheter i stadens olika delar. Det innebär en vägledning och ett ställningstagande till inriktningen på kommande förändringar. Vissa områden har stora stadsutvecklingsmöj-ligheter och där kan större omvandling vara önskvärt, medan andra stadsdelar av olika skäl har en mer begränsad potential och där kan viss kompletteringsbebyggelse vara mer lämpligt. Exempel på kompletteringar finns till exempel i Kärrtorp, Axelsberg och Rinkeby Allé.

Tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential

Staden ska tillvarata den långsiktiga stads-utvecklingspotentialen för att säkerställa en hållbar utveckling. Det finns en rad strategiskt viktiga stadsdelar och stråk som kommer att utvecklas i senare skeden. Initiativ som bidrar till stadsbyggnadsmålen ska kunna omhändertas. Mindre omfattande stadsbyggnadsinsatser kan ha stor betydelse för att höja attraktiviteten på kort sikt och skapa intresse för ett större bostads-byggande på längre sikt. Sådana projekt ska ses ur ett helhetsperspektiv, så att inte framtida mer omfattande stadsbyggnadsinsatser försvåras eller omöjliggörs.

På lång sikt finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel genom Bromma flygplats omvandling. Stockholms stad har i avtal upplåtit området för flygverksamhet till år 2038, därefter kan området omvandlas till en stadsdel med blandad bebyg-gelse. Det förutsätter att en fjärde rullbana på flygplatsen Stockholm Arlanda är i drift, varav den nationella och internationella till-gängligheten säkerställs. Även tillgängligheten till Arlanda behöver stärkas.

Kartan visar bland annat exempel på områden eller typer av markanvändning där det är särskilt viktigt att tillvarata långsiktig stadsutvecklings-potential:

- områden i nära anslutning till företags-/verksam-hetsområden långsiktiga infrastrukturkopplingar/ satsningar (både beslutade och föreslagna)
- stadsboulevarder med utvecklingspotential på längre sikt

Rikta satsningar till fokusområden och samband

För att få genomförandekraft i stadsbyggandet pekar staden i denna översiktsplan ut tre fokusområden och samband i ytterstaden: Farsta, Skärholmen och Kista-Järva. Till dessa platser riktas stadens planeringsresurser och investeringar för att få igång mer omfattande bostadsbyggande och stadsutveckling än vad som annars vore möjligt med nuvarande marknadsförutsättningar. Marknadens aktörer ges därmed långsiktiga förutsättningar att bidra till stadens utveckling.

Bostadsbyggandet ska kraftigt stärka förutsättningarna för kultur- och idrottssatsningar, arbetsplatser och företagande, utbildning och service. Satsningen på ett fåtal fokusområden ska ge möjligheter att förbättra den regionala tillgängligheten och stärka dessa stadsdelar som målpunkter. Samtidigt finns möjligheter att stärka samband och förbättra samspelet mellan stadsdelarna inom fokusområdet och omgivande stadsdelar.

De tre fokusområdena i denna översiktsplan är viktiga steg mot visionen om en stad för alla. Avsikten är att fortlöpande genomföra riktade satsningar på nya fokusområden och samband.

Koppling till kartan för stadsutvecklingsmöjligheter

De föreslagna fokusområdena är stadsutvecklingsområden med stora eller mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. Samtliga områden har potential att bidra till de fyra stadsbyggnadsmålen samt redovisas utöver dessa särskilda skäl för att prioriteras som fokusområden för de närmaste årens utveckling. Kartan för stadsutvecklingsmöjligheter visar bland annat utvecklingsmöjligheter i dessa områden.

Kista-Järva

Särskilda skäl att prioriteras:
- Innovation och näringslivsutveckling
- Regional funktion
- Stor bostadspotential
- Satsning social hållbarhet
- Behov av att stärka kopplingar till omkringliggande stadsdelar och kommuner
- Stärk lokala centrum

Exempel på områden och stråk där planering pågår eller kan vara möjliga att påbörja planering för i närtid:
- Komplettering i centrala Kista
- Stråken Hanstavägen, Torshamnsgatan, Kistagången
- Kopplingen Akalla–Sollentuna
- Kopplingen Bromsten–Rinkeby
- Kopplingen Tensta–Rinkeby
- Kopplingen Hjulsta–Järfälla

Skärholmen

Särskilda skäl att prioriteras:
- Satsning social hållbarhet
- Stor bostadspotential
- Regional betydelse
- Öka tillgänglighet till arbetsplatser

Exempel på områden och stråk som pågår eller kan vara möjliga att påbörja planering för i närtid:
- Komplettering i centrala Skärholmen
- Satsning på de lokala centrumen Bredäng, Sätra, Vårberg
- Område kring Bredängs trafikplats
- Stråken Skärholmsvägen och Vårbergsvägen

Farsta

Särskilda skäl att prioriteras:
- Säkerställa åtagande inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling
- Stor bostadspotential
- Strategisk för utvecklingen av söderort
- Använd den goda kollektivtrafikförsörjningen
- Behov av att stärka kopplingar till omkringliggande stadsdelar och kommuner

Exempel på områden och stråk som pågår eller kan vara möjliga att påbörja planering för i närtid:
- Program för Farsta, inklusive bland annat centrala Farsta och stråken Farstavägen och Magelungsvägen
- Hökarängen–Farsta
- Stora Sköndal

Genomförande av översiktsplanen

Ett framgångsrikt genomförande av översiktsplanens utbyggnadsstrategi ska leda till att framtida möjligheter tillvaratas och nya värden skapas i Stockholm. För att möjliggöra detta behövs en samverkan mellan den fysiska planeringen, stadens styrsystem och en aktiv markpolitik med sikte på en långsiktig hållbar utveckling.

2,6

miljoner invånare beräknas bo i Stockholms län 2030.

Översiktsplanens roll i stadens styrsystem

All fysisk planering ska förhålla sig till inriktningen i översiktsplanen. Antagen av kommunfullmäktige blir översiktsplanen en tydlig strategisk vägledning för Stockholms stads alla nämnder och bolagsstyrelser som ansvarar för olika delar av stadens utveckling.

Komplexiteten i stadsbyggandet samt den snabba utvecklingstakten kräver ett utpräglat helhetsperspektiv och att berörda parter kommer in tidigt i planeringsprocessen. Översiktsplanen utgår från ett långsiktigt hållbart perspektiv. Den utgör, tillsammans med en löpande uppföljning av planens strategier och mål, underlag för prioriteringarna i stadens årliga budget och investeringsstrategi. Det möjliggör en jämnare fördelning av resurser och en god balans mellan stadsutvecklingsstrategins olika delar.

Översiktsplanens omsätts på områdesnivå och i detaljplanering

Översiktsplanens mål, planeringsinriktningar och utbyggnadsstrategi omsätts i stadens kontinuerliga arbete med planering på områdesnivå. Inom områdesplaneringen identifieras utvecklingsmöjligheterna i stadens alla delar och staden kan arbeta proaktivt för att tillvarata den

lokala utvecklingspotentialen. Med den helhetssyn som möjliggörs i områdesplaneringen kan staden säkerställa behov av bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor, idrottsplatser, parker, kultur, service och andra funktioner. Områdesplaneringen möjliggör ett brett samarbete inom staden, där olika perspektiv blir tidigt belysta och där berörda nämnder och bolagsstyrelser kan samordna sin planering. Bland annat är det i områdesplaneringen som de lokala behoven, beskrivna i stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsprogram, kan tas omhand.

Med stöd i översiktsplanen och de utvecklingsmöjligheter som identifieras i områdesplaneringen fattar staden beslut om framtagande av detaljplaner som är den del av stadsplaneringen som är juridiskt bindande. Beslut om start av detaljplanering ska prövas mot översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål och mot den samlade utbyggnadsstrategin för staden. En översiktsplan med tydliga mål ger även möjlighet att arbeta med generella detaljplaner i större utsträckning. Det innebär möjligheter till större flexibilitet i detaljplanen och mindre detaljstyrning av exempelvis gestaltning.

Aktiv markpolitik för högre stadskvalitet

Stockholms stora markinnehav (cirka 70 procent av marken inom kommunen) ger goda möjligheter att genomföra visionen om en stad för alla. Sedan 2015 har staden en ny markanvisningspolicy vars syfte är att öka produktionstakten i bostadsbyggandet och säkerställa att det som byggs är hållbart och har en god kvalitet till en rimlig kostnad. I stadsutvecklingsområden med många fastighetsägare och där staden inte har ett stort markinnehav finns behov av att samla fastighetsägare, skapa gemensamma incitament och arbetsformer för att driva utvecklingen framåt. Pågående arbete med Fokus Skärholmen och Tyngdpunkt Farsta är exempel på detta.

En aktiv markpolitik och nya arbetssätt kan stimulera en större mångfald av aktörer i stadsutvecklingsprojekten, ge möjlighet till en större variation av byggnadernas gestaltning och tydliggöra hur byggbranschens aktörer kan bidra aktivt till en hållbar utveckling. Kvalitetsdrivna markanvisningar, där kvalitetskriterier avgör val av byggherre, är ett relativt nytt sätt att skapa högsta möjliga kvalitet i stadsbyggandet.

Generella planer syftar till att öka volymen i bostadsbyggandet, minska detaljstyrningen i detaljplanerna och skapa snabbare planprocesser.

Stadens budget

Punktvisa stadsbyggnadsinsatser kan ha betydelse för att höja attraktiviteten och skapa intresse för fortsatt bostadsbyggande och långsiktig stadsutveckling.

Det finns goda förutsättningar för en kvalitetsdriven markpolitik. Med utgångspunkt i översiktsplanen och områdesplaneringen kan den nya markanvisningspolicyn tillämpas på ett tydligare sätt. Därmed kan stadsbyggnadsprojekt skapa nya värden i en stad för alla.

Genomförandekraften är beroende av marknadsförutsättningarna

Stockholmarnas bostadsefterfrågan och de marknadsmässiga förutsättningarna för byggande är i dagsläget goda för i princip alla stadens delar. Samtidigt finns stora variationer i marknadsförutsättningarna mellan olika stadsdelar. De centrala stadsdelarna har en särskild attraktionskraft och där är förutsättningarna för en hög takt i bostadsbyggandet också störst. Vid satsningar längre ut från de centrala delarna behöver branschen och staden gemensamt säkerställa att nya kvaliteter tillkommer för att främja en positiv utveckling.

Många stadsdelar som ligger mindre centralt i Stockholm har stor stadsutvecklingspotential, särskilt på längre sikt. Trots detta kommer inte utbyggnadstakten att kunna vara så hög. Eftersom en stor del av stadsutvecklingen kommer att ske i redan befintliga stadsdelar är det viktigt att bejaka de projekt som i dag är genomförbara och kan bidra med nya värden samtidigt som de långsiktiga utvecklingsmöjligheterna tas till vara.

Marknadsläget ska användas som en hävstång för stadsutvecklingen. För att klara en hög utbyggnadstakt behöver alla inblandade aktörer säkerställa resurser. Satsningen på utvalda fokusområden (Kista-Järva, Farsta och Skärholmen) och hög exploatering i kollektivtrafiknära lägen hjälper staden att satsa och rikta resurser.

Dialog för bättre stadsutveckling

Förändringar i en växande och tätare stad är viktiga att genomföra i dialog med allmänheten eftersom det innebär förändringar av platser och miljöer där vi bor och lever våra liv. Mänskliga rättigheter, demokrati och hållbarhetsfrågor är prioriterade frågor för Stockholms stad och delaktighet är ett viktigt verktyg. Stadens ambition är en utvecklad delaktighet för stockholmarna inom ramen för stadutvecklingsprocesserna. Genom att arbeta mer med tidig kontakt och dialog kan syftet med stadens planer förankras med stockholmarna, och nya idéer och perspektiv tas tillvara. Allmänhetens delaktighet är nödvändig för att ta del av den kunskap som finns kring närmiljö, vilket i sin tur leder till bättre och mer värdeskapande projekt.

Markanvisning

”En markanvisning är en option att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförandet av ny bostadsbebyggelse eller annan exploatering inom ett visst markområde som staden äger”

Markanvisningspolicy 2015

Stockholmarna är delaktiga i stadens utveckling och känner samhörighet med sin stad. Deras engagemang tas tillvara och ger riktning åt framtiden.

Budget 2016 – Ett Stockholm för alla

En god stadsutveckling förutsätter samverkan

En kontinuerlig samverkan med stat, region, myndigheter och organisationer är betydelsefull för möjligheterna att kunna genomföra översiktsplanens intentioner. Det regionala samarbetet är väsentligt för planeringsfrågor som inte begränsar sig till den egna kommunen, till exempel infrastruktur, grönstruktur och plats för teknisk försörjning. Den starka befolknings- och arbetsplatsutvecklingen kräver ett bra samspel med regionen och länets kommuner, främst Stockholms stads närmaste grannkommuner. Samband och kopplingar på regional nivå ska skapas och förstärkas där det är möjligt och nödvändigt.

En avgörande del i detta samarbete är genomförandet av överenskommelser som till exempel tunnelbaneöverenskommelsen, men också kommande överenskommelser inom ramen för den pågående Sverigeförhandlingen. I dessa förhandlingar finns en tydlig koppling mellan ny infrastruktur och bostadsbyggandet i regionen.

Samarbete och samverkan om städers utveckling sker även på internationell och europeisk nivå. Staden deltar aktivt i flera internationella sammanhang, till exempel C40 och Eurocities, i syfte att lära av andra och dela goda exempel. Planeringen i Stockholms stad påverkas även av EU:s miljökrav, EU-direktiv och förordningar.

Dialog

Så kan du påverka översiktsplanen!

stadsbyggnadsdialog.se

4 Allmänna intressen

Översiktsplanen är vägledande för utvecklingen av mark- och vattenområden inom Stockholms stads gränser. Utöver det utgör den Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning i enlighet med bostadsförsörjningslagen. Kapitlet om allmänna intressen utgör en kunskapsbank och en vägledning för vidare planering.

Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen tar hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. De allmänna intressena anges i plan- och bygglagens andra kapitel. I lagtexten nämns bland annat ekonomisk tillväxt, natur- och kulturvärden, goda miljöförhållanden och kommunikationsleder. I Stockholms översiktsplan har ett antal aspekter beaktats med utgångspunkt från Vision 2040 – ett Stockholm för alla. Översiktsplanen behandlar de allmänna intressen som Stockholms stad ser som mest angelägna att uppmärksamma.

Kravet på redovisning av de allmänna intressena innebär att kommunen preciserar vilka intressen som ska tillgodoses, var de ligger, hur de avgränsas samt avvägningen mellan olika intressen om det råder konflikt mellan dem. Avvägningen mellan olika intressen är en av de största utmaningarna för en växande stad som Stockholm där stadsbyggandet är komplext och ofta involverar konflikter som måste lösas.

Det kommunala planmonopolet ger en kommun ensamrätt att besluta om detaljplaner, samtidigt kan staten via länsstyrelsen upphäva kommunens beslut om riksintressen inte blivit tillgodosedda i planeringen. Riksintressen är enligt miljöbalken intressen som har nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och som kommunen ska tillgodose i sin planering. Riksintressen redovisas i en bilaga till översiktsplanen.

Den samlade bedömningen är att staden har goda förutsättningar att nå de högt ställda bostadsmålen.

Bostadsförsörjning

Ett av stadens viktigaste ansvarsområden är att skapa förutsättningar för alla invånare att leva i goda bostäder. Bostäder är en del av stadens nödvändiga infrastruktur och en väl fungerande bostadsförsörjning är en förutsättning för unga vuxna att flytta hemifrån, för barnfamiljer att byta till en större bostad, för pensionärer att flytta till en mindre och billigare bostad, för nyinflyttade att etablera sig och för personer med särskilda behov att hitta en lämplig bostad. Bostadsförsörjningen är också en förutsättning för att arbetsmarknaden ska fungera och samhällets ekonomiska utveckling ska fortgå.

Mål för bostadsbyggandet

Stockholms stad växer fort, sedan millennieskiftet har stadens befolkning ökat med en tredjedel. Bostadsbyggandet har tagit fart, men inte kunnat svara upp mot befolkningsökningen vare sig i Stockholms stad eller i Stockholms län. Konsekvensen är bostadsbrist, höga bostadskostnader och ökad trångboddhet. Stadens ansvar för bostadsförsörjningen innebär en stor utmaning, dels genom bristen på bostäder och dels genom att staden själv inte har rådighet över alla faktorer som styr bostadsbyggandet. Ett allvarligt problem är de stora skillnader som råder mellan olika områden och hushåll, vad gäller trångboddhet och bostadskvalitet.

God ekonomisk tillväxt och snabb befolkningsökning ställer Stockholm inför komplexa utmaningar, som samtidigt innebär möjligheter att utveckla staden i en ännu mer positiv riktning. För att förbättra förhållandena och klara den beräknade fortsatta befolkningsökningen krävs ett omfattande bostadsbyggande. Stadens mål är att skapa förutsättningar för att bygga 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Mellan 2014 och 2020 ska 40 000 nya bostäder påbörjas.

Genomförande

Stadens ambition är att förtäta stadsmiljön genom att komplettera med nya bostäder på lämpliga platser i alla delar av Stockholm. Det innebär en fortsatt kraftig satsning på fler bostäder av olika storlek och upplåtelseformer. Stadens bedömning är att det för närvarande finns förutsättningar för bostadsbyggande i alla delar av kommunen, såväl vad gäller bostadsrätter som hyresrätter. Bostadsbyggandet kan användas för att koppla samman och integrera stadsdelar, överbrygga barriärer, förbättra offentliga miljöer och förstärka attraktiva naturområden. Det kan också bidra till att offentlig och kommersiell service utvecklas.

Den samlade bedömningen är att staden har goda förutsättningar att nå de högt ställda bostadsmålen. För närvarande finns cirka 125 000 bostäder i olika skeden i planeringsprocessen. På längre sikt finns ytterligare projekt med bostäder som inte kommit lika långt i planeringen.

Demografisk utveckling

Bedömningen av bostadsbyggnadsbehovet utgår bland annat från den förväntade demografiska utvecklingen. Stockholms län är en sammanhängande bostads- och arbetsmarknad, som präglas av snabb folkökning. Orsakerna är att länet har en förhållandevis ung befolkning, höga födelseöverskott och nettoinflyttning. Stockholms län har cirka 2,2 miljoner invånare och folkmängden beräknas att öka till 2,6 miljoner invånare år 2030.

Folkmängden i Stockholms stad är drygt 900 000 och sedan år 2006 har befolkningstillväxten i snitt varit drygt 15 000 personer per år. Befolkningstillväxten beräknas fortsatt att öka

Riktlinjer för bostadsförsörjningen

Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen planera så att förutsättningar finns för alla invånare att kunna leva i goda bostäder. Planeringen ska göras i riktlinjer som ska antas av kommunfullmäktige. Den nuvarande översiktsplanen utgör stadens riktlinjer för bostadsförsörjningen och avsikten är att den uppdaterade översiktsplanen ska fortsatt vara det. Riktlinjerna ska grunda sig på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar.

med omkring 15 000 per år. Stadens prognos visar att Stockholms stad blir en miljonstad redan år 2020 och år 2040 har närmare 1,3 miljoner invånare.

Tabellen nedan visar att folkmängden totalt beräknas öka med 150 000 invånare på tio år, vilket innebär en ökning med 16 procent. Ökningen av unga (0–19 år) är påfallande hög, 23 procent jämfört med ökningen för vuxna i yrkesverksam ålder. Det har samband med stadens unga befolkning som medför att barnafödandet är högt. Det väntas medföra att fler familjer behöver byta till en större bostad, när de får barn.

Beräknad befolkningsutveckling i Stockholms stad 2014–2024 för olika åldersgrupper (avrundade siffror).

Från Statistisk årsbok för Stockholm 2016, SCB/WSP.

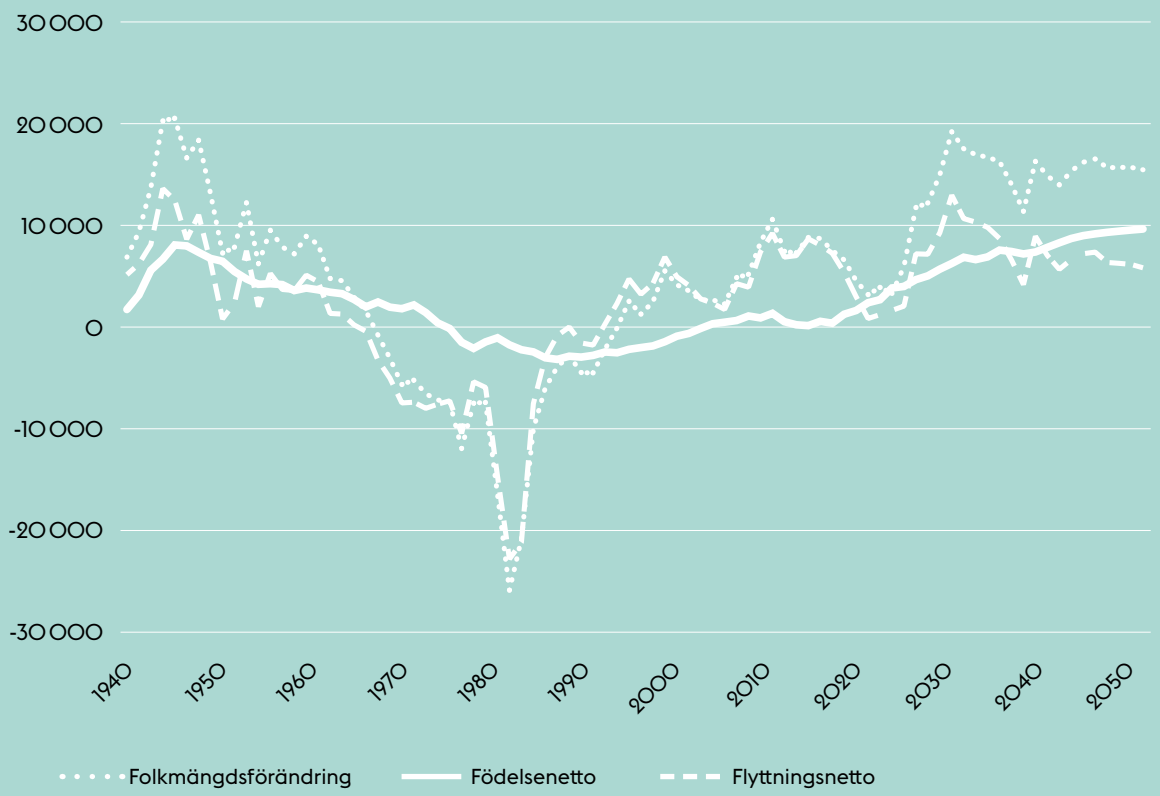
Ålder	år 2014	år 2024	Förändring
0–19	195 000	239 000	+44 000
20–34	233 000	250 000	+17 000
35–64	353 000	408 000	+55 000
65–	131 000	165 000	+34 000
Samtliga	**912 000**	**1 062 000**	**+150 000**

Ökningstakten i kategori unga vuxna (20–34) är en signal om att betydligt fler än tidigare kommer att behöva en första bostad för att kunna flytta hemifrån. Detta, tillsammans med den stora ökningen i absoluta tal för kategori vuxna i yrkesverksam ålder (35–64 år), är en viktig orsak till behovet av fler bostäder under de närmaste tio åren.

Gruppen äldre (65 år eller mer) ökar relativt sett kraftigt. Det beror till stor del på att befolkningens medellivslängd ökar. För 25-åringar har den förväntade återstående livslängden ökat med i genomsnitt omkring tio år jämfört med 1960. Den kraftiga ökningen av antalet äldre medför krav på lämpliga bostäder. Det innebär ett behov av att få flyttkedjor att fungera smidigare, så att äldre lätt kan flytta till mindre, billigare och mer tillgängliga och funktionsdugliga bostäder, samtidigt som det frigör bostäder för andra.

Det höga barnafödandet och längre medellivslängd medför att födelseöverskottet (antal födda minus antal döda) växer och att det utgör en allt större del av förklaringen till att stadens folkmängd ökar snabbt. I motsvarande grad minskar betydelsen av inflyttning. År 2014

Folkmängdens förändringar



Källa: Sweco

flyttade omkring 68 000 personer till Stockholm samtidigt som nästan 62 000 flyttade ut. Nettoinflyttningen var cirka 6 000 personer och gällde i huvudsak unga vuxna i åldern 18–29 år. För övriga grupper var utflyttningen lika stor eller större än inflyttningen. Figuren nedan till vänster visar folkmängdens förändringar till 2014, samt den beräknade utvecklingen 2014–2024. Den visar att folkökningen stabiliseras på nivån omkring 15 000 personer per år och att födelsenettot fortsätter att öka i betydelse, samtidigt som flyttnettot minskar påtagligt.

Bostadsbeståndet

I Stockholm finns omkring 475 000 bostäder. Endast 45 000 av bostäderna, 10 procent, utgjordes av småhus. Av lägenhetsbeståndet i flerbostadshus utgörs 56 procent av bostadsrätter och 44 procent av hyreslägenheter. En stor del består av små lägenheter.

Fördelning av andel lägenheter i flerbostadshus med olika upplåtelseformer.
Från Statistisk Årsbok 2016 för Stockholm.

Hyresbostäder allmännyttan	17 %
Hyresbostäder övriga	27 %
Bostadsrätter	56 %

Hög och jämn planeringstakt och nya bostadsformer

Stadens mål att kraftigt öka bostadsproduktionen kräver en ökad planering och att aktörerna på bostadsmarknaden bygger de bostäder som planeras. Bostadsplaneringen behöver utgå från det långsiktiga behovet av bostäder och bidra till ett byggande på en hög och jämn nivå. Erfarenheten har visat att bristande förutsebarhet och ryckighet i byggandet ger högre kostnader på sikt. Ökad konkurrens genom många aktörer på bostadsmarknaden är också viktigt för att minska kostnaderna för byggande.

Flera byggaktörer arbetar med att effektivisera byggandet. Ett exempel är de kommunala bostadsbolagens gemensamma arbete med de så kallade Stockholmshusen. I syfte att minska byggkostnader och korta ner planerings- och produktionstider ska Stockholmshusen utformas på ett enhetligt och standardiserat sätt och med god kvalitet. Ett annat exempel är de så kallade Snabba hus, som innebär tillfälliga lösningar med tidsbegränsade bygglov, i syfte att snabbare kunna erbjuda en bostad till unga i åldern 18–30 år. Nya bostadsformer kan också vara en byggemenskap där en grupp privatpersoner blir sin egen byggherre.

87 %

87 procent av stockholmarna anser att Stockholm erbjuder en stadsmiljö som är fin att bo och leva i, enligt stadens medborgarundersökning 2014.

Bostadsbyggandet för en sammanhållen stad

Ett viktigt sätt att motverka geografisk segregation och stärka den sociala hållbarheten är att blanda hustyper och upplåtelseformer i alla stadsdelar. Staden kan därför verka för att stadsdelar med ett ensidigt utbud av villor, radhus eller flerbostadshus ska ges en större blandning. Därmed underlättar staden möjligheten för människor att göra bostadskarriär utan att behöva flytta från sin stadsdel.

Stadens verktyg för bostadsförsörjningen

Bostadsförsörjning handlar både om nyproduktion och om hur det befintliga beståndet förvaltas så att invånarna kan erhålla en bra bostad. Stadens uppgift för att underlätta bostadsförsörjningen, enligt nationella mål och lagar, är att skapa förutsättningar för ett tillräckligt högt bostadsbyggande, men också att underlätta för invånarna att få tillgång till bra bostäder i goda miljöer och att ta ett särskilt stort ansvar för grupper som funktionsnedsatta och äldre på marknaden.

Staden har ett stort inflytande över bostadsförsörjningen genom stort markinnehav, ansvar för den fysiska planeringen samt genom de tre allmännyttiga bostadsbolagen, ett bolag för omsorgsbostäder samt en stiftelse som arbetar med boendefrågor för utsatta grupper. Staden har också låtit uppföra tillfälliga bostäder för nyanlända.

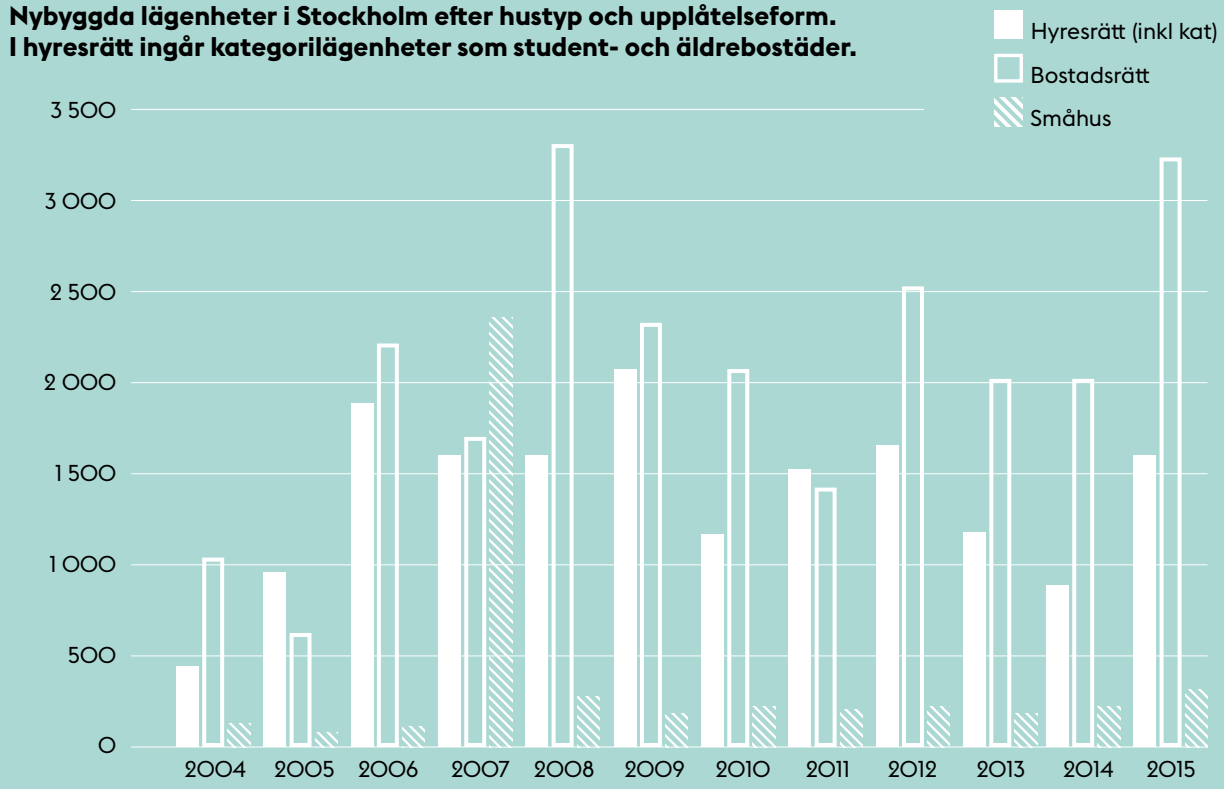
För att underlätta möjligheten att få en bostad har staden en bostadsförmedling som är öppen för alla. Den förmedlar ungdoms- och studentlägenheter, förturslägenheter till de mest behövande och utifrån kötid till övriga. För de äldre i staden ansvarar äldreförvaltning för anpassade bostäder och stadsdelsnämnderna planerar för bostäder till personer med funktionsnedsättning och särskilda behov.

Planeringsinriktningar

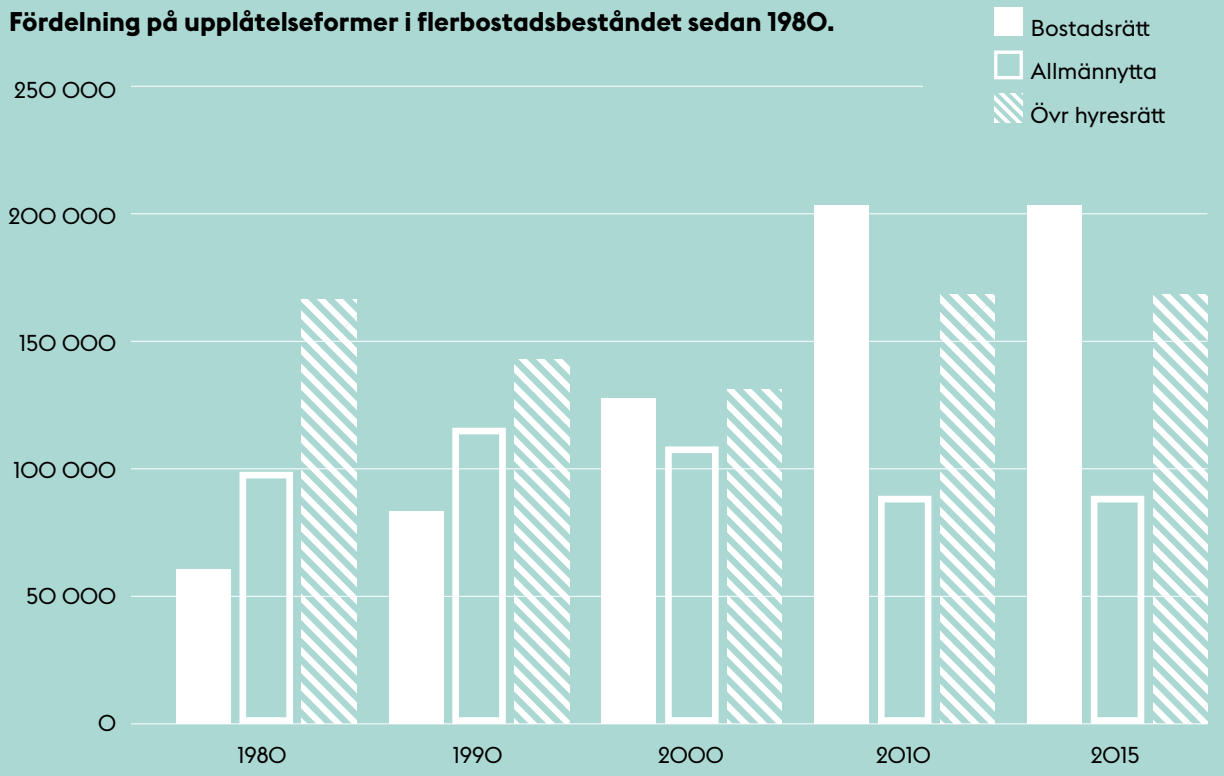
- Säkerställ en god planeringsberedskap för att möjliggöra ett högt och kontinuerligt bostadsbyggande.
- Planeringen för bostäder till personer med särskilda behov ska säkerställas.
- Staden ska driva på utvecklingen mot ett mer effektivt byggande av bostäder med god kvalitet.
- Staden ska verka för en mångfald av aktörer och ökad konkurrens som kan tillgodose ett varierat utbud av bostäder, upplåtelseformer och hustyper i hela Stockholm.
- Använd det kraftiga bostadsbyggandet för att bygga en tät och sammanhållen stad där nya värden tillförs.

Bostadsbeståndet och bostadsbyggandet
Inom stadens gränser finns (2015) 429 500 lägenheter i flerbostadshus och 45 000 i småhus. Nästan hälften av alla lägenheter i flerbostadshus är bostadsrätter och de kommunala bostadsbolagen har drygt 80 000 lägenheter. Ombildning till bostadsrätter i både det privata och det kommunala hyresrättsbeståndet har varit betydande de senaste 25 åren. En- och tvårumslägenheter utgör drygt halva beståndet.

Nybyggda lägenheter i Stockholm efter hustyp och upplåtelseform. I hyresrätt ingår kategorilägenheter som student- och äldrebostäder.



Fördelning på upplåtelseformer i flerbostadsbeståndet sedan 1980.



Bostadsförsörjning handlar både om nyproduktion och om hur det befintliga beståndet förvaltas så att invånarna kan erhålla en bra bostad.

Stockholms stad arbetar aktivt för att ge företag och institutioner förutsättningar att använda stadens mark eller dess verksamheter som testbädd för nya innovationer eller som en språngbräda för framtida innovationer.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Stockholmsregionen är den viktigaste motorn i Sveriges ekonomi med en stor växande kunskapsintensiv tjänstenäring. Stadens tillgång till kompetent arbetskraft är direkt kopplat till ett högkvalitativt utbildningsväsende och god tillgång till bostäder.

Stockholmsregionen är med sitt starkt kunskapsintensiva näringsliv tillväxtmotorn i den svenska ekonomin. Branschstrukturen följer globala trender där utvecklade länder får allt fler tjänsteföretag medan tillverkningsindustrier lokaliseras till låglöneländer.

Stockholm har en stor andel så kallade startups, det vill säga nystartade, små, snabbväxande och innovativa företag. Med sin förmåga att locka välutbildad och kreativ arbetskraft ger de staden viktiga konkurrensfördelar och bidrar starkt till att Stockholm positionerat sig som världsledande inom vissa branscher.

För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt för näringslivsetableringar och boende krävs fortsatt god tillgång till kompetent arbetskraft, ett högkvalitativt utbildningsväsende samt välfungerande företagsområden och handelsplatser. En välfungerande bostadsmarknad med brett utbud av upplåtelseformer är en av de viktigaste utmaningarna på detta område.

Stockholm är en växande kunskapsregion

Stockholm har en hög och växande andel sysselsatta inom tjänstenäringarna (cirka 90 procent). En stor del av dessa är också kunskapsintensiva (cirka 60 procent), vilket innebär att behovet av arbetskraft med hög utbildningsnivå är stort.

Stockholm är i dag en av Sveriges mest välutbildade kommuner, med en eftergymnasial utbildningsnivå hos över hälften av alla 16–74-åringar. Stadens mål om att vara en världsledande kunskapsregion underlättas av att det finns många högkvalitativa lärosäten i regionen och ett flertal kreativa miljöer i anslutning till dem. Stockholm ska bli ett centrum för internationellt baserad verksamhet inom forskning och utveckling, och för att lyckas med det behöver näringslivet och universiteten ha ett nära samarbete.

Ur ett näringslivsperspektiv är kompetensbrist just nu det största tillväxthindret. Det handlar inte enbart om problem i matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare, utan även om arbetskraftens utbildningsnivå. Tekniksektorn är ett av de områden som drabbats hårdast av den växande kompetensbristen.

I dag arbetar det drygt 100 000 personer, i cirka 40 000 företag, inom den privata informations- och kommunikationsteknikbranschen (IKT) i Stockholmsregionen med Kista och dess internationella kluster som centrum. Den teknikintensiva sektorn i Stockholm har en stark utveckling och investeringstakten i teknikbolagen är hög, något som skapar ytterligare utrymme för tillväxt. Det finns många så kallade startups i Stockholm, bland annat inom spelbranschen, fintechsektorn och telekombranschen – vilka är bland de mest konkurrenskraftiga i världen. Stockholm är även en bra grogrund för företag och individer verksamma inom kulturella och kreativa näringar. Stockholm har ett rikt utbud av både stora och små kulturinstitutioner som både skapar stora värden i staden och sysselsätter många.

Teknikintensiva företag skapar stora spridningseffekter till övriga ekonomin. Studier visar att för varje arbetsplats som tillkommer inom ett teknikyrke skapas ytterligare två till tre arbetstillfällen inom icke tekniska yrken i samma region. De nya arbetstillfällen som tillkommer uppstår i såväl kvalificerade som icke-kvalificerade yrken.

Stockholms stad arbetar aktivt för att ge företag och institutioner förutsättningar att använda stadens mark eller dess verksamheter som testbädd för nya innovationer eller som en språngbräda för framtida innovationer.

Turismen

Turismen får en allt större betydelse för Stockholm. Staden har god hotellstandard med många högklassiga hotell, även om det finns en brist på hotell i budgetklass. Stockholm är i dag en av Europas mest besökta destinationer och turisterna lägger en knapp tredjedel av sin budget på handel.

40%

har besöksnäringen i staden ökat med den senaste tioårsperioden, framför allt antal övernattningar och restaurangbesök.

Många arbetsplatser i Stockholm, men ojämnt fördelade

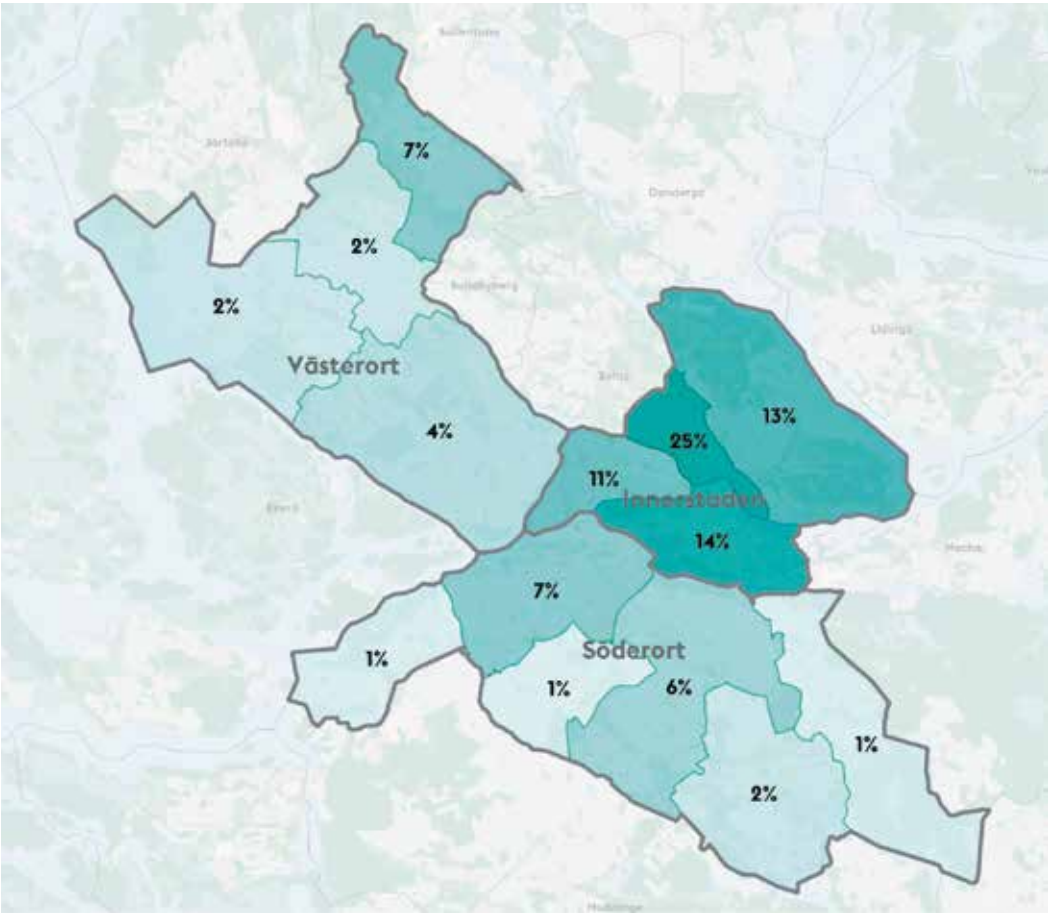
Stockholm är gynnat vad gäller antalet arbetsplatser. Det finns fler arbetsplatser än förvärvsarbetande, vilket innebär en större inpendling än utpendling. Stockholms arbetsplatser är dock inte jämnt fördelade över staden då cirka två tredjedelar av arbetsplatserna är lokaliserade till innerstaden trots att bara en tredjedel av invånarna bor där. Enligt en ny undersökning rörande kontorsmarknaden i Stockholm konstateras att marknaden är i hög grad intresserad av centrala lägen med hög kollektiv tillgänglighet och ett rikt handels- och serviceutbud. Således är Stockholms kontorsmarknad i dag i huvudsak centrerad till innerstaden, Kista samt grannkommuner som Solna och Sundbyberg.

Denna arbetsplatsobalans beror främst på bättre kommunikationer, närhet till flygplatsen Arlanda Stockholm, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark. Obalansen innebär ett ojämnt tryck på väg- och kollektivtrafiken i regionen. Det gör även att dagbefolkningen blir snedfördelad inom stadens områden med följden att underlaget för lokal handel och service ges olika förutsättningar.

Vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i stadens alla delar. I och med detta planeras också ett antal stora infrastruktursatsningar i regionen som kan skapa bättre förutsättningar för arbetsplatsbalans och befolkningsutveckling. Citybanan, Ostlänken, Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden och Mälarbanan är sammanlagt investeringar på mer än 100 miljarder kronor som kommer att medföra positiva utjämningseffekter och att nya kontorsfastigheter kan utvecklas i Stockholms mindre centrala delar. De beslutade investeringarna i infrastruktur kommer bland annat ge Globen/Slakthusområdet med nya Söderstaden och Hammarby Sjöstad bättre förutsättningar.

Besöksnäring och handel, viktigt för tillväxt och integration

Turismen får en allt större betydelse för Stockholm. Besöksnäringen i staden har ökat med över 40 procent den senaste tioårsperioden, framför allt när det gäller antal övernattningar och restaurangbesök. Staden har god hotellstandard med många högklassiga hotell, men brist på hotell i budgetklass. Stockholm är i dag en av Europas mest besökta destinationer och turisterna lägger en knapp tredjedel av sin budget på handel. Under 2015 gjorde Stockholm en ny toppnotering med närmare 13 miljoner gästnätter.

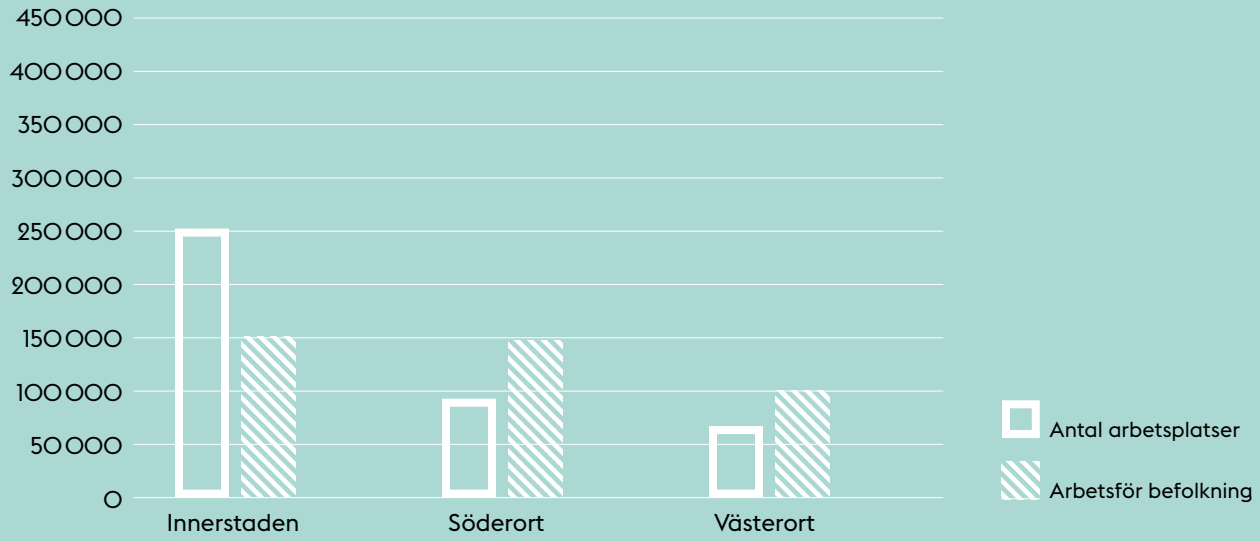


Andel av arbetsplatserna uppdelat per stadsdelsområde.

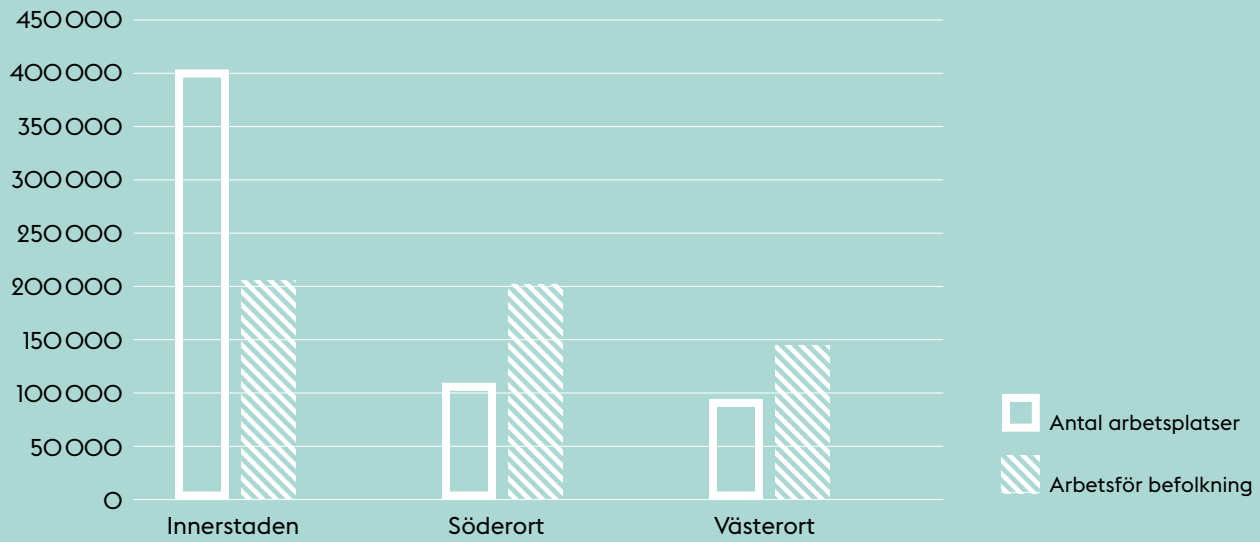
Stockholm är gynnat vad gäller antalet arbetsplatser – det finns fler arbetsplatser än förvärvsarbetande.

Antal arbetsplatser samt arbetsför befolkning (20–64 år).

Antal arbetsplatser i stadens olika delar och antal personer i förvärvsarbetande ålder **1990**.



Antal arbetsplatser i stadens olika delar och antal personer i förvärvsarbetande ålder **2014**.



645000

arbetsplatser fanns år 2014 i Stockholms stad.

För att klara av konkurrensen gentemot internationella turistdestinationer behöver Stockholm ett större och mer varierat utbud med hotell, butiker och restauranger av hög kvalitet, något som ställer stora krav på ytor i Stockholms innerstad men även i andra delar av staden. För att detta ska kunna uppnås behövs ett nära samarbete mellan berörda fastighetsägare och staden som skapar förutsättningar för långsiktiga visioner och koncept. Stadens infrastruktur behöver också möta den ökande besöksnäringen.

Handeln står för en betydande del av sysselsättningen i staden och ger tillsammans med transport-, hotell- och restaurangbranscherna, samt vård- och omsorgsbranschen, många unga och utrikesfödda en första möjlighet att komma in på arbetsmarknaden. Handeln är även en viktig del i stadens attraktivitet, både ur ett lokalt perspektiv och för den växande besöksnäringen.

I Stockholm finns ett flertal stora handelsplatser, både inom de centrala delarna och i ytterstaden. Stadens inriktning är att skapa levande lokala centrum som kan trygga en god service till alla invånare. Genom komplettering med nya bostäder i bra kollektivtrafiklägen ökar förutsättningarna för god tillgång till lokal service. Flerfunktionella bottenvåningar är ett bidrag att skapa lokala förutsättningar för en varierad handel och service.

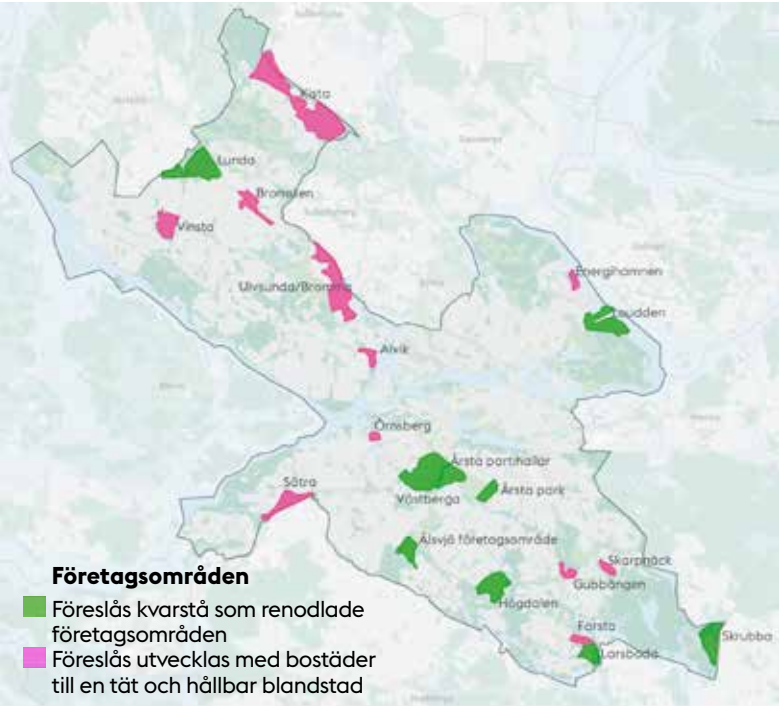
Företagsområdens fortsatta utveckling viktigt för staden

År 2014 fanns 645 000 arbetsplatser i Stockholms stad, och de ökar i takt med befolkningstillväxten. Den snabba tillväxten ställer höga krav på tillgång till mark och lokaler. När ett företag väljer en plats för sin verksamhet finns det ett antal funktioner som är särskilt intressanta, främst tillgänglighet och goda kommunikationer, marknader samt efterfrågad arbetskraft. Staden behöver säkerställa att företagen ges långsiktiga förutsättningar, rättvisa spelregler och en kommunal grundservice som inte skiljer sig beroende på plats.

I dag finns det 26 företagsområden i Stockholm varav city är det största, och staden har en långsiktig strategisk inriktning för utvecklingen av dessa. Flertalet är redan (eller har beslut om att utvecklas till) stadsutvecklingsområden som exempelvis Globen/Slakthusområdet, Telefonplan och Liljeholmen/Marievik. Exempel på fortsatt renodlade företagsområden är Högdalen, Västberga och Årsta partihallar.

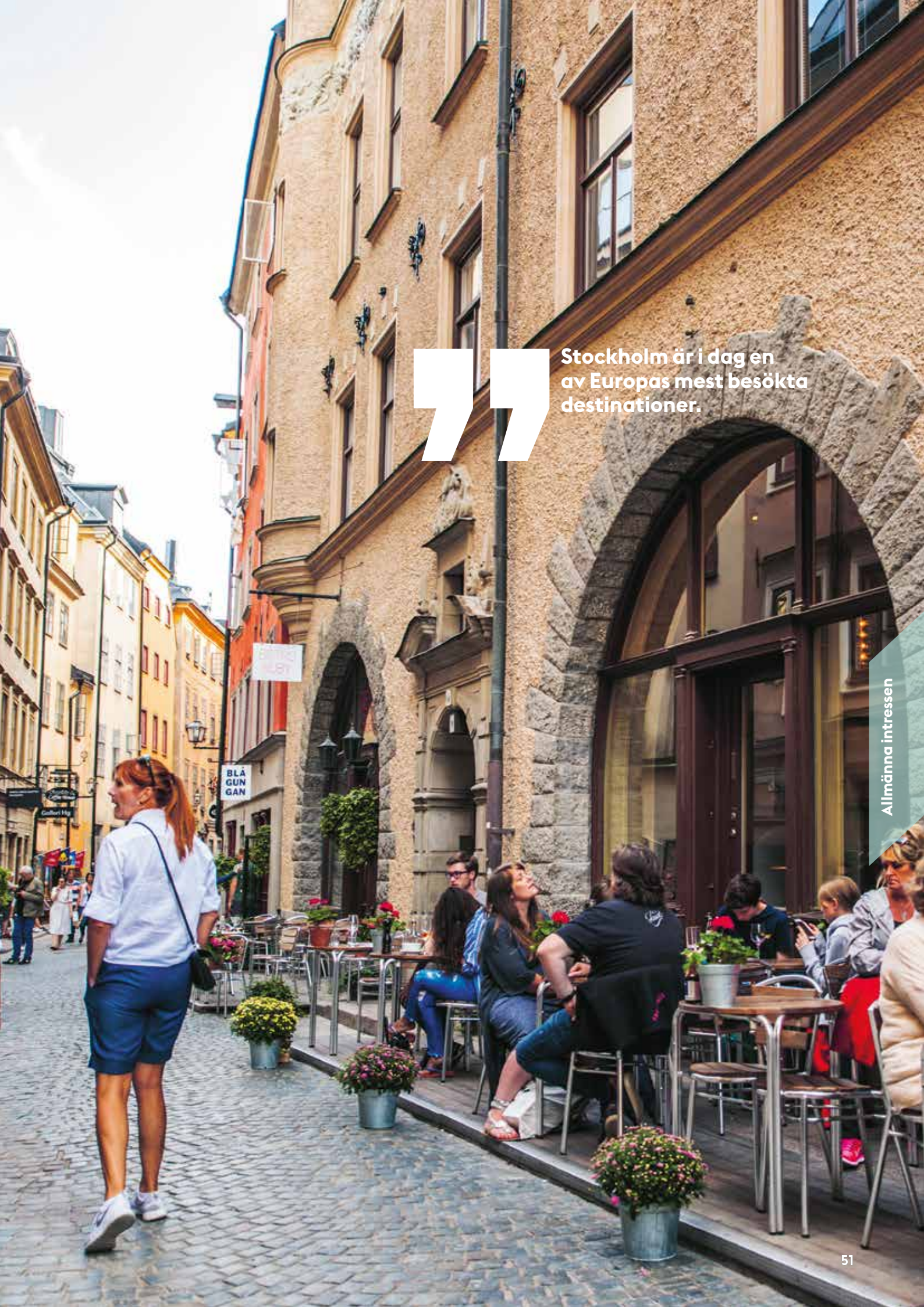
I samband med att staden tillför nya funktioner i ett område skapas nya förutsättningar som kan ha inverkan på befintliga företag. Beroende på exempelvis lokalisering och aktuell företagssammansättning har stadens företagsområden olika utmaningar och profiler. Stadens planering bör utgå från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena företagsområden till blandade stadsdelar. Med tanke på bland annat stadens behov av varuförsörjning bör näringslivsspecifika avväganden alltid göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms företagsområden.

Det är nödvändigt att Stockholms stad arbetar långsiktigt för att skapa gynnsamma förutsättningar för de olika företagsområdena. För att kunna möta den växande stadens behov handlar det om att integrera företagsetableringar med bostads- och handelsområden. Det är även viktigt att skapa förutsättningar för renodlade företagsområden och på så sätt säkerställa behovet av tillgång till industrimark för samhällsnödvändiga verksamheter som logistisk, återvinning och kommunalteknisk verksamhet. Trenden med lokalt producerade varor, tillverkning inom spetsteknologi och småskalig tillverkningsindustri kommer också att påverka stadens planeringsbehov.



Planeringsinriktningar

- Näringslivets behov ska beaktas i all planering.
- Stockholmsregionens universitet och högskolor ska ges fysiska förutsättningar att utvecklas.
- Förutsättningar för en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden ska beaktas i utvecklingen av Söderort.
- En flexibilitet avseende fastigheters användningsområden, exempelvis möjligheter till lokaler i bottenvåningar eller hotell, ska alltid eftersträvas i goda lägen.
- Näringslivsspecifika avväganden ska göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms företagsområden.



Stockholm är i dag en av Europas mest besökta destinationer.

Skillnaderna i livsvillkor är betydande och fysiska barriärer eller glapp mellan stadsdelar försvårar stadens sammanhållning.

En socialt sammanhållen stad

Stockholm ska vara en socialt sammanhållen stad med en levande, tillgänglig och attraktiv stadsmiljö för alla stockholmare och besökare. I dag är livsvillkoren för de allra flesta goda och stockholmarna trivs där de bor och lever sina liv. Samtidigt är staden både rumsligt och socialt delad. Segregationen har vuxit under senare decennier.

God vardagsmiljö

Den bebyggda miljön utgår från och stöder människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, service och kultur.

Regeringens precisering av miljömålet God bebyggd miljö.

Skillnadernas Stockholm

Läs mer på stockholm.se/OmStockholm/Ett-socialt-hallbart-Stockholm-2/

Den rumsliga och socioekonomiska segregationen i Stockholm är stor. Skillnaderna i livsvillkor är betydande och fysiska barriärer eller glapp mellan stadsdelar försvårar stadens sammanhållning. Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm har i rapporten Skillnadernas Stockholm påvisat tydliga skillnader mellan stadsdelar avseende socioekonomiska förutsättningar och tillgång till attraktiva stadskvaliteter. Närhet till arbetsplatser, god tillgång till kollektivtrafik, handel, samhällsservice, kultur, och väl gestaltade offentliga rum och parker är exempel på kvaliteter som människor värderar att ha i sin närhet.

En utveckling av stadens offentliga rum är viktig för att tillgodose behovet av goda villkor för vardagslivet i hela staden. Socialt värdeskapande ska genomsyra all stadsplanering och beaktas tidigt i alla projekt. Utöver de nämnda stadskvaliteterna innebär det även bland annat att möjligheten till bostäder för olika inkomstgrupper ska främjas. Stadsplaneringen ska bidra till att stärka tillgången till dessa kvaliteter genom att en tätare stad byggs där stadsdelar kopplas samman.

När staden utvecklas ska dialogen med medborgarna ge riktning åt framtiden. Staden bör särskilt anstränga sig för att nå dem vars röster sällan kommer till uttryck.

Stadsutveckling för minskad segregation

Stockholm har en blandad befolkning, men är samtidigt en socialt delad stad. Livsvillkorens skillnader mellan stadsdelar och befolkningsgrupper är stora och har i flera avseenden vidgats under senare decennier. Boendesegregationen har förvärrats och människor med olika bakgrund och socioekonomiska förutsättningar delar i allt mer begränsad utsträckning hemkvarterens gator och torg.

De offentliga rummens potential att främja möten mellan människor kan påverkas genom arkitektur och stadsbyggande. I Stockholm är villaområden, flerbostadshus och industriområden ibland lokaliserade för sig som enklaver. Stadsdelar är ofta avskilda av vägar, spår, vatten och grönområden. På flera platser innebär det avståndsskapande mellanrum mellan områden.

När staden växer kraftigt öppnas möjligheter att bygga en mer sammanhållen stad som främjar människors möten. Nya samband mellan avskilda stadsdelar kan skapas genom tillägg av bostäder, överdäckningar av vägar, parker och stråk, strategisk placering av skolor, idrotts- och kulturlokaler samt annan service. Sådana stadsbyggnadsåtgärder bör särskilt riktas mot gränssnitt där den byggda miljön antingen erbjuder sämre livsvillkor för en resurssvag befolkning eller särskiljer resursstarka och resurssvaga grupper och områden. Förskolor och skolors integrerande funktion beaktas i planeringen främst genom god lokalisering och hög tillgänglighet.

Bra mötesplatser i rätt lägen

Även om Stockholm är en segregerad stad erbjuder den byggda miljön många möjliga mötesplatser som håller samman staden. I vardagen ses stockholmarna på gator, torg och i kollektivtrafiken. Målpunkter som parker och lekplatser för samman invånare lokalt, men bidrar också till rörelse i staden. Kommersiella

Socialt värdeskapande ska genomsyra all stadsplanering och beaktas tidigt i alla projekt.

miljöer som kaféer och restauranger är, liksom arbetsplatser, skolor samt platser för kultur, rekreation och idrott, betydelsefulla mötesplatser.

De offentliga rummen är viktiga för utvecklingen av stadslivet i hela staden. För att öka den sociala integrationen är det därför angeläget att fler inspirerande gemensamma mötesplatser utvecklas, där människor med olika bakgrunder kan se och möta varandra, men även att befintliga platser upplevs trygga och välkomnande. Möjligheten att ordna tillfälliga evenemang i stadsrummet bör främjas. Samutnyttjande av offentliga rum möjliggör att på en och samma yta nå en stor spridning av aktiviteter för stadens invånare.

Mötesplatserna i staden behöver bli fler och mer varierande för att öka trivseln och främja sociala relationer både inom enskilda områden och mellan stadens delar. Det ska finnas bra mötesplatser såväl nära bostaden, som i lokala centrum och i den centrala staden. De stadsdelar som har brister när det gäller möteplatser behöver identifieras och prioriteras i stadsplaneringen.

Delaktighet som grund för stadsutveckling

I planeringen av Stockholm, med sina mer än hundra stadsdelar, finns ett stort behov att ta hänsyn till hur ett område upplevs och används, och vilka förändringar som kan uppfattas som positiva eller negativa. Därför är dialog och medborgarinvolvering i tidiga skeden ett viktigt arbetsinstrument för stadsplaneringen.

När staden byggs tätare och ny bebyggelse fogas till befintlig ska det liv och de aktiviteter som redan finns på olika platser respekteras. Samtidigt ska hänsyn tas till de behov som nya inflyttande personer förväntas ha. För att ekvationen ska gå ihop behövs lokal kunskap och förankring och goda former av dialoger med människorna som bor och verkar i stadsdelarna.

Medborgarundersökningar och boendedialoger visar att de flesta av stadens invånare trivs där de bor, även om många också vill se sin hembygd utvecklas. Stadsdelsnämndernas arbete med lokala utvecklingsprogram ska samordnas med stadens områdesplanering för att säkerställa att det lokala perspektivet utvecklas i nära samverkan med de som bor och verkar i en stadsdel.

En trygg och jämställd stadsmiljö

Stadsmiljön ska upplevas som trygg för alla. De allra flesta av stockholmarna betraktar sig också som trygga i området där de bor, visar stadens undersökningar. Många känner sig likväl otrygga, med konsekvenser för vardagslivet. Det gäller särskilt kvinnor och flickor. Att främja trygghet är därför en viktig stadsbyggnadsfråga.

SVA, SKB eller SKA?

Stockholm har inlett arbetet med en metod för att mäta och skapa nya värden i stadsutvecklingsprojekt. Metoden kallas SVA (Socialt värdeskapande analys). Andra kommuner arbetar med liknande metoder som SKA (Sociala konsekvensanalyser) eller SKB (Social konsekvensbedömning).

Det kan handla om utformningen av lek- och idrottsplatser, gestaltningen av gator, torg och andra mötesplatser. Till exempel skiljer sig bruket av platser för spontanidrott åt mellan könen. Staden bör därför arbeta uppsökande med dialog för att identifiera behov och möjligheter till en mer jämställd stadsmiljö där såväl kvinnor som män tar plats.

Upplevelsen av otrygghet varierar också påtagligt mellan olika stadsdelar. På de platser där otryggheten är stor behöver stadsbyggnadsåtgärder ofta kombineras med insatser mot bland annat kriminalitet och social utsatthet. Otrygghet kan också delvis förklaras med bristande tillit och rädsla för okända människor och platser. Sammankopplade stadsdelar kan därför främja den upplevda tryggheten och bidra till att stärka den sociala sammanhållningen.

Väl gestaltade och belysta torg, gator, stråk, parker och lekplatser är viktiga åtgärder för ökad upplevelse av trygghet. Lokaler i bottenvåningar och överblickbara stadsrum har också en positiv effekt. Trygghetsfrämjande fysiska åtgärder och upprustningar har genomförts i många delar av Stockholm och ska fortsätta. Dialoger med de som bor och verkar i olika områden är avgörande för att hitta lämpliga lösningar och kan bland annat ske i form av trygghetsvandringar.

Fokus på barn och äldre

Stockholms befolkningstillväxt innebär en ökning av både antalet och andelen barn i staden. Stadsplaneringen behöver ta hänsyn till ökningen och prioritera barnens behov tidigt i planeringen vid avvägningen mellan olika intressen. Det innebär bland annat att mark för skolor reserveras och att möjligheten till kvalitativa utemiljöer för förskolor beaktas.

Att upptäcka staden är en naturlig del i ett barns utveckling mot att bli en självständig individ. Möjligheten att utforska staden till fots och på cykel, och att på ett säkert sätt röra sig mellan skola, vänner och aktiviteter ska vägleda stadsplaneringen. Lek är barnets naturliga sätt att förhålla sig till omvärlden och bidrar till dess fysiska och psykiska utveckling. Stadsplaneringen ska därför verka för stimulerande och kvalitativa utemiljöer i hela staden.

Stockholms rumsliga och socioekonomiska segregation skapar behov av strategiskt placerade målpunkter för barn och unga som kan fungera som integrationsfrämjande mötesplatser i olika delar av staden. Att också tillgodose unga och äldres behov på en och samma plats är av betydelse för möten mellan generationer.

Stadslivets sociala mångfald gagnas av att äldre kan ta plats och trivas. De äldres behov av framkomlighet och fysisk aktivitet ska främjas, liksom behoven av rekreation och att kunna ta del av idrotts- och kulturliv. Funktionsnedsättningar ska inte vara begränsande för människors möjligheter att ta del av stadens kvaliteter.

Planeringsinriktningar

- Socialt värdeskapande åtgärder som bidrar till en god livsmiljö i hela staden ska prioriteras. Exempel på sådana åtgärder är god samhällservice och förbättrad tillgång till rekreation och kultur.
- Mötesplatser och stråk i staden ska prioriteras där den byggda miljön bidrar till barriäreffekter som hindrar utbyte mellan stadsdelar och invånare med olika bakgrund och förutsättningar. Mötesplatser är särskilt viktiga att främja på platser där det sociala kapitalet är svagare.
- Stadens offentliga rum ska planeras så att de kan samutnyttjas och vara flexibla för olika användningar.
- Ökad delaktighet och inflytande från stockholmarna ska ge tydlig riktning i planeringen.
- Kunskapen om olika gruppers behov av trygghet, fysisk aktivitet, mötesplatser och kvalitativa utemiljöer ska vara en viktig utgångspunkt vid stadsutveckling och ligga till grund för fysiska åtgärder i stadsmiljön. Barns, ungas och äldres behov ska tillsammans med jämställdhetsperspektiv särskilt beaktas.

Barnkonsekvensanalys och dialog

Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog som ska användas tidigt i projekt. Metoden är framtagen inom det förvaltningsöveripande uppdraget Staden i ögonhöjd. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram I stadsplaneringen.

Väl gestaltade och belysta torg, gator, stråk, parker och lekplatser är viktiga åtgärder för ökad upplevelse av trygghet.

Trafik och mobilitet

Samspelet mellan bebyggelseplanering och trafikplanering är väsentligt för att utveckla god tillgänglighet och goda livsmiljöer på en begränsad yta. Viktiga utgångspunkter för en hållbar stadsutveckling är att planera för nåbarhet. Nåbarhet kan skapas dels genom närhet, vilket förutsätter täthet och funktionsblandning, dels genom goda transportmöjligheter. Fler personer och mer varor måste kunna nå målpunkter samtidigt som trafikens ytanspråk och miljöpåverkan minskar. Kapacitetsstarka färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver därför prioriteras, även om bilen fortsatt kommer att ha en viktig roll i stadens transportsystem.

Läs mer
i avsnittet om klimat samt i mål och strategier.

Stadsbyggande för hållbara resor och transporter

Stadens gator och vägar har oftast flera funktioner som att leda trafiken mot sina mål och att utgöra rum för rörelse och vistelse. Hur våra gatumiljöer utformas har stor betydelse för att Stockholm och grannkommunerna ska vara en tillgänglig, sammanhållen och levande stad. Det är därför viktigt att redan i ett tidigt skede samordna bebyggelse- och trafikplaneringen – där berörda aktörer samarbetar. Den täta staden ger goda förutsättningar för effektiva transporter genom dels funktionsblandad bebyggelse som möjliggör gång- och cykelresor, dels att trafikgenerande bebyggelse lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen för att ta hand om stora flöden och ge underlag för tät trafik. Det är också viktigt att såväl bebyggelse som infrastruktur och fordon utformas med god tillgänglighet även för människor med funktionsnedsättning.

Hur våra gator utformas har en stor betydelse för att Stockholm ska bli en sammanhållen, tillgänglig och attraktiv stad.

Trafikens påverkan på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat

Staden ska arbeta för att förbättra res- och transportmöjligheterna, utan att det ger negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat. I en framtid kommer troligtvis bilens miljöpåverkan att minska betydligt, men bilens krav på utrymme i staden kvarstår. För kollektivtrafiken krävs både fordon som går på fossilfria bränslen och har en hög beläggningsgrad, det vill säga att fordonet har många resenärer, för att det ska vara kostnadseffektivt. Ny teknik och fossilfria drivmedel kommer att ha en positiv påverkan, men effekten beror på hur stort och snabbt genomslag detta får på marknaden. Styrmedel i form av till exempel trängselskatt eller pris och tillgång på parkering påverkar trafikefterfrågan och därmed efterfrågan på infrastruktur, bebyggelse och kollektivtrafik. Styrmedlen bör därför utformas så att de stödjer översiktsplanens önskade bebyggelse och infrastruktur.

86%

av befolkningen i länet har mindre än 3 kilometer till spårtrafik.

Kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet

Stockholm har ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem. Andelen som reser kollektivt är hög i ett nationellt och internationellt perspektiv. Det illustrerar att kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet som har en viktig roll för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande. För att fortsatta vara det är det viktigt både med nya kollektivtrafikinvesteringar och att den infrastruktur som redan finns utnyttjas och underhålls effektivt. För att vara ett attraktivt transportalternativ måste hela systemet vara lättillgängligt och pålitligt med en turtäthet som möjliggör resande över stora delar av dygnet.

15%

Stadens målsättning är att det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden. 15 procent av alla resor som sker i högtrafik ska ske med cykel 2030.

Källa: Cykelplanen

30%

av alla resor i innerstaden görs helt till fots.

RVU 2015

Det är Stockholms läns landsting som har det övergripande ansvaret för tillgången till kollektivtrafik och tillsammans med dem har en stomnätsplan tagits fram. Planen pekar ut ett linjenät som ska vara färdigställt 2030. Syftet är att komplettera den spårburna kollektivtrafiken med ett sammanhängande och tvärgående stomlinjenät med hög framkomlighet och välfungerande byten. Stomlinjerna för buss bör prioriteras genom egna kollektivtrafikkörfält och prioritering i korsningar. Stomnätsplanen kan behöva anpassas till nya förutsättningar som ett ökat bostadsbyggande och 2013 års Stockholmsförhandling samt den pågående Sverigeförhandlingen. Möjligheten att utveckla nya regionaltågstopp eller nya pendeltågsstationer är också en viktig fråga att beakta vid planeringen. Platser där det kan bli aktuellt är exempelvis Älvsjö, Helenelund/Kista, Solvalla och Rågsved/Högdalen eller Fagersjö. I nya stadsutvecklingsområden är det viktigt att få igång kollektivtrafik tidigt för att lägga grunden för hållbara resor hos de nyinflyttade. I Stockholmsförhandlingen beslutades om utbyggnad av tunnelbanan. I den nu pågående Sverigeförhandlingen kommer eventuellt ytterligare projekt att beslutas.

Gång som det självklara trafikslaget

Den täta och funktionsblandade staden, gatustrukturen och de korta avstånden gör att Stockholm har en hög gångvänlighet i ett internationellt perspektiv. Gång är ett naturligt och självklart transportsätt för kortare resor, inte minst i stadens tätare delar. Stockholms stads Gångplan tydliggör vad som bör göras för att bibehålla de goda förutsättningarna för gångtrafik och pekar bland annat på vikten av att gångvägnätet är finmaskigt, välskött och tryggt liksom att målpunkter finns inom korta avstånd.

En ledande cykelstad

Cyklingen till och från Stockholms innerstad har ökat starkt under de senaste åren. Utbyggnaden av cykelvägnätet, en ökad hälsomedvetenhet samt att befolkningen har vuxit är några faktorer som kan ha bidragit till detta. Cykelpassagerna över det så kallade innerstadssnittet uppgår nu till 63 000 per dygn (medelvärde senaste fem åren), vilket innebär en ökning med 66 procent på tio år.

Staden planerar för att det ska bli enklare och säkrare att cykla. Den viktigaste delen i stadens cykelplan är att bygga om och bygga ut cykelinfrastrukturen till ett sammanhängande och framkomligt cykelvägnät, där drift och underhåll bidrar till att det är bekvämt, säkert och enkelt för alla cyklister att cykla året om. Genom åtgärder på pendlingsnätet som kopplar ihop länets olika kommuner medverkar staden även till genomförande av den regionala cykelplanen.

Utformningen av och åtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet på gatorna i stadsmiljön, liksom möjligheter att parkera sin cykel i hemmet och vid olika slags målpunkter, är viktigt för att fler ska välja att ta cykeln.

Andra viktiga åtgärder för ett ökat cyklande är att planeringen av nya bostäder och ny infrastruktur tar hänsyn till möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik samt en bra vägvisning i staden och regionalt.

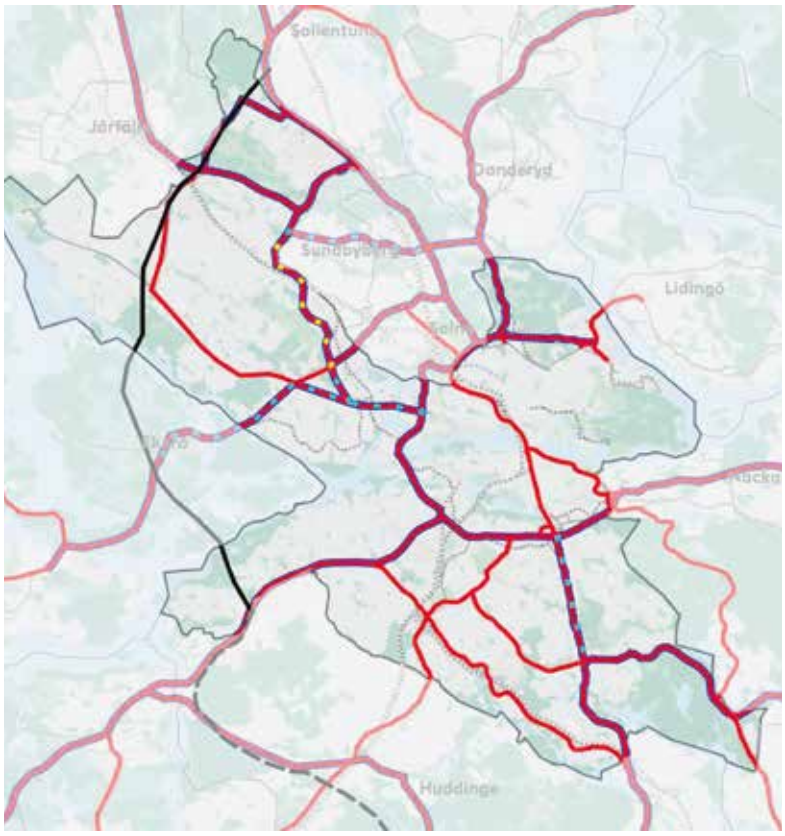
Framkomlighet för motorfordon

Stadens gaturum ska utformas för att vara framkomliga, säkra, tillgängliga och attraktiva. De nyttor som biltrafiken skapar ska värnas och främjas när bilresor ger hög samhällsnytta, men kapacitetsstarka transportslag samt näringslivets transporter prioriteras på platser och tider där privatbilar orsakar problem för trängsel, miljö eller trafiksäkerhet. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska.

Teknikutvecklingen kommer sannolikt att ge ett ökat inslag av digitala och automatiserade tjänster för mobilitet i form av individanpassad information, ökad delning av fordon och självkörande fordon. Det finns många lösningar på demonstrationsstadiet, men osäkerheten är stor om vilka som kommer att slå igenom och hur snart det i så fall sker. Därmed är även påverkan på stadens trafik än så länge okänd. Det blir viktigt för staden att följa arbetet med att ta fram lösningar som gynnar en hållbar utveckling, att planera för framtida flexibilitet i utformning och omvandling av stadsmiljöer samt att bereda för en eventuell omställning av infrastrukturen med ny teknik och/eller andra fordon.

Det så kallade primära vägnätet utgörs av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för privatresor med personbil eller buss och yrkestrafik såsom lastbilstransporter och tjänsteresor. Kapacitetsproblem för biltrafiken är koncentrerade till rusningstrafiken och då framförallt på det primära vägnätet. Förutom innerstaden är köerna koncentrerade till de stora infartslederna och Södra länken-Essingeleden. Förbifarten kommer att bidra till bättre tillgänglighet mellan norra och södra delarna och genom att den i viss utsträckning avlastar Essingeleden.

Stadens mål att bygga 140 000 bostäder kommer att innebära ny bebyggelse närmare delar av det primära vägnätet. Det är viktigt att ta hänsyn till trafikfunktionen när det sker ändringar såsom ny bebyggelse eller ombyggnad av vägarna. I vissa lägen kan överdäckning vara ett bra alternativ, men detta är ofta mycket kostsamt. På sikt kan andra möjligheter prövas i takt med att den täta staden växer ut. En utveckling kan vara omvandling av trafikleder till stadsboulevarder som möjliggör bättre stadmiljöer, mer sammankopplad stad och nya bostäder. Vid en sådan omvandling är det viktigt att bil- och lastbilstrafikens framkomlighet klaras samtidigt som det ges plats för kollektiv-, gång- och cykeltrafik. När trafikbarriärer försvinner kan staden kopplas samman samtidigt som framtida bostadspotential kan tillvaratas. I ett kortare tidperspektiv kommer staden att prioritera utvecklingen av



Vägnät

- Funktionellt prioriterat vägnät
- Rekommenderad vägnät för ADR-transporter
- Sträckan föreslås upphöra som rekommenderat vägnät för ADR-transporter när Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn är färdigställda.
- Sträckan föreslås upphöra som rekommenderat vägnät för ADR-transporter när Bromma flygplats avvecklas.
- Förbifart Stockholm
- Tvärförbindelse Södertörn

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska.

80 %

Stadens mål är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i högtrafik ska vara 80 procent 2030.

Stockholmsförhandlingen

2013 års Stockholmsförhandling innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje för kraftigt ökad kapacitet genom centrala Stockholm.

Utbyggnaden innebär nio nya stationer och en ökad tillgänglighet till flera delar av centrala Stockholmsregionen. En utbyggd tunnelbana skapar förutsättningar för ökad bostadsbebyggelse.

Överenskommelsen innebär också att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan markägare/entreprenör uppföra cirka 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde fram till år 2030.

att omvandla överstora gaturum till effektiva och attraktiva stadsgator med god framkomlighet. Vid dessa gator behöver ofta gång- och cykelmöjligheterna stärkas samtidigt som en möjlighet finns att omfördela gatuutrymme till bostäder och urbana verksamheter.

Effektiv gods- och leveranstrafik

Med den växande staden ökar även efterfrågan på varor och tjänster. Förutom leveranser av varor utgörs det transporterade godset av till exempel jord, grus, sand, massa och byggmaterial. Vanligt förekommande är också entreprenadtransporter och farligt gods. Varor tas in till regionen på lastbil, järnväg eller via sjöfart och flyg, men sista sträckan görs nästan alltid av lastbil som drivs med fossila bränslen från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden. Staden arbetar för att fordon och bränslen ska bli renare och med att styra trafiken genom lokalisering av terminaler och genom olika regleringar (exempelvis miljözon, bärighetsregler eller tidsbestämda infartsförbud) samt påverkansprojekt såsom samlastningsförsök. Därmed kan slutleveranser i större grad ske samordnat och med bättre anpassade fordon. Staden arbetar också för att mer gods ska kunna transporteras på alternativa sätt genom att få in mer gods via järnväg och sjöfart. Detta förutsätter ett tätt samarbete mellan berörda aktörer, inklusive att behovet av godstranporter i ett tidigt skede tas med i stadsplaneringen.

Olika varu- och godsslag har olika lokaliseringsförutsättningar vad gäller terminaler, lager och transportvägar. Årsta kombiterminal är en av få platser i Stockholmsområdet där omlastning av gods mellan järnväg och lastbil kan ske. För innerstadens varuförsörjning är Årsta kombiterminal i detta avseende viktig. Det finns starka skäl att behålla terminalområden för att klara stadens godsförsörjning – trots att dessa områden ofta är attraktiva för annan markanvändning. Grundläggande för effektiva terminalområden är att även tillfartsvägar, järnvägar och sjövägar säkerställs.

Transporter av farligt gods (ADR-transporter) är nödvändiga för en fungerande stad. I syfte att ge förutsättningar för säkra transporter bör ADR-trafiken styras till det rekommenderade vägnätet för farligt gods. Detta bör i så stor utsträckning som möjligt sammanfalla med det nationella vägnätet. Staden föreslår förändringar i det rekommenderade vägnätet för ADR-transporter efter att bland annat Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn är färdigställda. Staden strävar också efter att skapa säkrare transporter av farligt gods, genom trafikstyrning och/eller andra åtgärder.

När ny bebyggelse eller underhållsarbeten av vägar planeras utmed det rekommenderade vägnätet för ADR-transporter bör det särskilt studeras hur olika åtgärder bäst kan förena olika intressen och behov. I avsnittet Klimat, miljö, hälsa och säkerhet finns mer om förhållningssätt till riskkällor i stadsmiljö.

ADR

ADR-transport innefattar drivmedelstransporter, försörjning av verksamheter som är beroende av farliga substanser (till exempel sjukhus) samt hantering av avfall.

Resor och transporter på vatten

Sjöfarten har stor kapacitet och för många transporter är den, eller har potential att bli, mer miljöeffektiv än transporter på väg. Stockholm har en lång tradition som sjöfartsstad och sjöfarten kan i framtiden få en större strategisk betydelse, inte minst när det gäller att avlasta väg- och järnvägsnäten. Stockholms hamn ingår i EU:s stomnät och har fått status som ”core-hamn”. Allteftersom hamnverksamheten omstruktureras kan en annan användning av områdena prövas.

Stockholms hamnar tar emot betydande turistströmmar. Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för passagerare men även gods till och från Finland, Baltikum och Ryssland. Stadsgården är tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn och Åland.

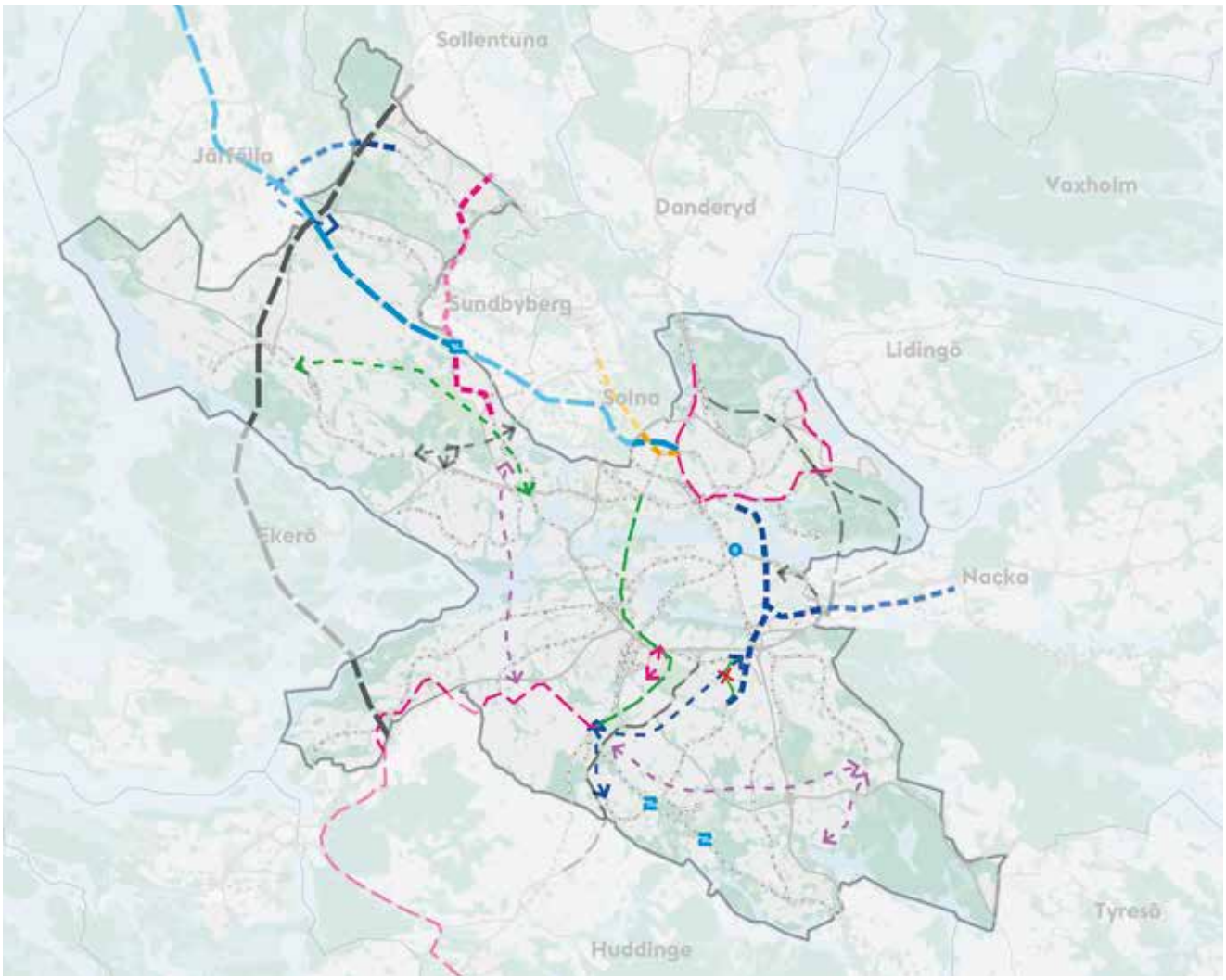
De inre vattenvägarna har potential för kollektivtrafik på vatten. Den pågående stadsutvecklingen i tidigare hamnområden bidrar på sikt till ett ökat resandeunderlag och innebär fler möjliga omstigningspunkter mellan färjor och övrig kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Centrala kajer som erbjuder attraktiva kajlägen är bland annat Stockholm ström, Nybroviken, Klara Mälarstrand och Söder Mälarstrand.

Planeringsinriktningar

- Stadens gator ska ha en attraktiv utformning samt ge hög tillgänglighet och framkomlighet, särskilt för kapacitetsstarka och hållbara trafikslag.
- Kollektivtrafiken ska samplaneras med stadsutvecklingen och ges hög prioritet där det finns stora resandeflöden. Hållplatser och bytespunkter ska placeras där goda förutsättningar för stadsliv finns.
- Staden ska möjliggöra och prioritera åtgärder som behövs för att Stockholmsöverenskommelsen och eventuellt vidare överenskommelser till följd av Sverigeförhandlingen kan genomföras.
- Gångvägar och cykelvägar ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta.
- Fungerande logistik för alla trafikslag ska säkras i strategiska lägen genom tillräckliga ytor, tillfartsvägar, farleder, uppställningsplatser samt om- och samlastningscentraler. Framtida behov av hamn- och kajlägen för kollektivtrafik och varuleveranser ska beaktas vid planering i vattennära lägen.

Draga
HÄR

Kommunikationsstråk



Kommunikationsstråk

Pågående spår- och vägutbyggnad

- Mälarbanan: Tomteboda-Kallhäll
- Förbifart Stockholm, ny E4 sträckning
- Slussen

Beslutade spår och vägar

- Tunnelbana: Odenplan - Hagastaden - Arenastaden
- Tunnelbana: Kungsträdgården - Nacka/Söderort
- Tunnelbana: Akalla - Barkaby
- Tvärbana Kista/Helenelund
- Befintlig tunnelbanesträckning borttagen

Spår och vägar i pågående förhandling

- Tunnelbana: Fridhemsplan - Älvsjö
- Roslagsbanan till Stockholm City
- Spårväg syd: Älvsjö - Skärholmen - Flemingsberg
- Östlig förbindelse
- Spårväg city: Centralen - Djurgården/Ropsten
- Huddingevägen, ombyggnad av väg 226

Möjliga framtida förbindelser

- Tvärförbindelse Västerort
- Danvikslösen, väg 222
- Kapacitetsstark kollektivtrafik Älvsjö - Gullmarsplan
- Tunnelbana: Hagsätra - Älvsjö
- Tunnelbana: Hjulsta - Barkaby
- Kapacitetsstark kollektivtrafik till Bromma flygplats och vidare väster ut
- Avgrening av tvärbanan till Ärstafältet och Östberga
- Kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Skönda
- Kapacitetsstark kollektivtrafik Söderort
- Nord-sydlig koppling väster om innerstaden
- Ny pendeltågsstation i Rågsved/Högdalen eller Fagers
- Ny pendeltågsstation vid Solvalla

Pågående spår- och vägutbyggnad

Mälarbanan: Tomteboda–Kallhäll

Stockholmsförhandlingen 2007
Beräknas klar 2025

Mälarbanans utbyggnad syftar till att öka kapaciteten och förbättra restider för främst pendel- och regionaltågstrafik.

Förbifart Stockholm, ny E4-sträckning

Pågår och beräknas klar 2026

En utbyggnad mellan E4 Skärholmen–E4 Häggvik, som kopplar mot Norrortsleden. Förbifarten knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta innerstaden. Leden underlättar för långdistanstrafik samt ger förutsättningar för utveckling av en flerkärnig region.

Slussen

Pågår och beräknas vara klar 2025

Ombyggnad för att skapa en trafikplats som också är en effektiv och trygg knutpunkt för gående, cyklister och kollektivtrafik samtidigt som den stärks som offentlig mötesplats. Ombyggnaden minskar risken för översvämningar i Stockholm och Mälardalen samt säkrar vattentillgången för de cirka två miljoner människor som får sitt dricksvatten från Mälaren.

Beslutade spår och vägar

Tunnelbana: Odenplan–Hagastaden–Arenastaden

2013 års Stockholmsförhandling
Planering pågår och beräknas klar 2024
Den nya tunnelbanan sträcker från knutpunkten Odenplan till Hagastaden där det blir en uppgång vid Norra Stationsgatan samt en vid Karolinska universitetssjukhuset Solna.

Tunnelbana: Kungsträdgården–Nacka/Söderort

2013 års Stockholmsförhandling
Planering pågår och beräknas klar 2025/26
Blå linje förlängs från Kungsträdgården via Södermalm till Nacka centrum samt från Sofia, på Södermalm, via Slakthuset till Sockenplan där den kopplas ihop med den gröna Hagsätragrenen som bli blå.

Tunnelbana: Akalla–Barkarby

2013 års Stockholmsförhandling
Planering pågår och beräknas klar 2024
Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla till Barkarby station som kortar restiderna och kopplar samman regionen på tvären.

Tvärbana Kista–Helenelund

Planering pågår och beräknas klar 2023
Kistagrenen knyter ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder och ger resenärer en möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från Bromma flygplats samt Kistamässan. Kistagrenen ger möjlighet till byten med tunnelbana, pendeltåg och bussar.

Spår och vägar i pågående förhandling

Tunnelbana: Fridhemsplan–Älvsjö

Ingår i Sverigeförhandlingen
En ny tunnelbanelinje som förstärker kopplingen mellan norra och södra Stockholm. I söderort får framförallt Östberga och Årstafältet bättre tillgänglighet.

Roslagsbanan till Stockholm City

Ingår i Sverigeförhandlingen
En förlängning av Roslagsbanan mellan universitetet och T-centralen via Odenplan skapar en direktförbindelse med övriga spårsystem och centrala Stockholm.

Spårväg Syd: Älvsjö–Skärholmen–Flemingsberg

Stockholmsförhandlingen 2007 samt Sverigeförhandlingen
En kapacitetsstark tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg–Skärholmen–Kungens kurva med en fortsättning till Fruängen och Älvsjö. De radiella spårförbindelserna i söderort binds ihop samt förbättrar resor i tvärled med byten till pendeltågstationerna.

Östlig förbindelse

Ingår i Sverigeförhandlingen
En trafiktunnel med kapacitetsstark kollektivtrafik under Saltsjön som binder samman söder och norr samt kopplar ihop Norra och Södra länken och sluter därmed vägringen runt Stockholm.

Spårväg city: Centralen–Djurgården/Ropsten

En förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården fram till T-centralen. Linjen ger en hög tillgänglighet i centrala staden och ökar möjligheten att komma till Djurgården. Även en fortsättning från Djurgårdsbron till Ropsten, via Norra Djurgårdsstaden, för en i hopkoppling med Lidingöbanan är möjlig och utreds av SLL.

Huddingevägen, ombyggnad av väg 226

Ombyggnad med fokus på hållbart resande, förbättrad trafiksäkerhet samt med minskad miljöpåverkan. Vidare eftersträvas att barriäreffekten minskas. Omledning av viss trafik till Åbyvägen ska utredas.

Möjliga framtida förbindelser

Tvärförbindelse Västerort

En del av en fullt utbyggd Huvudstaled från Pampas till Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen som kan avlasta delar av huvudvägnätet i västerort. Eventuell tunnel från Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen under Brommaplan vidare till Huvudstabron. Stödjer stadsutvecklingen i Alvik.

Danvikslösen, väg 222

Saltsjöbanan byter plats med väg 222, Värmdövägen, vilket möjliggör att nordöstra Hammarby sjöstad kan färdigställas.

Kapacitetsstark kollektivtrafik Älvsjö–Gullmarsplan (–Sickla–Orminge)

En kapacitetsstark länk för att kunna knyta ihop det resenärsstarka stråket Kungens kurva/Skärholmen med Fruängen–Älvsjö–Gullmarsplan (–Sickla – Orminge)

Tunnelbana Hagsätra–Älvsjö

En förlängning av tunnelbanans Hagsätragren som ansluter Hagsätra med knutpunkten Älvsjö station.

Tunnelbana Hjulsta–Barkarby

En förlängning av befintlig blå tunnelbanelinje som knyter ihop Hjulsta med Barkarby station samt den andra blå tunnelbanelinjen till Akalla.

Kapacitetsstark kollektivtrafik till Bromma flygplats och vidare västerut

En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via Bromma flygplats, ett framtida stadsomvandlingsområde efter 2038.

Avgrening av tvärbanan till Årstafältet och Östberga

Ett alternativ till ny tunnelbanedragning är en avgrening av tvärbanan som dras till Årstafältet och Östberga för att säkerställa en kapacitetsstark kollektivtrafik i dessa områden.

Kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Sköndal

En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik behövs till/från Sköndal för att möta den kraftiga stadsutvecklingen.

Kapacitetsstark kollektivtrafik Söderort

En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med prioriterad framkomlighet som stödjer stadsutvecklingen och möjliggör tvärresande.

Nord-sydlig koppling väster om innerstaden

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

Ny pendeltågsstation i Rågsved/Högdalen eller Fagersjö

Områden med stor potential för framtida bostadsbyggande. Fagersjö har ingen alternativ spårbunden kollektivtrafik och en station underlättar det kollektiva resandet.

Ny pendeltågsstation vid Solvalla

Ny pendeltågsstation för att bättre kollektivtrafikförsörja den nya exploateringen i och kring Solvalla.

Grön och vattennära stad

Naturen, parkerna och vattnet har stor betydelse för Stockholms identitet, skönhet och attraktionskraft. När staden växer och blir tätare behöver de gröna miljöerna utvecklas i samspel med bebyggelsen för att möta nya behov. En viktig del i stadsbyggandet blir att förbättra parker och natur med fler kvaliteter och bättre tillgänglighet samt att skapa nya parker i rätt lägen.

Länk

Läs mer om den regionala grönstrukturen på:

rufs.se/globalassets/h.-publikationer/rufs_2050_samrad_final_webb.pdf

God tillgång till parker, natur och vatten med höga värden

Stockholmarnas gröna vardagsrum

I Stockholm har många invånare nära till grönområden och denna tillgång värderas högt. Stadens invånare och besökare tillbringar mycket tid i grönområden för promenader, lek, picknick, idrott och annan rekreation. Sedan flera år har Stockholms stad arbetat med att analysera tillgången till olika gröna kvaliteter och ringa in brister och behov så att fler stockholmare ska få tillgång till bra parker och naturområden. I täta stadsdelar är det viktigt att skapa mångfunktionella och värdetäta platser. Park-, skol- och idrottsytor kan ofta samutnyttjas så att samma yta får olika användning och olika brukare över dygnet och över året. Barns och ungas behov ska alltid särskilt uppmärksammas.

Parkutveckling som del i stadsbyggandet

I samband med att stadsutvecklingsområden omvandlas behöver nya gröna miljöer utvecklas i samspel med bebyggelsen. Framväxande stadsdelar behöver nya parker, torg, idrottsytor och stråk som bidrar med viktiga kvaliteter som gynnar stadslivet. Behovet av nya, större stadsparker med många olika aktiviteter och så kallade stockholmsstråk ska prövas. Det är viktigt att den gröna och blå strukturen planeras och anläggs som en stomme tidigt i processen. Då kan de urbana ekosystemtjänsterna integreras, vegetationen få möjlighet att etablera sig och de nya gröna miljöerna kan bidra till stadsdelens identitet.

Förbättrat parkutbud vid komplettering

Många stadsdelar ligger naturnära, men har i dag bristande kvaliteter i bostadsnära parker och stråk. I samband med att dessa miljöer kompletteras kommer grön mark ibland att tas i anspråk för ny bebyggelse. Samtidigt är det viktigt att förstärka kvaliteterna så att den upplevda tillgången till bra parker och naturområden säkerställs. När tätheten ökar behövs nya parktyper som klarar ett högre besökstryck och fler funktioner. Det är viktigt att nya parker får en karaktär som anpassas efter områdets behov, identitet och kvaliteter och att de blir väl integrerade i stadsdelarna.

Stadsbryn i mötet mellan byggt och grönt

Många miljöer upplevs som gröna, men har svårtillgängliga grönytor med otydliga parkentréer och bebyggelse som delvis privatiserar och skymmer. Genom att utveckla mötet mellan det byggda och det gröna – stadsbrynen – med inbjudande gröna entréer, bättre skötsel, parkvägar och nya funktioner kan de gröna kvaliteterna bli tillgängliga för fler. Även ny bebyggelse kantad av en allmän gata eller gång- och cykelväg kan vara ett sätt att utveckla mötet mellan byggt och grönt.

Nya målpunkter i naturreservat och grönområden

Stockholms många natur- och kulturreservat och de tätortsnära skogarna är en stor tillgång för avkoppling och fritidsaktiviteter. Områden med motionsanläggningar och besökscentrum är mycket populära och med bättre entréer, god

tillgänglighet och nya målpunkter skulle fler områden få motsvarande användning.

Utveckla stadens stränder och vattenrum

Stockholms vattenrum med tillgängliga stränder, kajer och långa sammanhängande strandpromenader är en unik kvalitet. Få andra storstäder kan erbjuda bad- och båtliv, fiske och skridskoåkning i stadens centrum. Stockholms vattenrum ger förutsättningar för både aktivitet och avkoppling och kompletterar stadens parker och torg. Det är viktigt att ta tillvara möjligheten att utveckla stränderna för fler aktiviteter både på land och vatten med ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar för promenader och cykling. Bad, fiske och båtliv i samklang med allmänhetens tillgänglighet till strandområden ska främjas.

Trygga en livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald

Den övergripande grönblå strukturen

Stockholmsregionen har en sammanhängande blå-grön struktur med breda kilar av skogs- och odlingslandskap, parker och vatten som sträcker sig in mot huvudstadens centrum. Ett nät av parker, naturområden och gröna stråk skapar en lokal struktur i staden. Samspelet mellan landskap, bebyggelse, vegetation och vatten är karaktäristiskt och skapar förutsättningar för ett unikt växt- och djurliv. I grönstrukturen finns också mycket av Stockholms historia, i form av såväl gammalt kulturlandskap och fornlämningar, som parker och trädgårdar med lång kontinuitet.

Biologisk mångfald

I Sverige är artrikedomen ofta större i städer än på landsbygden, eftersom de gröna stadsmiljöerna generellt är fredade från intensivt jord- och skogsbruk. I Stockholms finns äldre eklandskap och hällmarkstallskogar med flerhundraåriga träd och en biologisk mångfald av stor betydelse.

Stockholm är med sina många sjöar, vattendrag och kustvikar en ovanligt vattenrik stad. Vattenområdena karakteriseras ofta av höga natur- och rekreationsvärden. Vegetationsklädda stränder, våtmarker och små vattendrag är särskilt betydelsefulla naturmiljöer. De fyller viktiga funktioner i stadens ekosystem samtidigt som de är känsliga för påverkan. Det finns vattendrag i Stockholm som har förekomst av flera nationellt skyddsvärda arter.

Stockholms gröna infrastruktur

Den biologiska mångfalden är delvis beroende av större sammanhängande naturområden, så kallade kärnområden, sammanbundna med väl fungerande spridningszoner. Stockholms stad har kunskapsunderlag för dessa kärnområden och de spridningszoner och livsmiljöer som är viktiga för att behålla Stockholms rika växt- och djurliv.

Funktionerna i den gröna infrastrukturen behöver upprätthållas för att Stockholm ska kunna växa på ett hållbart sätt. Förändringar som berör den gröna infrastrukturen ska alltid analyseras noga inför beslut. I den mån funktionerna påverkas negativt ska förstärknings-

Grönare Stockholm

Stadsledningskontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram ett förslag till riktlinjer för planering, projektgenomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden, kallat Grönare Stockholm. Förslaget är ute på remiss fram till 28 november 2016 och ska därefter godkännas av kommunfullmäktige.

Länk

Läs om hur stadens grönska ger ekosystemtjänster på:

bygg.stockholm.se/Innovativ-stad/Utbildning-och-forskning/CO-City/
rufs.se/publikationer/2013/20133-ekosystemtjanster-i-stockholmsregionen/

åtgärder prövas. Ett utvecklat regionalt samarbete kring regionens grönstruktur är också viktigt. Små naturliga vattendrag och våtmarker bevaras och möjligheten till att återställa redan kulverterade vattendrag och utdikade våtmarker tas tillvara i samband med stadsutveckling. Kvarvarande naturstränder bevaras och fysiska störningar ska undvikas i ekologiskt känsliga strandzoner.

Ett effektivt resursutnyttjande och samspel mellan förvaltning och utveckling

Ekosystemen ger stora bidrag till Stockholm

Den gröna infrastrukturen utgör grunden för de ekosystemtjänster som staden behöver. Ekosystemen skapar hälsosamma stadsmiljöer med renare vatten och luft och de bidrar till Stockholms klimatanpassning med färre översvämningar och jämnare temperaturer. För att stadens grönstruktur långsiktigt ska kunna leverera ekosystemtjänster behöver den vara resilient, det vill säga klara att anpassa sig till olika störningar och förändringar. Att stärka stadens resiliens kräver också att smarta gröna lösningar (urbana ekosystemtjänster) byggs in i nya och omvandlade stadsmiljöer. En viktig utgångspunkt är att planera för många funktioner på samma yta, så att till exempel dammar som renar och fördröjer regnvatten också blir attraktiva inslag i stadsmiljön och berikar den biologiska mångfalden. Det pågår ett arbete med att integrera de urbana ekosystemtjänsterna i stadsbyggandet.

Planeringsinriktningar

- Stockholmarna ska ha god tillgång till parker, natur och vatten med höga värden. I samband med stadsutveckling ska nya gröna miljöer utvecklas i samspel med bebyggelsen.
- En livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald ska tryggas. Planeringen ska tydliggöra hur funktionerna i den gröna infrastrukturen kan upprätthållas i samband med stadsutveckling.
- Stadens arbete ska präglas av ett effektivt utnyttjande av resurser och väl fungerande samspel mellan förvaltning och utveckling.
- Utvecklingen av urbana ekosystemtjänster ska integreras i stadsbyggandet.
- Stadens vattenrum, kanaler, sjöar och vattendrag värnas, samtidigt som de tillgängliggörs. På lämpliga platser utvecklas förutsättningar för större aktivitet i och omkring vattnet.

I Sverige är artrikedomen ofta större i städer än på landsbygden, eftersom de gröna stadsmiljöerna generellt är fredade från intensivt jord- och skogsbruk.

Ekosystemen skapar mer hälsosamma stadsmiljöer med renare vatten och luft och de bidrar till Stockholms klimat-anpassning med färre översvämningar och jämnare temperaturer.

Det som byggs i dag blir en del av stadens framtida kulturarv.

Stadens karaktär och gestaltning

Att staden utvecklas och förändras är en naturlig del av dess historia. När Stockholm nu ännu en gång står inför en kraftig expansion är kunskap, kvalitet och dialog centralt i formandet av staden framåt. Arkitekturen och stadsbyggandet ska utgå från människan och vara funktionell, användarvänlig och trygg. Den ska också vara upplevelserik, sinnlig och estetiskt tilltalande. Stockholm ska i framtiden vara igenkännbart och ha kvar de grundläggande kvaliteter som uppskattas av stockholmare och besökare.

Länk

Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta är ett levande kunskapsunderlag.

stadsmuseet.stockholm.se/om-hus2/klassificering-och-k-markning/stadsmuseets-kulturhistoriska-klassificering/

Stadens mosaik av stadsbyggnadskaraktärer

Under Stockholms framväxt har ny mark successivt tagits i anspråk, stadsdelar har tillkommit, äldre bebyggelse har förändrats och kompletterats. Var tid har gjort sina tillägg av byggnader, gator, broar, torg, parker och andra stadselement – från medeltid till samtid. De arkitektoniska uttrycken speglar olika skeden av stadens utveckling, samhällshistoriska perspektiv och estetiska ideal. Varje stadsbyggnadskaraktär har sitt typiska planmönster, sin arkitektur och sina karaktärsdrag, ofta specifika för en viss tidsperiod. Stadsutvecklingen i Stockholm har därmed skapat en unik mosaik av intressanta och upplevelserika miljöer med stort värde för stadens identitet och attraktivitet.

Genom att planera för en utveckling som tar sin utgångspunkt i kunskap om stadsdelarnas olika karaktär, hur de samspelar med landskapets förutsättningar, deras olika stadsplanemönster och hustyper kan välavvägda val göras för hur de kan utvecklas utifrån platsens förutsättningar. Detta beskrivs i byggnadsordningen som för närvarande är under översyn.

Kunskapen om stadens kulturmiljöer har byggts upp under lång tid. Större delen av stadens bebyggelse har inventerats och kulturhistoriskt klassificerats av Stadsmuseet. I samband med detta har även särskilt värdefulla kulturmiljöer pekats ut.

I Stockholm finns Skogskyrkogården som är ett världsarv, elva riksintressen för kulturmiljövården, en nationalstadspark, ett antal kyrkliga kulturminnen i form av kyrkor och begravningsplatser, ett antal byggnadsminnen samt byggnader och miljöer som bedömts särskilt värdefulla ur ett lokalt, regionalt och nationellt kulturarvsperspektiv. Stockholms gamla stadskärna utgör som helhet en fornlämningsmiljö. En fördjupad redovisning av hur staden tillgodoser riksintressena finns i bilagan om riksintressen.

Stadens identitet är kopplad till miljöns fysiska karaktär, men handlar också om hur invånarna identifierar sig med och upplever en stadsdel, plats eller byggnad. Denna växelverkan är också en viktig del i stadsutvecklingen.

Stadslandskapet

Med ett skärgårdslandskap som grund har Stockholm successivt vuxit fram och fått sin särprägel. Starka landskapselement som de höga norrvända förkastningsbranterna, Stockholmsåsen, fjärdarna, strömmarna och den centrala stadsarkipelagen, utgör de stora penseldragen i stadsbilden. Staden har formats ihop med landskapet. Historiskt sett har byggnader, broar, gator och andra stadselement förstärkt eller underordnat sig de tongivande landskapselementen. I panoramor från viktiga utsiktspunkter reduceras staden till enkla former, plana vattenrum, block av tät bebyggelse med en sammanhållen

Läs mer

Stadens förhållningssätt till riksintressena finns i bilagan.

siluett och en krans av stenskodda kajer. Över detta tecknar sig strödda landmärken som visar vad som under olika tider tillåtits höja sig över resten av stadens byggnader. I ytterstadens siluett spelar grönskan en mer framträdande roll tillsammans med byggnader som framför allt accentuerar höjder i landskapet eller stadsdelarnas centrum.

Stockholm har tillkommit i ett historiskt växelspel mellan de naturgivna förutsättningarna och olika tiders villkor, ideal och regelverk. Stadens tillväxt kan tydligt utläsas av de årsringar som efterhand lagts till den äldsta historiska stadskärnan. Dessa särdrag är en integrerad del av stadens identitet och en viktig utgångspunkt i stadens fortsatta utveckling.

Stad i norr

Stockholm är en stad i norr som kännetecknas av tydliga årstidsväxlingar och ett särpräglat, nordiskt ljus. Solbelysta och vindskyddade torg och parker är avgörande för stadslivet under de mörka månaderna. Ljuset i staden påverkas av gatornas bredd och riktning, bebyggelsens höjd, placering och färgskala. Sekundärljus från solbelysta ljusa fasader kan, med den ofta lågt stående solen, ha stor påverkan på stadsrumskvalitet och boendemiljö.

Läget i staden, där höjdskillnader i landskapet, förhållande till parker och vatten, gatornas riktning, kvarterens form och höjd och byggnadernas utformning påverkar samfällt hur vinden rör sig.

Medveten arkitektur

Ny bebyggelse och tillägg till befintlig ska ta sin utgångspunkt i kunskap om och analys av den lokala identiteten och staden som helhet. Förutsättningar som stadssiluett, relationen till mark och terräng, relationen till gata, entréförhållanden och gårdsmiljö är viktiga att förhålla sig till. Det gäller även karaktär som gavel eller långsida mot gatan, taklandskapets utformning och hur enhetlig eller varierad bebyggelsen är. Byggnadens innehåll och användning kan också utgöra en viktig kulturkälla och bärare av en lokal identitet. Vid rivningar av delar av byggnader eller hel byggnad ska hänsyn tas både till byggnadens egenvärde och till dess betydelse för miljön den är en del av. Vår tids arkitektur utgör ett framtida kulturarv och gestaltningsambitionerna ska därför vara höga i hela staden.

Ny bebyggelse och tillägg i befintliga miljöer ges hög arkitektonisk kvalitet genom väl genomarbetade och konsekventa karaktärsdrag avseende skala, proportioner, fasadkomposition, form och volym samt materialval, färgsättning, detaljeringsnivå och konstnärliga värden. Ett utförande med hög detaljomsorg är en förutsättning för ett lyckat slutresultat.

Ny bebyggelse, enstaka nya byggnader och nya byggnadsdelar kan också ges ett självständigt uttryck. Variation i arkitektoniskt uttryck och funktionellt innehåll kan tillföra staden, platsen och byggnaderna mervärde när de är väl förankrade. Befintlig variation, exempelvis oregelbundenheter i rutnätsstaden, ger möjlighet till fortsatt värdefull blandning i staden. Byggnader och tillbyggnader som avviker från omgivningen ska tillföra arkitektoniska och upplevelsemässiga värden som motsvarar dess exponering.

Varje tillägg till staden ska motiveras utifrån hur det förhåller sig till staden som helhet samt hur tillägget förhåller sig till sin närmsta omgivning. Tilläggets arkitektoniska idé ska beskrivas och motiveras.

Bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

Utdrag ur plan-och bygglagen 8 kap 1 §

Utforskande arkitektur

Staden vill särskilt uppmuntra initiativ som främjar spetsprojekt, såväl ur arkitektonisk bemärkelse som inom social och ekologiskt hållbar utveckling. Utforskande, nytänkande och tillfällig arkitektur och konst kan bidra till nya upplevelser i det offentliga rummet. Det finns många platser i Stockholm som kan användas tillfälligt. Tillfälliga evenemang berikar staden och kan ge möjlighet att utveckla nya idéer.

Planeringsinriktningar

- Kunskap om stadens stadsbyggnadskaraktärer och stadslandskapet ska vara en utgångspunkt vid förändring, förnyelse och förtätning i stadens befintliga områden.
- Kulturmiljöns värden ska fortlöpande identifieras, säkerställas, tas omhand och utvecklas.
- Ny bebyggelse, ändringar och tillägg i befintliga miljöer ska utföras omsorgsfullt, med konsekventa karaktärsdrag och genomarbetade detaljer grundade på en gedigen platsanalys.
- Bebyggelse som är kulturhistoriskt värdefull och har betydelse för stads- och landskapsbilden ska ses som en resurs i stadsutvecklingen.
- Stockholms stad som fastighetsägare har en betydelsefull roll i att vara förebildlig, exempelvis genom att utarbeta vårdprogram och anordna arkitekttävlingar.

Kulturvärde

Kulturvärde är en sammanfattande benämning för vad som i den fysiska miljön bedöms som värdefullt i kulturhistoriskt, estetiskt och socialt hänseende.

Bebyggelsens och landskapets kulturvärden kan bedömas ur tre kompletterande perspektiv – kulturhistoriskt, estetiskt och socialt. Dessa perspektiv kan, var för sig eller tillsammans, motivera olika åtgärder för att tillvarata kulturvärdena i den kommunala planeringen.

Källa: Riksantikvarieämbetet och Boverket

FOTO Pax Engström

77 Kulturverksamheter behöver ges utrymme i hela staden.

Kulturliv, idrott och rekreation

Stockholmarnas och besökarnas stora intresse för kultur, idrott och rekreation är grundläggande för stadens liv och attraktivitet. Stockholm har ett rikt utbud av både stora och små kulturinstitutioner som skapar stora värden i staden och sysselsätter många människor. Parker, idrottsplatser och olika typer av lokaler är viktiga för ett rikt kultur- och idrottsliv. Stadens tillväxt och den ojämna fördelningen av stadens kvaliteter ställer krav på värdeskapande stadsutveckling i både befintliga och nybyggda områden.

Plats för kultur i ett växande Stockholm
Bredden och spetsen i Stockholms kulturliv skapas av den mångfald av kulturaktörer som väljer att vara verksamma i Stockholm. Stockholmarna vill ha ett mångsidigt kulturliv, både målpunkter med kulturellt innehåll och mötesplatser för social sammanhållning. I dag finns de allra flesta av Stockholms teatrar, museer och många andra kulturinstitutioner i innerstaden. Tillgången till ett kulturutbud och möjligheterna att vara verksam inom kulturen behöver finnas i hela staden.

Förutsättningar för ett vitalt kulturliv i alla delar av staden bygger på en väl förankrad kunskap om Stockholms mångsidiga kulturliv och att det finns utrymme att skapa kulturliv. Kultur- och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för kultur- och konstskapande behövs i varje stadsdel. Bibliotek och kulturskolor ska finnas med bra utbud och god spridning. I nya stadsutvecklingsområden och i förnyelsen av staden är det en särskild utmaning att skapa rum för kultur. Det är viktigt att fånga upp och ta tillvara lokala initiativ inom konst och kultur samt att planera för de professionella kulturverksamheternas behov. Det lokala kulturlivet bygger ofta på civilsamhällets aktörer och ett bra samspel med stadens förvaltningar och bolag. Samverkan med kulturaktörer, fastighetsägare och byggherrar behöver omfatta en fördjupad bild av vilka verksamheter som kan och bör ta plats i såväl befintliga som nya delar av staden.

Konstnärlig gestaltning i staden
Stockholmarna och stadens besökare tillbringar en stor del av sin tid i parker, på torg och andra offentliga platser, i skolan och förskolan, i stadens byggnader och anläggningar. I en växande stad är det därför viktigt att det vid ny- och ombyggnad samt större renoveringar av stadens byggnader, anläggningar och allmänna platser ges utrymme för konstnärlig gestaltning i olika former. Det bidrar till mångfasetterade, intressanta, vackra och även demokratiska offentliga rum.

Alla stockholmare ska ha möjlighet att uppleva konst i sin närmiljö. Det möjliggör att läsa ut samtidshistoriens konstnärliga utveckling i staden tillsammans med samtida arkitektur och gestaltning av platser.

Genom att tillämpa den så kallade enprocentsregeln ökar tillgången till offentlig konst.

Länk

Idrottspolitiskt program

stockholm.se/idrottspolitiska

Idrott och friluftsliv för alla

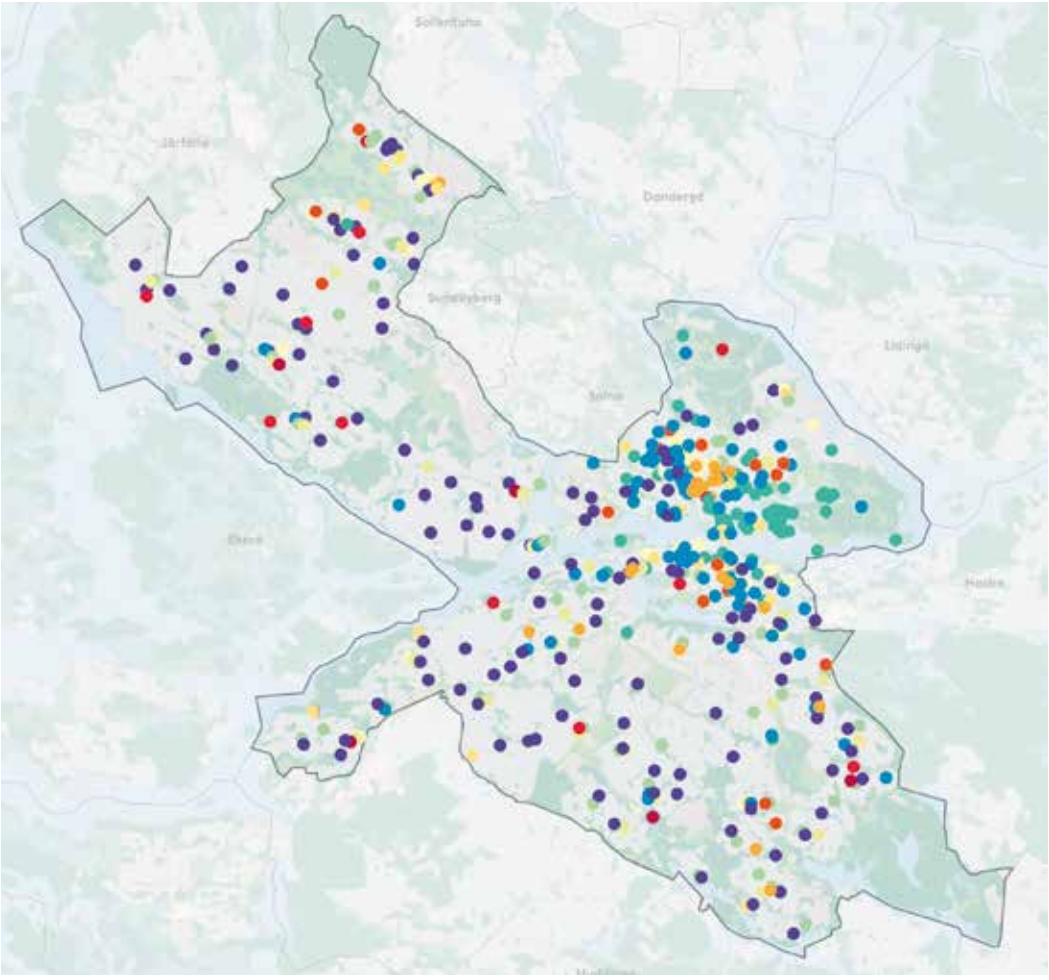
Tillgången till idrottsytor och grönområden samt möjligheter att utöva ett rörligt friluftsliv är viktigt för att få en fysiskt aktiv befolkning. Att kunna gå och cykla till olika målpunkter och aktiviteter gynnar likaså en aktiv livsstil och är betydelsefullt för folkhälsan. Stockholm har de senaste åren satsat på flera nya idrottshallar, nya konstgräsplaner och upprustning av befintliga idrottsplatser. I takt med att Stockholm växer kommer behovet av ytor för såväl organiserad idrott som spontanidrott att öka och det blir nödvändigt att utnyttja befintliga idrottsanläggningar så effektivt som möjligt samt planera för nya idrottsfunktioner.

Målet för stadens idrottsverksamhet är att främja ett rikt och levande idrotts- och friluftsliv. I arbetet ska barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning prioriteras och jämställdhet och jämlikhet främjas. Socioekonomi är en bakgrundsfaktor som påverkar andelen fysiskt aktiva och det är därför av särskild vikt att tillgodose en jämn tillgång till idrottsytor och grönområden i hela staden. Folkhälsoperspektivet är särskilt viktigt att beakta i planeringen, det vill säga utformning och tillgång till nödvändiga ytor och anläggningar för idrott och ett rörligt friluftsliv. Stadsdelarnas varierande tillgångar till idrottsytor behöver utjämnas. Det idrottspolitiska programmet ger ytterligare vägledning.

Planeringsinriktningar

- Platser för kultur ska planeras in när befintliga områden förnyas och nya stadsdelar byggs.
- Stadsdelarnas behov och förutsättningar för ett mångsidigt kulturliv ska preciseras med kulturunderlag som grund för planeringen. Dialogen med kulturaktörer och andra intressenter ska utvecklas.
- Tillgången till offentlig konst ska öka genom tillämpningen av den så kallade enprocentsregeln.
- Idrottsrörelsens, skolans och allmänhetens behov av idrottsytor och funktioner ska vara utgångspunkten vid planeringen av olika typer av idrottsplatser.
- Ett rikt utbud av idrottsytor och idrottsanläggningar och möjligheter att utöva ett rörligt friluftsliv ska säkerställas i hela staden. Deras potential att också fungera som mötesplatser i staden ska tas tillvara.

Kista bibliotek



Samlingslokaler och andra mötesplatser

- Kulturhus
- Hembygdsgårdar och 4H-gårdar
- Bokningsbara skolor
- Biografer
- Samlings- och möteslokaler
- Studieförbundets egna lokaler
- Bibliotek
- Frilufts- och ungdomsgårdar
- Museer och konsthallar
- Scener
- Bokningsbara idrottsanläggningar

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar, och miljö och säkerhet är en återkommande frågeställning vid stadsutveckling. Stockholms stad har under många år jobbat framgångsrikt med dessa frågor, som fortsatt innebär en utmaning för Stockholms framtida utveckling mot en hållbar stad. Stadsbyggandet ska bidra till att utveckla stadens tålighet och motståndskraft, både för att hantera dagens miljö- och säkerhetsfrågor och att möta framtida klimatförändringar.

Ljudmiljö i stadslandskapet

I en storstad som Stockholm påverkas stadsmiljön av buller. Det gäller i första hand buller från vägar, men också från flygtrafik och verksamheter. Forskning visar att exponering för höga nivåer av buller över tid bland annat kan leda till stress- samt sömn- och koncentrationssvårigheter. Det är viktigt att i första hand åtgärda bullerproblem vid källan och arbeta med bullerreducerande åtgärder i stadsplaneringen. Staden har tillsammans med Länsstyrelsen utvecklat metoder och arbetssätt för att bullerreducerande åtgärder ska möjligöra kompletteringsbebyggelse i den täta staden. Nya bostäder är välisolerade och skapar goda förutsättningar för tyst inomhusmiljö vilket ökar möjligheterna att bygga en tät stad.

Akustisk design och ett helhetsgrepp kring buller möjliggör bra stadsmiljöer även i utsatta lägen. En viktig målsättning är att skapa god ljudmiljö på offentliga platser, såsom torg, parker eller naturområden.

Luftkvalitet i den täta staden

Luftföroreningar i Stockholm uppstår till stor del på grund av trafiken, där partiklar och kvävedioxid utgör störst problem. Många av de luftföroreningar som tidigare var stora problem klaras nu med bred marginal och Stockholm klarar tio av tolv miljökvalitetsnormer för luft.

Åtgärder för att minska luftföroreningarna är primärt kopplade till reglering och styrning av fordon och trafiken. Kommunala och statliga åtgärder har inneburit en avsevärt förbättrad luftkvalitet och den positiva utvecklingen väntas fortsätta. Utformningen av byggnader kan ha viss påverkan på luftkvaliteten, främst vid de gator och vägar där luftkvaliteten redan i dag är dålig.

Det nationella miljökvalitetsmålet för frisk luft är en utgångspunkt för stadens arbete. Miljöbalken specificerar miljökvalitetsnormer för olika former av luftkvalitet och den fysiska planeringen får inte leda till att dessa gränsvärden överskrids. Stadens främsta verktyg för att skapa bättre luftkvalitet, parallellt med teknikutveckling, är att fokusera på en stadsutveckling och ett trafiksystem som minskar efterfrågan av privata biltransporter men främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik (se vidare under avsnittet Trafik och mobilitet).

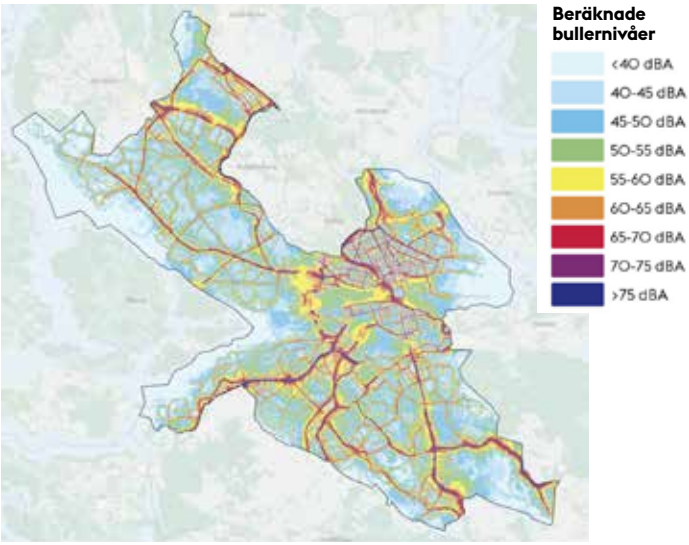
God status i stadens vattenområden

Ett vatten av god kvalitet är en del i Stockholms varumärke, och stadens vattenområden har stor betydelse för upplevelsen av stadslandskapet, rekreation och friluftsliv. Trots förbättringar på senare år är det endast en fjärdedel av Stockholms 23 fastställda vattenförekomster som uppnår god ekologisk status. Övergödning, miljögifter och fysiska förändringar orsakar störst problem.

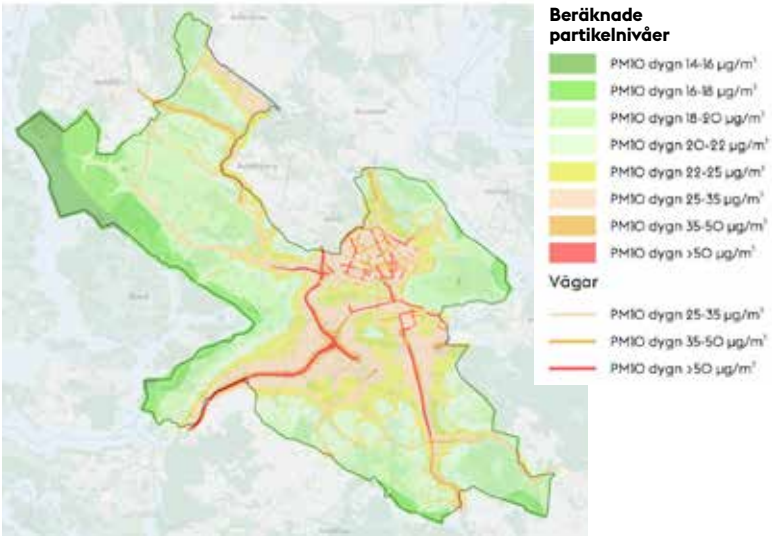
Länk

Om klimatförändringar och klimatanpassning i Stockholm

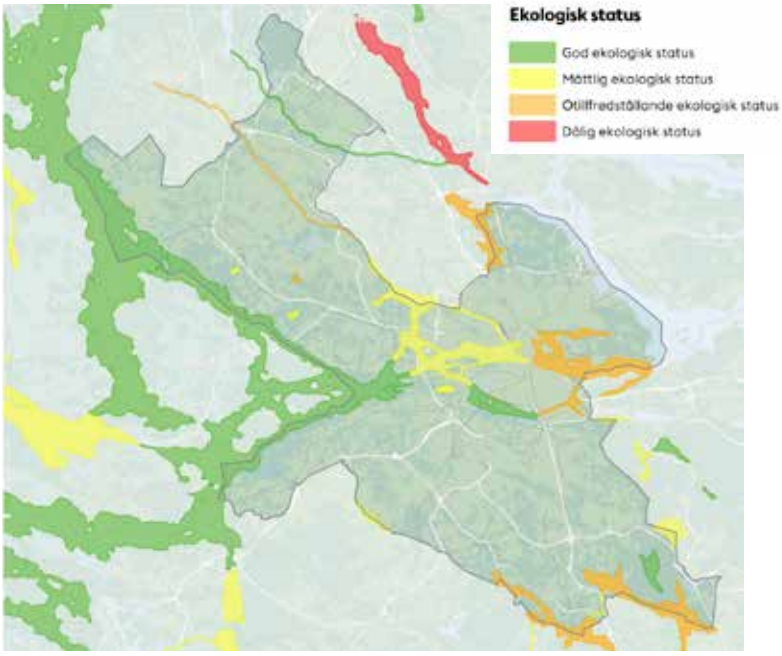
miljobarometern.stockholm.se/klimat/klimatforandringar-och-klimatanpassning/



Beräknade bullernivåer (utsnitt). För hela kartan klicka på länk eller gå till stockholm.se/oversiktsplan.



Beräknade partikelnivåer, PM 10 (utsnitt). För hela kartan klicka på länk eller gå till stockholm.se/oversiktsplan.



Ekologisk status på vattenområden i Stockholms stad.

När den staden växer och befintliga miljöer utvecklas behövs helhetsyn och ökad samverkan kring vattenfrågor. Att begränsa föroreningar i dagvattnet är en av flera viktiga åtgärder. Detta ska i första hand ske genom att undvika miljöfarliga ämnen och material i den yttre miljön.

I de fall föroreningar förekommer ska spridning till dagvattnet begränsas genom åtgärder vid källan. I andra hand ska lokala lösningar på kvartersmark och allmän mark väljas för att avskilja föroreningar som genereras från en bebyggd miljö. I tredje hand ska anläggningar anordnas längre ned i systemet för att rena dagvatten.

Lokala åtgärdsplaner, som enligt EU:s vattendirektiv tas fram av staden för respektive vattenområde, kommer att visa vilka åtgärder som krävs. Flödesutjämnande åtgärder som dagvattendammar, våtmarker och utjämningsmagasin är tillsammans med biotopvårdande åtgärder exempel på viktiga insatser för att minska föroreningar. I samband med stadsutveckling finns även möjlighet att åtgärda tidigare tekniska lösningar som inte är långsiktigt hållbara.

Stadsutveckling med nya klimatförutsättningar

De pågående klimatförändringarna ställer nya krav på stadsbyggandet i Stockholm. I vissa fall behövs åtgärder för att säkra staden mot stigande nivåer i hav, sjöar och vattendrag. Förändrade regn- och temperaturförhållanden innebär att beredskapen för extrema väderhändelser behöver stärkas.

Stigande hav och höjda vattennivåer

Stockholms läge mellan Mälaren och Saltsjön ställer särskilda krav på stadens planering med hänsyn till vatten- och översvämningsrisk. Mälarens vattennivå beror främst på tillrinningen från omkringliggande vattendrag och möjligheterna att tappa ut vatten genom slussarna i Stockholm och Södertälje. Med Slussens ombyggnad blir det möjligt att tappa ut mer än dubbelt så mycket vatten som i dag, vilket kommer att minska översvämningsriskerna i Mälaren för lång tid framåt.

På lång sikt kommer havsnivåhöjningen att få betydelse. Enligt FN:s klimatpanel IPCC är den förväntade höjningen av den globala havsnivån fram till år 2100 troligen maximalt en meter. Med landhöjningen i Stockholm inräknad, ger detta en höjning av havsnivån på omkring en halv meter. Den framtida höjningen av havsnivån på mycket lång sikt, efter år 2100, är svårare att förutse.

Även i områden vid Magelungen, Drevviken och Bällstaån finns problem med höga vattennivåer. För att möjliggöra nybyggnation i områden som vid enstaka tillfällen kan översvämmas kan det vara aktuellt med skyddsåt-

gärder och ytor som kan fungera som buffert vid höga vattenstånd. För Bällstaån studeras den typen av insatser tillsammans med åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten. Ett kommunövergripande samarbete finns för Bällstaån (Stockholm, Järfälla, Solna och Sundbyberg) eftersom samtliga kommuner planerar för många nya projekt i detta avrinningsområde.

Skyfall och dagvattenhantering i urbana miljöer

Enligt SMHI väntas den årliga nederbörden i Stockholm öka med närmare 30 procent till seklets slut samtidigt som regnen gradvis blir fler och mer intensiva.

En skyfallsmodell för Stockholm visar sannolikheten för marköversvämningar i stadsmiljön. För att minska de negativa effekterna av skyfall behöver dagvattensystemet kompletteras med säkra avrinningsvägar på markytan. I vissa områden kan vattnet behöva styras till ytor som tål att översvämmas och där det är möjligt att samla upp och tillfälligt hantera stora vattenvolymer.

Staden tar löpande fram riktlinjer för klimatanpassad dagvattenhantering. Stadens dagvattenstrategi betonar värdet av mångfunktionella ytor som förutom att samla upp och fördröja dagvatten, kan användas för andra behov och vara ett attraktiv och funktionellt inslag i stadsmiljön.

Ett varmare stadsklimat

Med ett varmare klimat ökar risken för skadliga värmeböljor. Behovet av kyla i bostäder och på arbetsplatser ökar samtidigt som uppvärmningsbehovet minskar. Ett varmare klimat innebär också påfrestningar för stadens växtlighet och ekosystem. Ett välutvecklat nätverk av grönska och vattenytor är gynnsamt för att möta flera av den urbana miljöns klimatutmaningar. Grönska i stadsmiljön bidrar också till att utjämna höga temperaturer.

Riskkällor i stadsmiljön

För att en stad ska fungera behövs transporter och hanteringen av farligt gods som till exempel bensin och brandfarlig gas. Konsekvenserna av en olycka med farligt gods i en tät stad kan påverka många människor i direkt anslutning till olycksområdet. Det är därför av stor vikt att den fysiska planeringen tar hänsyn till kända risker.

Det är nödvändigt med en avvägning av rimligt skydd mot olycksrisker med hänsyn till andra mål för en lämplig och hållbar samhällsutveckling. Bebyggelse i riskutsatta lägen ska utformas på ett säkert sätt. Då det saknas central statlig vägledning om vad som är en säker stad gör staden egna bedömningar och riskanalyser som förankras med Länsstyrelsen.

Stadens övergripande målsättning är att förebygga risker och minimera sannolikheten för oönskade händelser. Risk- och säkerhetsfrågor ska identifieras och analyseras i ett tidigt skede av planeringen. Vid byggande i områden som ligger i anslutning till primärleder för farligt gods eller andra riskkällor, och där annan markanvändning än industri inte är vanligt förekommande, ska åtgärder vidtas så att konsekvenserna av en eventuell olycka blir acceptabla.

I avsnittet Trafik och mobilitet finns mer information om rekommenderade vägar för godstrafik och farligt gods.

Fördjupning

Länsstyrelserna runt Mälaren rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt vid Mälarens stränder och Östersjökusen placeras med en lägsta grundläggningsnivå på 2,70 meter räknat i höjdsystemet RH2000. För Mälaren är nivån baserad på nutida beräknat högsta flöde. För Östersjökusten baseras nivån på beräkningar om en förutspådd framtida havsnivå år 2200.

En generell princip i staden är att lägsta vattenstånd för översvämningsskydd för sammanhållen bebyggelse och samhällviktiga funktioner vid Saltsjön ska läggas på en nivå på cirka 2,25 meter i RH2000 (vilket motsvarar minst 100 års perspektiv. Stadens motiv till att tillämpa denna princip framgår av PM.

miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/klimat/havsnivaer/PM-riktlinjer-dimensionerande-havsnivåer-exploateringsprojekt.pdf

Om bebyggelse planeras under Länsstyrelsens nivåer behöver staden visa att exploateringen inte blir olämplig.

Läs mer

Sedan 2014 finns en regional handlingsplan för klimatanpassning i Stockholms län. I den finns förslag till insatser som ger stöd för kommunernas fysiska planering. Stockholms miljöprogram och dagvattenstrategi anger stadens inriktning för att nå en klimatanpassad stadsutveckling. Ett annat viktigt bidrag är det risk- och sårbarhetsarbete som staden tagit initiativ till.

Länk

Hållbar dagvattenhantering

stockholmvatten.se/vatten-och-avlopp/avloppsvatten/dagvatten

Ekosystemtjänster kan användas i klimatanpassningsarbetet

miljobarometern.stockholm.se/natur/ekosystemtjanster/projektet-c-o-city/

Risker i bebyggd miljö

Ett delmål inom det statliga miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” innebär att kommuner ska identifiera och analysera riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar till följd av ett förändrat klimat. Statliga satsningar innebär att det i dag finns en förhållandevis god kunskap om riskområden för ras, skred och erosion.

Riskklassade områden

Länsstyrelsen har karterat 440 områden i Stockholms stad som är riskklassade (2014), varav 150 är högt riskklassade (stor eller mycket stor risk). Även miljöförvaltningen har sammanställt material och kartor om potentiella markföroreningar. Dessa båda underlag bör analyseras parallellt eftersom de innehåller kompletterande information.

lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/klimatanpassning/projekt-och-rapporter/Pages/default.aspx

Markföroreningar

För att hushålla med marken vill staden återanvända områden som tidigare använts för till exempel industrier, bangårdar, hamnar etcetera. Det medför ofta behov av marksanering eller andra åtgärder för att inte förorenad mark ska medföra skada eller olägenhet för människors hälsa och miljö. Markföroreningar riskerar också att spridas vid översvämningar, ras, skred och erosion – och då eventuellt kontaminera vattentäkter. Detta är dessutom risker som ökar ytterligare i samband med ett förändrat klimat.

Riksdagens miljökvalitetsmål anger ramarna för hantering av markföroreningar. Målet fastställer att undersökning av mark krävs samt eventuellt marksanering eller övertäckning av påträffade förorenade jordlager. Markens egenskaper och kvalitet är en viktig förutsättning för ett effektivt och hållbart byggande. Delar av stadens obebyggda mark är i dag oexploaterad på grund av komplexa markförutsättningar, vilket numera kan åtgärdas i samband med stadsutveckling.

Risk för ras, skred och erosion

Stockholms stads mark består främst av fast berg eller morän men det förekommer lerjordar och moränlera. Främst lerjordar kan vid kraftiga regn, översvämningar och/eller snösmältning påverkas. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har genomfört översiktliga stabilitetskarteringar för delar av Stockholms stad som visar att kommunen i stort inte är särskilt exponerad för dessa olycksrisker. Ett förändrat klimat kan dock innebära att risken för ras och skred ökar då grundvattenförhållanden och markegenskaper påverkas.

Geotekniskt komplicerade förutsättningar innebär vanligtvis behov av förstärkningar av marken då ny bebyggelse, infrastruktur och fyllning ovan mark ytterligare kan försämra markens stabilitet. Det är därför viktigt att de geotekniska egenskaperna utreds och hanteras i den fysiska planeringen.

Översvämningsbenägna områden vid Mälaren

Stockholm är ett av 18 utpekade områden i Sverige med betydande översvämningsrisk och omfattas av arbetet med översvämningsförordningen (2009:956) som bygger på EU:s översvämningsdirektiv. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har karterat dagens översvämningsrisker i Stockholms län där delar av Mälaren ingår. I nuläget är översvämningsrisken stor till följd av höga vattennivåer i Mälaren, med påtaglig risk för såväl bebyggelse som infrastruktur, innan ombyggnaden av Slussen är klar.

Planeringsinriktningar

- Ny bebyggelse i områden som med nutida och framtida klimat riskerar att påverkas av skadliga översvämningar till följd av höga vattennivåer, ska utformas med lämpliga skyddsåtgärder. Klimatanpassning av befintliga stadsmiljöer ska vara en viktig utgångspunkt vid stadsutveckling
- Vid stadsutveckling ska en robust och klimatanpassad dagvattenhantering byggas ut och naturliga avrinningsområden beaktas. Ny bebyggelse ska höjdsättas och utformas för att klara skyfall och mångfunktionella ytor användas för att fördröja och utjämna vattenflöden.
- Ny bebyggelse i anslutning till vägar, järnvägar och industrier där farligt gods hanteras ska utformas så att konsekvenserna av eventuella olyckshändelser omhändertas.
- Stadsmiljöer ska utvecklas så att det inte uppstår olägenheter med hänsyn till människors hälsa med hänsyn till buller, luft- eller vattenföroreringar. Skydds- och reningsåtgärder ska i första hand inriktas på källan. Barns utomhusmiljö ska särskilt beaktas med hänsyn till luft och buller.
- Om markföroreningar, ras- och skredrisk och/eller översvämningsrisk identifierats ska skydds- och säkerhetsåtgärder genomföras för att säkerställa markens lämplighet.

Staden, näringslivet, akademierna, organisationer och andra behöver samarbeta nära för att Stockholm ska utvecklas till en smart hållbar stad.

Teknisk försörjning

Alla i staden behöver tillgång till hållbar energi, rent vatten, fungerande avlopp, snabbt bredband och en resursorienterad avfallshantering. Staden har sedan länge effektiva och storskaliga försörjningssystem. En del av dessa system behöver byggas ut eller moderniseras samt anpassas till ett växande antal småskaliga system. Lednings- och produktionssystemen syns inte alltid i stadsrummet, men kräver egna utrymmen, ibland skyddsavstånd, och konkurrerar ofta med andra markanspråk.

80 %

av Stockholms värme- och varmvattenbehov täcks av fjärrvärmesystemet.

På väg mot en fossilbränslefri stad

Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. Stockholms energisystem påverkas i hög grad av omvärldsfaktorer och Stockholm försörjs till stor del av energi som produceras utanför kommunens gränser. Staden har viss egen rådighet inom energiområdet. Främst genom utveckling av stadsstrukturen på ett sätt som bidrar till hållbart resande och mindre resursförbrukning, men också en medveten användning och utveckling av stadens eget fastighetsbestånd och egen fordonsflotta.

Stockholms värme- och varmvattenbehov täcks till 80 procent av fjärrvärmesystemet som också delvis producerar elkraft. Näten är till stor del ihopkopplade med flera kommuner i länet. Lövstaområdet i västra Stockholm är ett reservat för teknisk försörjning där en ny energiproduktionsanläggning kan tillkomma. I Stockholms miljöprofilområde Norra Djurgårdsstaden görs omfattande pilotprojekt avseende smarta elnät och integrering av fjärrvärme med lågenergi- och plushus. På Järvafältet genomförs satsningar på energieffektivisering av bebyggelsebeståndet från 1960- och 1970-talen, vilket ger god kunskap inför ytterligare effektiviseringar i stadens bestånd.

Stockholms Ström är ett samarbetsprojekt mellan olika parter som syftar till att skapa ett driftsäkert och robust stam- och regionnät i regionen genom att ändra ledningsdragningen från luftburna ledningar till markförlagda. Förutom att det säkrar Stockholmsregionens

framtida elförsörjning ger det ny mark för stadsbebyggelse. Projektet avslutas runt år 2030. Ett flertal delprojekt inom Stockholms Ström berör Stockholms stad.

Målen för Stockholm är att stadigt minska stadens klimatpåverkan, att halvera den specifika energianvändningen inom bebyggelsesektorn inklusive verksamhets- och hushållsenergi mellan 1995 och 2050, att återvinna energi och att öka stadens egen produktion och användning av förnybar energi. Staden ska vara fossilbränslefri år 2040 och år 2020 ska utsläppen sänkas till 2,3 ton CO_2e/invånare. Från 2019 ska alla nya offentliga byggnader vara ”nära-nollenergibyggnader”, vilket kräver att fjärrvärmeförsörjningen hittar nya lösningar, och år 2021 ska alla nya byggnader ha nått samma status.

Långsiktig och säker dricksvattenförsörjning

Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel och det är avgörande att långsiktigt trygga dess kvalitet och kvantitet. Även om kvaliteteten är hög och dricksvattentillgången i nuläget god innebär klimatförändringar, samhällsförändringar och en snabbt ökande befolkning påtagliga utmaningar för den framtida dricksvattenförsörjningen.

Mälaren är en sårbar ytvattentäkt som skyddas genom vattenskyddsområdet för östra Mälaren. Även om Mälaren i huvudsak påverkas från områden uppströms Stockholms kommun är utsläppen från staden inte utan betydelse. De föroreningar som tillförs via dagvatten, läckande avloppssystem och andra förorenande verksamheter behöver reduceras. Stockholms reservvattentäkt Bornsjön i Salems kommun kan användas vid akuta händelser, men i dag är reservkapaciteten otillräcklig om Mälaren skulle bli obrukbar som dricksvattentäkt.

Grundvatten är också en viktig naturresurs och del i vattnets kretslopp. Stockholm har i Brunkebergsåsen en stor grundvattentillgång som är betydelsefull eftersom den tar emot och infiltrerar regnvatten. Även om Stockholms grundvatten i dag inte används till dricksvatten är det viktigt att skydda det från ytterligare föroreningar eftersom vattnet som tillförs stadens sjöar och vattendrag till stor del utgörs av utströmmande grundvatten.

Ett regionalt perspektiv behövs med inriktning på mellankommunal samverkan och långsiktighet för att säkra hela kedjan från skyddet av dricksvattenförekomster till beredning och distribution av färdigt dricksvatten. Hur väl en säker dricksvattenförsörjning kan tryggas i regionen omfattar frågor som utökad integrering

Länk

Miljöbarometern

miljobarometern.stockholm.se

av länets dricksvattennät, hantering av förorenade markområden samt risker och samordningsbehov avseende sjöfart och användning av fritidsbåtar i Mälaren. Med ett förändrat klimat kommer det i framtiden att krävas storskaliga åtgärder för att skydda Stockholm som helhet och Mälaren som vattentäkt vilket förutsätter regionala initiativ.

Framtidens avloppshantering

Avloppsreningsverken i Henriksdal och Bromma tar emot och renar avloppsvatten från drygt en miljon människor och industrier i Stockholmsområdet. Avloppsvatten från sydvästra Stockholm leds till Himmerfjärdens avloppsreningsverk i Botkyrka. För att möta behoven hos den växande befolkningen behöver avloppssystemen byggas ut och förnyas. ”Stockholms framtida avloppsrening” är ett betydande infrastrukturprojekt som innebär att reningsverket i Bromma avvecklas och att en 14 km lång tunnel byggs för att leda avloppsvattnet från västerort till Henrikdals reningsverk. Där ska ny teknik göra reningen effektivare samtidigt som kapaciteten ökas. I staden finns också närmare 200 mil ledningsnät som hanterar avloppsvatten. Ungefär hälften av ledningsnätet består av så kallade. kombinerade system där avloppsvatten och dagvatten leds i samma ledningsnät till reningsverk. I resterande system leds dagvatten separat från avloppsvattnet.

Modern och resurseffektiv avfallshantering

Allt avfall måste tas omhand på ett korrekt sätt för att inte påverka på miljö och folkhälsa. När nya stadsdelar byggs krävs moderna, resurseffektiva och hållbara avfallslösningar. Vid mindre kompletteringar bör helhetsgrepp tas för både befintlig och ny bebyggelse.

En stockholmare producerar cirka 470 kg hushållsavfall per år (2014) och trenden är sjunkande. I Stockholm har främst matavfallsinsamlingen ökat de senaste åren. Stadens mål är att väsentligt öka andelen matavfall som samlas in och har därför beslutat att anlägga en sorteringsanläggning i Högdalen där hushållens matavfall ska sorteras ut i stor skala.

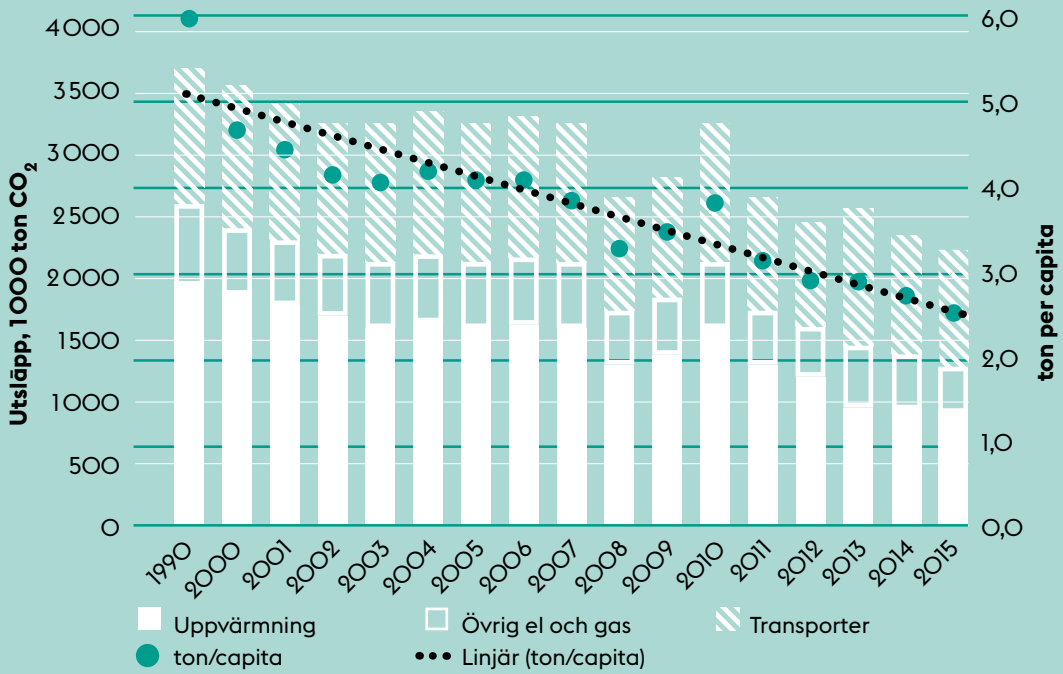
Avfallet ses mer och mer som en resurs. En långsiktigt god hushållning med råvaror och avfall är ett viktigt allmänt intresse. Den fysiska planeringens uppgift är att se till att mark för en effektiv avfallshantering tillgodoses, till exempel plats för återvinningstationer, miljöstationer och källsorteringsplatser. Avfallsaspekter behöver generellt integreras bättre i planering och utveckling av stadens fysiska miljö och i arbetet med att minska resursförbrukningen.

Vattnet i kranen

Varje dag får närmare 1,3 miljoner invånare och företag i länet sitt vatten via Mälarens dricksvattennät. Stockholms dricksvatten produceras vid vattenverken i Norsborg och Lovö som hämtar sitt vatten från Mälaren. Råvattnet renas i flera steg innan det pumpas ut på ledningsnätet och levereras till konsumenterna.

EU:s avfallshierarki

EU:s avfallshierarki innebär att förebygga avfall, återanvända, materialåtervinna, energiåtervinna och som sista åtgärd lägga avfallet på deponi.



Stockholms CO_2-utsläpp

Stadens samlade utsläpp av koldioxid uppdelat på bebyggelse, övrig el och gas samt transporter.

Statistik finns hos MiF och/eller Sweco
Källa: Miljöbarometern

Kommunaltekniska ytor för en väl fungerande stad

Förutom att det behövs välutvecklade tekniska system för stadens försörjning av el, värme, vatten, avlopp och avfall måste en väl fungerade skötsel av hela staden kunna utföras löpande. Allt från daglig renhållning till mer omfattande och årstidsbundna insatser som snöröjning och sandupptagning är av avgörande betydelse för stadens funktionalitet. Även frågan om hur hanteringen av olika typer av massor som berg, grus och jord kan lösas är av stor betydelse inte minst för att minska transportbehoven och för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling. I samband med stadsutveckling behöver kommunaltekniska ytor för dessa verksamheters behov tillgodoses och planeras in i stadens fysiska miljö.

En smart och uppkopplad stad

Informations- och kommunikationsteknik är inte enbart hård infrastruktur utan handlar även om datalagring, informationsutbyte, analys samt att möjliggöra nya tjänster inom områden som utbildning, vård och omsorg. I Stockholm finns redan många kommunala e-tjänster som invånare och företag kan använda. Ett heltäckande neutralt fibernät och Kista Science City som ett framstående kluster för näringsliv, forskning och utveckling inom denna bransch (bland annat 5G-utveckling) är avgörande för Stockholms utveckling. Miljöprofilstadsdelen Norra Djurgårdsstaden är en viktig testbädd för nya digitala lösningar.

Staden, näringslivet, akademierna, organisationer och andra behöver samarbeta nära för att Stockholm ska utvecklas till en smart hållbar stad. Stadens roll blir att möjliggöra ett omfattande samskapande engagemang och en gynnsam utveckling via infrastruktur, testbäddar, öppen data och tävlingar. Nya typer av samverkan behöver utvecklas inom staden för att uppnå väl fungerande, innovativa och stadsövergripande digitala lösningar. En växande och uppkopplad stad kräver en väl koordinerad stadsplanering för att säkerställa en utvecklad digital infrastruktur i stadens nybyggnadsområden.

Planeringsinriktningar

- Energieffektiva hus, ny teknik för energiåtervinning och kretsloppslösningar för återvinning av restprodukter ska vara en utgångspunkt när befintliga områden förnyas och nya stadsdelar byggs.
- Leveranssäkra och miljöanpassade system för dricksvattenförsörjning och avloppshantering ska byggas ut i takt med att staden växer.
- Återvinningstationer, miljöstationer och källsorteringsplatser i offentliga miljöer ska integreras i stadsmiljön och utformas för att vara lätta att använda.
- Behoven av kommunaltekniska ytor som är av betydelse för stadens försörjning ska preciseras och tryggas genom tillräckliga fysiska utrymmen i staden.
- Utbyggnaden av digitala system ska säkerställas och möjligheter att integrera smarta tekniska lösningar i ny bebyggelse ska tas tillvara.

Länk

Klimatrapporter för Stockholms län

lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/klimatanpassning/Pages/default.aspx

Dialog

Så kan du påverka översiktsplanen!

stadsbyggnadsdialog.se

RYOBI

5 Lokala utvecklingsmöjligheter

Lokala utvecklingsmöjligheter

Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsmål, vilka utvecklingsmöjligheter som bedöms finnas i respektive stadsdel. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelsområden. Det är angeläget att understryka att detta är ett samrådsmaterial.

1,3

miljoner invånare beräknas bo i Stockholms stad år 2040.

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

Målsättningen med 140 000 nya bostäder till år 2030 förutsätter en tät och sammanhållen stad, där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda boendemiljöer.

Infrastrukturprojekt som är under förhandling är av nödvändighet behäftade med stor osäkerhet. Därför har de projekten i princip utelämnats i dessa texter, trots att de vid ett förverkligande kommer att innebära stora möjligheter för berörda stadsdelsområden.

Det är angeläget att understryka att detta är ett samrådsmaterial. De beskrivningar som görs i detta kapitel utgår från analyser gjorda inom områdesplaneringen samt de behov och möjligheter som identifierats inom arbetet med de lokala utvecklingsplanerna. Den kunskap som finns lokalt om respektive stadsdelsområdes utvecklingsmöjligheter, och som under samrådet väntas inkomma som synpunkter och förslag, är angelägna att omhänderta när kapitlet vidareutvecklas. Dessa kommer att bidra till översiktsplanens slutliga formuleringar inför utställning och slutligt antagande. Dessutom görs ytterligare analys av behov och möjligheter i de lokala utvecklingsplanerna.

Den möjliga stadsutvecklingen i respektive stadsdel redovisas grovt i tre kategorier: mycket stora, stora och vissa möjligheter till stadsutveckling.

Mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter

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

Norra Djurgårdsstaden

Stora stadsutvecklingsmöjligheter

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

Drottningholmsvägen

Vissa stadsutvecklingsmöjligheter

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

KTH

Rinkeby-Kista

Utvecklingsmöjligheter

Rinkeby är en karaktäristisk stadsdel från slutet av 1960-talet med i huvudsak lamellhus och konsekvent trafikseparering. Husby och Akalla byggdes ett decennium senare och är typiska för sin tid. Stadsdelarna är i behov av upprustning av de offentliga rummen och en mer blandad stadsmiljö för ökad närservice och trygghet. Kista är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden. Kista-Järva är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekat som ett av tre fokusområden.

48 600

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Rinkeby-Kista har en unik potential. Där förenas en internationellt mångsidigt sammansatt befolkning med flera servicecentrum, arbetsplatsområden och utmärkta kommunikationer. Gemensamt för stadsdelsområdet är att bostadsbeståndet behöver kompletteras samtidigt som de offentliga rummen behöver rustas upp. Kistas betydelse som arbetsplatsområde kan stärkas genom en större blandning av verksamheter, bostäder och högre utbildning.

Behovet av lokala mötesplatser i stadsdelsområdet är stort och samhällsservicen behöver stärkas. Satsningar på att bygga ut skolor och förskolor behövs för en växande befolkning. Stadsdelarna har behov av att idrottsmöjligheterna och kulturlivet stärks.Trafikseparering kan i vissa lägen byggas bort för att få ett mer integrerat gatunät, ökad trygghet och stärkt gatuliv samtidigt som trygga bostadsnära parker utvecklas för en mer levande stadsmiljö.

Beslutade infrastruktursatsningar är viktiga förutsättningar för utvecklingen av området. Till exempel kommer planeringen för ny tunnelbana mellan Akalla och Barkarby att knyta ihop stadsdelsområdet med Järfälla och Sundbyberg. Dessutom pågår utbyggnad av Förbifart Stockholm.

Genom att utveckla befintliga och nya kopplingar till bland annat Helenelund, Barkarby och Kymlinge stärks de lokala sambanden med grannkommunerna Järfälla och Sollentuna. Järvafältet kan bidra till bättre samband mellan stadsdelarna genom ett aktivitetsstråk med gång- och cykelvägar och med gröna promenader. Möjligheten att förstärka de gröna och rekreativa sambanden i Järvakilen, såväl västerut som österut, behöver studeras. Med tydligare möte mellan bebyggelse och naturlandskap i vissa lägen, samt fler entréer till kulturreservatet, kan tillgängligheten till Järvafältet förbättras.

Rinkeby-Kista har en unik potential.

Rinkeby

Rinkebys karaktär utgörs huvudsakligen av lameller i två till åtta våningar. De högre husen är placerade mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafikseparering en är konsekvent genomförd och bebyggelsen är organiserad i relativt slutna rum. Sedan 00-talet har området kompletterats med bostäder inom befintlig planstruktur. Sammankopplingen av Rinkeby mot såväl Bromsten som Tensta möjliggör många nya bostäder och är strategiskt viktig för att nå målet om en mer sammanhållen stad.

Rinkeby har stora möjligheter till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. Detta manifesteras bland annat i planerna på att komplettera Rinkeby Allé med ny blandad bebyggelse. Stadsdelen har behov av att idrottsmöjligheterna och kulturlivet stärks. Genom förtätning med bostäder och arbetsplatser kan det lokala centrumet i Rinkeby utvecklas och ge bättre underlag för service. Nya lokaler för service och handel kan skapas i stråk i närheten av Rinkeby torg.

Husby och Akalla

Husby och Akalla byggdes samtidigt och är med ett centralt stråk även sammanbundna med Kista. Stadsdelarna är karaktäristiska för sin tid och trafikslagen är tydligt avskilda från varandra. Järvafältet skjuter in likt gröna kilar i bebyggelsen och bildar avgränsande parkrum i kontrast till fältets öppna och mer vildvuxna natur- och kulturlandskap.

Husby och Akalla har stora möjligheter till stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur. Hanstavägen, utöver delen som ingår i det regionala vägnätet, kan omvandlas till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse. Genom förtätning med bostäder och arbetsplatser kan de lokala centrumen utvecklas och ge bättre underlag för service. Vid utveckling av Hjulsta trafikplats kan kopplingen till Barkarbystaden, Barkarby station och Järfälla stärkas. Med närheten till Förbifart Stockholm och ny tunnelbanesträckning finns goda förutsättningar för stadsutveckling.

Kista

Kista Science City är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett betydelsefullt kluster inom framförallt informationsteknologi. Här finns även akademin representerad med till exempel Stockholms universitet och KTH samt forskningscentra. Bebyggelsen är mycket varierad och flera höga hus med god arkitektonisk kvalitet har byggts under 2010-talet.

Genom att fortsätta på den inslagna vägen mot en än mer attraktiv stadsmiljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder, service och högre utbildning har Kista möjligheter till stadsutveckling. Kista galleria är mycket välbesökt. Här finns goda förutsättningar för ytterligare utveckling genom komplettering av bostäder och arbetsplatser samt nya handelsytor som öppnar sig mot omgivande gator. Genom att också skapa förutsättningar för fler stadskvaliteter och service som till exempel restauranger, kaféer och kultur skapas en attraktiv stadsmiljö.

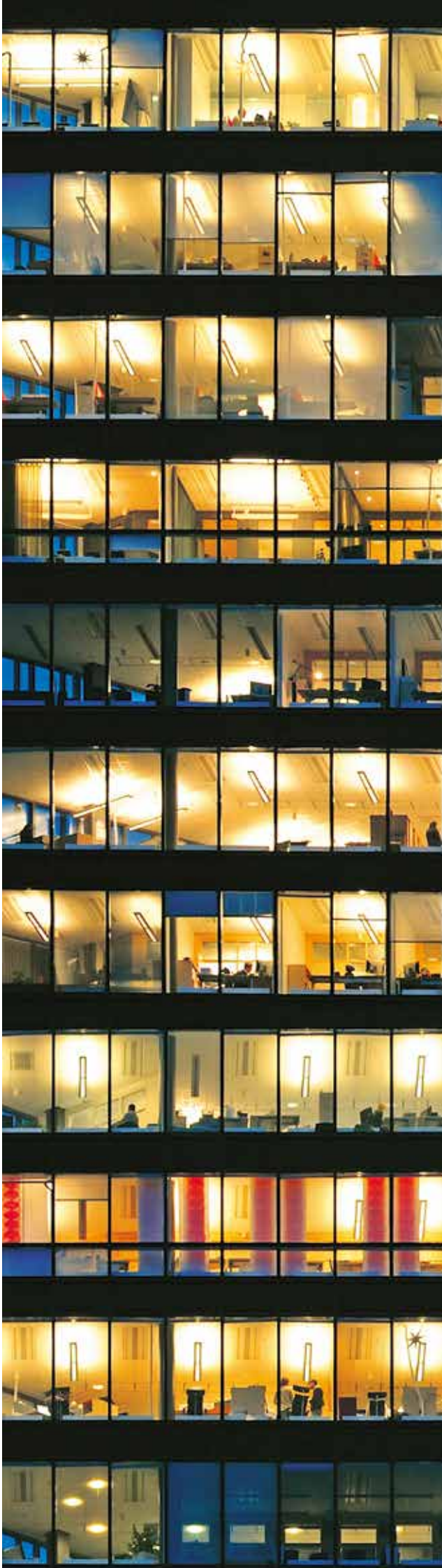
I Kista planeras för närvarande för 6 000 bostäder. Möjligheterna för ännu fler bostäder är stor. Med ytterligare bostäder följer också behov av nya förskolor och skolor. I samband med stadsutvecklingen behöver möjligheterna att ta sig till platsen med gång-, cykel- och kollektivtrafik stärkas.

Med en utbyggd tvärbana till Helenelund, och tunnelbanan till Barkarbystaden, kommer Kistas betydelse för regionen att stärkas ytterligare. Den stora potentialen för nybyggnad finns framför allt i området söder om E4:an, längs med Hanstavägen samt i Ärvinge. Tillgången till parker i centrala Kista kan förbättras, till exempel genom att utveckla Grönlandsgången till ett grönt stråk samt skapa parker i kvartersstrukturen. Hanstavägen, utöver delen som ingår i det regionala vägnätet, samt Torhamnsgatan och Kistagången kan på sikt omvandlas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse.

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

Hansta

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



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

Spånga-Tensta

Utvecklingsmöjligheter

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

37 900

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Spånga-Tensta har stora möjligheter att utvecklas med nya bostäder, offentlig och kommersiell service. Närheten till Järvafältet och möjligheterna att utveckla miljön vid Bällstaån skapar extra värden. Ett tydligare möte mellan bebyggelse och naturlandskap samt ökad tillgänglighet till Järvafältet kan bättre koppla samman stadsdelarna kring Järvafältet. Järvafältet kan även bidra till bättre samband mellan stadsdelarna genom ett aktivitetsstråk med nya gång- och cykelvägar och gröna promenader. Möjligheten att förstärka de gröna och rekreativa sambanden i Järvakilen, såväl västerut som österut, behöver studeras.

Stora delar av området befinner sig inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Flacka delar kan också påverkas av kraftiga regn. De publika kulturverksamheterna är både besöksmål och viktiga i det lokala sammanhanget. Stadsdelsområdet har behov av fler mötesplatser för kultur och föreningsliv. Utbyggnaden av Förbifart Stockholm pågår och ger nya förutsättningar för omkringliggande stadsdelar.

Tensta

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

Tensta har stora möjligheter till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. För att minska trångboddhet, ge möjlighet till bostadskarriär och minska segregation behövs fler bostäder. Det lokala centrumet kan utvecklas och ge ökad service genom att nya bostäder och arbetsplatser skapas. Upprustning av befintlig bebyggelse är högt prioritera. För att koppla samman Spånga och Tensta kan Spånga kyrkväg på sikt omvandlas till en stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse.

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

Bromsten

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

Delar av Bromsten har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Detaljplanering pågår för omvandling av Bromstens industriområde till blandstad. Programarbete har påbörjats för östra delen av Bromsten längs Ulvsundavägen. Här finns stor potential för tillkommande bebyggelse och att stärka kopplingen till tunnelbanan i Rissne-Sundbyberg samt att knyta ihop stadsdelarna. Bromstensvägen, Spånga kyrkväg och Duvbovägen skulle på längre sikt kunna omvandlas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse. Duvbovägen fungerar som en stomme för cykeltrafiken inom och genom området och kan stärkas. Sammankopplingen av Bromsten mot såväl Rinkeby som Tensta möjliggör för många nya bostäder och är strategiskt viktig för att nå målet om en mer sammanhållen stad.

Lunda

Sedan 1930-talet finns industrier och verksamheter i stadsdelen och området har genom åren utvecklats till ett av Stockholms största arbetsplatsområden med en blandning av industrier, spedition och kontor. Områdets terminalfunktion är strategiskt viktig, med närhet till järnväg och europavägar. Verksamhetsområdet har möjligheter att utvecklas då Förbifart Stockholm är färdigställd.

Lunda har även vissa möjligheter till stadsutveckling inom befintlig struktur och längs med Bergslagsvägen.

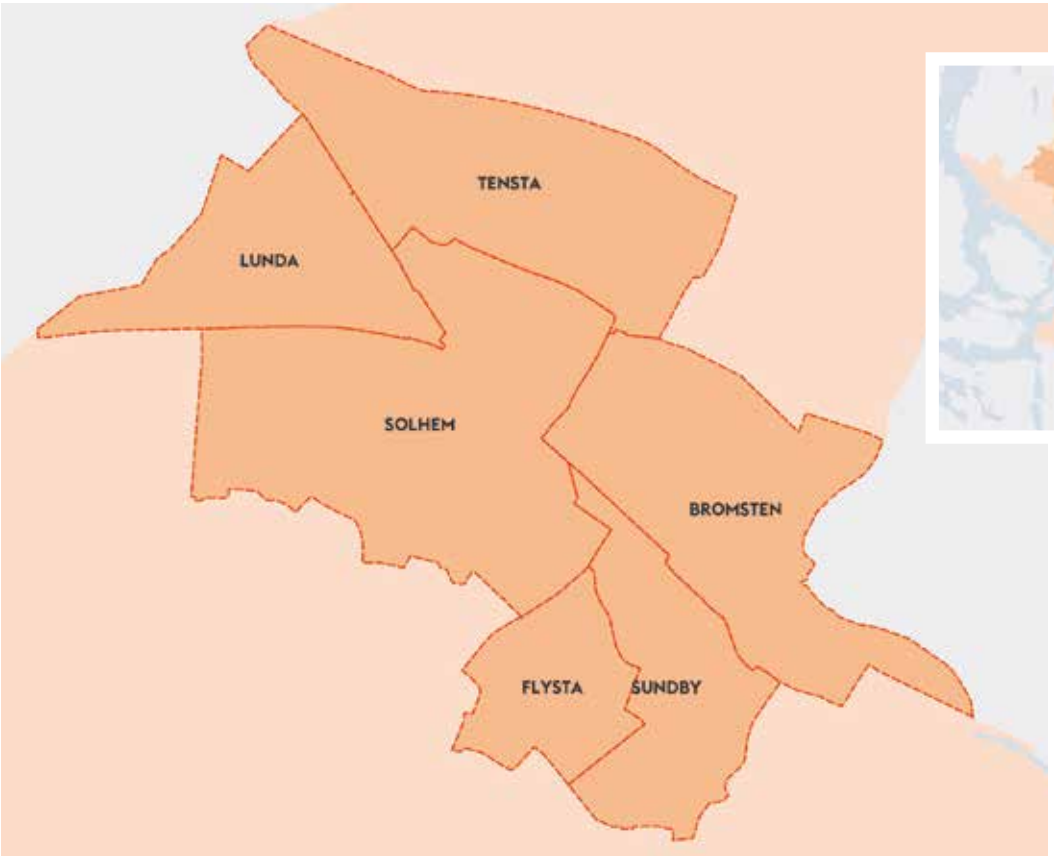
Solhem, Flysta och Sundby

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

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

12 000

personer besöker årligen Tensta Konsthall.



Hässelby-Vällingby

Utvecklingsmöjligheter

Hässelby-Vällingby utmärks av närheten till grönområden och vatten, och består i huvudsak av bostadsbebyggelse utmed tunnelbanan med lokala centrum vid stationerna. Vällingby-Råcksta är Sveriges första ABC-stad och representant för den svenska folkhemsmodellen. Vinsta företagsområde präglas av varierande bebyggelse för olika typer av verksamheter och Lövstaverket är en av stadens större tekniska anläggningar. Den kommande Förbifart Stockholm innebär förbättrad tillgänglighet till det regionala vägnätet.

72 600

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Hässelby-Vällingby ligger attraktivt nära Mälaren och är på väg att få en ny regional betydelse genom utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Utöver att stadsdelarna kompletteras med bostäder finns det behov av fler mötesplatser för kultur och föreningsliv. Grimsta idrottsplats kan genom att nya attraktioner tillförs utvecklas till en viktig mötesplats i västerort. Lövstabadet, Riddersviks gård och Hässelbys allmänna bad har goda förutsättningar att utvecklas till attraktiva områden för rekreation och möten för hela västerort. Tillgängligheten längs Mälarens strand kan utvecklas.

Delar av området befinner sig inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Även Nälstabäcken är en del i det naturliga vattensystemet, och dess vattenreglerande och rekreativa funktioner behöver tillvaratas och utvecklas till sin fulla potential.

Lövstaverket med återvinningscentral är en av stadens större tekniska anläggningar. Utöver detta kan etablering av ny energiproduktionsanläggning i Lövsta bli aktuell.

På längre sikt kan Bergslagsvägen utvecklas och kompletteras med bland annat bostadsbyggande och stadsutveckling för att koppla samman omkringliggande stadsdelar.

Vällingby-Råcksta är av riksintresse för kulturmiljövården.

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

Vällingby och Råcksta

Vällingby invigdes 1954 och är den stadsdel där ABC-stadens stadsbyggnadsideal är mest konsekvent genomförd. Bebyggelsestrukturen kännetecknas av höga hus närmast centrum och en gradvis nedtrappning i skala med radhus och villor i ytterkanterna. Här kombinerades socialt bostadsbyggande med arbetsplatser och en arkitektoniskt väl genomarbetad gestaltning i relation till landskapets förutsättningar. Under 00-talets början kompletterades de centrala delarna med handelsytor och bostäder. I Råcksta karaktäriseras bebyggelsen av flerbostadshus i tre till fem våningar, organiserade i halvslutna kvarter samt sammanhängande områden av radhus och villor. Det gröna stråket från Vällingby via Råcksta och vidare in i Bromma är en uppskattad kvalitet, liksom flera kulturverksamheter som stadsteaterns filial och den lokala biografen.

Vällingby och Råcksta har möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur.

Grimsta

Grimsta utgörs huvudsakligen av lamellhus i fyra våningar i halvslutna kvarter runt en gemensam gård. Läget nära Grimsta naturreservat skapar goda boendekvaliteter.

Grimsta har vissa möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Mötet mellan stadsdelen och Grimsta naturreservat kan göras tydligare och tryggare genom komplettering med ny bebyggelse och promenader längs reservatsgränsen. Tillgängligheten till naturreservatet kan förbättras genom tydliga entréer och fler attraktioner för rekreation och fritidsaktiviteter. Även Grimstaskogens attraktioner för rekreation och friluftsliv kan stärkas.

Hässelby gård och Hässelby strand

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

Hässelby gård och Hässelby strand har stora möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Maltesholmsvägen kan omvandlas till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse. Hässelby gårds centrum kan stärkas med kompletteringar med fler bostäder för utökat underlag för lokal service. På sikt kan området för värmeverket i Hässelby strand bli aktuellt för nya ställningstaganden och möjligheter för framtida stadsutveckling.

ABC

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

Hässelby villastad

Radhus, kedjehus och villor i sammanhållna enklaver med ett enhetligt formspråk ersatte tidigare stora villatomter under 1970- och 80-talen.

Hässelby villastad har vissa möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för komplettering kring Riddersviks gård och kring Åkermyntans centrum. Växthusvägen kan få en större betydelse som sammanlänkande stråk när Järfällas stadsutvecklingsområden färdigställs. Här är särskilt närheten till nya Barkarby station viktig. Med flerbostadshus kan bättre underlag för lokal service och utbyggnad av kollektivtrafik skapas. Även Lövstavägen kan på sikt vara möjlig för komplettering.

Vinsta och Kälvesta

Kälvesta är ett utpräglat småhusområde, till större delen byggt under 1960- och 1970-talen. Vinsta bebyggdes med radhus, kedjehus och villor under 1970- och 1980-talen. I Vinsta företagsområde vid Johannelunds tunnelbanestation finns sedan 1960-talet småskalig industri, verkstäder och kontor.

Kälvesta har vissa möjligheter till stadsutveckling, främst genom komplettering i befintlig gatustruktur. En ny lokal knutpunkt med lokal service kan utvecklas i korsningen Bergslagsvägen-Sörgårdsvägen. Vinsta Företagsområde kan på sikt dra fördel av den pågående utbyggnaden av Förbifart Stockholm och den befintliga

tunnelbanestationen. Det ger mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter på sikt. Kopplingarna till Johannelundstoppen och Nälstastråket samt nya parker i Vinsta företagsområde är betydelsefulla för god tillgång till park- och grönområden. Sörgårdsvägen kan på längre sikt kompletteras till en mer stadslik gata kantad med ny blandad bebyggelse.

Nälsta

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

Nälsta har vissa möjligheter till stadsutveckling, framför allt i samband med att kraftledningen nedmonteras. I Nälstastråkets nordvästra del kan möjligheterna till kompletteringsbebyggelse undersökas, och i samband med detta skulle stråket kunna utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde med stärkta samband mellan Nälsta och Vällingby.

Bromma

Utvecklingsmöjligheter

Under 1900-talets första decennier byggdes många bostäder i Bromma. Smalhusområden byggdes i östra och mittersta delarna. I de södra och västra delarna anlades trädgårdsstadsbebyggelse. Med tunnelbanans utbyggnad tillkom ytterligare bostäder och verksamheter i mindre centrum invid stationerna. Ulvsunda industriområde, Solvalla och mängden bad, strandpromenader, motionsspår, naturreservat och andra gröna ytor bidrar till en stor mångfald av karaktärer som sätter sin prägel på hela Bromma.

76 100

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Bromma är en mångsidig stadsmiljö där småhus, flerbostadshus och olika slags verksamheter blandas. Där finns fortsatta möjligheter att komplettera stadsmiljön på flera platser. Tillgängligheten lokalt och regionalt behöver stärkas genom att den hårt belastade kollektivtrafiken förbättras. Även gång- och cykelstråk till omgivande stadsdelar, samt till grannkommunerna Ekerö, Sundbyberg och Solna, behöver utvecklas.

Områdena mellan Grimsta-Beckomberga, Beckomberga-Lillsjön och vidare till Judarn och Riksby-Lillsjön är viktiga gröna samband att värna och utveckla. Kopplingar mellan och längs med Mälarens stränder och mindre sjöar och vattendrag är angelägna att utveckla genom nya strandpromenader, målpunkter och gång- och cykelvägar. Genom att skapa flexibla och mångfunktionella parker kan fler människor känna sig välkomna.

Stadsdelarnas lokala centrum har potential att utvecklas med fler nya bostäder och verksamheter och skapar därmed ett större underlag för befintlig handel och service samt för nyetableringar. I de fall ny bebyggelse inte är möjlig är det viktigt att värna befintliga lokaler för verksamhet, service och kultur. Bromma har behov av fler mötesplatser för kultur och föreningsliv.

Området befinner sig delvis inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningsrisken. Andra flacka delar kan påverkas av kraftiga regn samt höga vattennivåer i Mälaren och de mindre sjöar som finns.

Centrala Bromma: Riksby, Åkeshov och Åkeslund

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

I norra delen av Riksby och kring Brommaplan finns mycket stora möjligheter till stadsutveckling för bostäder, verksamheter och service. Komplettering med nya skolor, förskolor, ytor för idrott och kultur samt nya offentliga rum behöver tillkomma när stadsdelen växer. Tillgången till parker i området kan stärkas, exempelvis genom att utveckla Tunnlandsparken och Lillsjön samt att skapa nya parker i Riksby. Kollektivtrafiken vid Brommaplan kan stärkas genom effektivare omstigningsmöjligheter mellan tunnelbana och buss, fler uppgångar och entréer till tunnelbanan samt förbättrad framkomlighet för busstrafiken i det omgivande gatunätet.

På lång sikt kan Spångavägen kompletteras med ny blandad bebyggelse och utvecklas till en stadsgata.

Bromma kyrka och Eneby

Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av villor från olika tidsepoker. Bromma kyrka och Eneby har vissa möjligheter till stadsutveckling. Spångavägen kan omvandlas till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse. Även Bällstavägen har förutsättning att omvandlas till stadsgata, beroende på Bromma flygplats utveckling på lång sikt. Korsningen Spångavägen-Bällstavägen har potential att utvecklas till ett lokalt centrum. På sikt kan kompletteringar med förskolor behövas.

Bällsta

Bebyggelsen i Bällsta utgörs huvudsakligen av villor från 1940-talet. Inom stadsdelen ligger också Solvalla med sin etablerade travsportsarena samt Solvallaskogen.

Solvalla har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för delar av arenaområdet till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter och service. I samband med detta behöver mark reserveras för nya förskolor och skolor. Solvallas läge kan bidra med att koppla samman stadsdelarna Annedal och Ulvsunda och stärka kopplingen till grannkommunen Sundbyberg. Spårvägshållplatsen kan bidra med att stärka områdets centrala plats och skapa förutsättningar för nya publika verksamheter och service. Solvallaskogen är en given resurs för rekreation i kombination med nya lokala parker och torg. Gamla Bromstensvägen har viss potential att omvandlas med ny bebyggelse och service.

Ulvsunda, Ulvsunda industriområde och Mariehäll

Ulvsunda industriområde har byggts ut i olika omgångar under 1900-talet och har en skiftande industribebyggelse med inslag av handel i vissa delar. Mariehäll har genomgått en omvandling från industri till bostadsbebyggelse, bland annat med området Annedal där första etappen byggdes för en bomässa 2012.

I Ulvsunda industriområde finns fortsatt mycket stora möjligheter till stadsutveckling. En förstudie för omvandling till tät blandstad pågår närmast Bällstaviken. Förutom tillkommande bebyggelse med tillhörande lokala parker och torg finns goda förutsättningar för en ny strandpromenad längs med Bällstaån. I samband med stadsutvecklingen behöver mark reserveras i Ulvsunda och Mariehäll för nya förskolor och skolor. En ny mötesplats med till exempel närservice, kultur och idrott kan komplettera handelsplatsen Bromma Blocks. De delar av industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och fortsätta bidra med arbetsplatser och verksamheter. Stråk för gående och cyklister i strategiska lägen kan underlätta rörelsen mellan den nya stadsdelen och de delar av industriområdet som bevaras. Området är också en av få platser i Stockholm som är lämpligt för etablering av kajplatser kopplat till gods- och varutransporter på vatten förutsatt att hamnverksamheten inte medför industribuller som hindrar önskvärd stadsutveckling. Karlsbodavägen och Masugnsvägen, mellan Ulvsunda och Mariehäll, kan utvecklas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse.

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

Alvik har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering med en blandning av verksamheter, bostäder, skola och service. Alviks torg ihop med Gustavslundsvägen har förutsättningar att utvecklas till en regionalt stark bytesnod i kombination med stråk för handel, service och kultur. Nya parker kan bidra till en grönare stadsdel och Alviksberget kan förädlas och utveckas som plats för rekreation.

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

Traneberg har vissa möjligheter till stadsutveckling i de delar som ansluter till Alvik och i samband med utveckling av de vägar som binder samman stadsdelens olika enklaver. Margretelundsvägen kan omvandlas till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse, beroende på hur Bromma flygplats utvecklas. Grindstuvägen, och på lång sikt även Svartviksslingan, kan omvandlas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse. Området har i övrigt vissa möjligheter till komplettering med fokus på behovet av fler arbetsplatser, service, förskolor och skolor.

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

Beckomberga har vissa möjligheter till stadsutveckling. Spångavägen och Råckstavägen kan omvandlas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse. I området kring Beckomberga sjukhusområde pågår en omvandling med bostäder, arbetsplatser och service. När kraftledningen i södra delen rivs kan området kompletteras med bebyggelse. När ny bebyggelse tillkommer är det viktigt att skapa plats för nya förskolor och skolor. Stadsdelen behöver också kompletteras med arbetsplatser, viss service och målpunkter för kultur och idrott.

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

Blackeberg har vissa möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för att omvandla Blackebergsvägen till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse. Även mindre mötesplatser och bättre stråk för gående och cyklister behövs för att bättre koppla samman stadsdelarna. När ny bebyggelse tillkommer är det också viktigt att skapa plats för nya förskolor och skolor.

Stadsdelen behöver också kompletteras med arbetsplatser, viss service och målpunkter för kultur och idrott.

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

Södra och Norra Ängby

Södra och Norra Ängby uppfördes i huvudsak under 1930-talet med småhus respektive stora villor. Norra Ängby är Stockholms största sammanhängande småstugeområde och ett utomordentligt exempel på stadens satsning på självbyggeri. Södra Ängby är det största sammanhängande området i Sverige med villor i enhetlig funktionalistisk stil. Områdena är båda av riksintresse för kulturmiljövården. I Norra och Södra Ängby är kompletteringsmöjligheterna därför begränsade.

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

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

Området har vissa möjligheter till stadsutveckling. Stadsdelarna behöver också kompletteras med arbetsplatser, som skulle öka blandningen av funktioner inom området. Utvecklingspotentialen ligger främst vid lokala centrum, längs med Nockebybanan och omgivande vägar. På längre sikt, när reningsverket lagts ner och kraftledningarna grävts ner, kan ny bebyggelse tillkomma på området.

Östermalm

Utvecklingsmöjligheter

Redan vid mitten av 1500-talet fanns Ladugårdstorget på den plats som i dag är Östermalmstorg, och huvuddragen av 1600-talets rutnätsplan med smala gator finns fortfarande kvar. Stadsutvecklingen har därefter bidragit med 1800-talets esplanadsystem, funktionalismens flerbostadshus, många museer, institutioner för högre utbildning, ambassader, hamnområden och Kungliga Nationalstadsparken. Stadens största stadsutvecklingsområde Norra Djurgårdsstaden spänner över stadsdelarna Ladugårdsgärdet och Hjorthagen.

71 800

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Östermalm utvecklas i snabb takt genom den pågående omvandlingen av äldre industri- och hamnkvarter. Stadsdelen har särskilda kvaliteter genom att den täta stadsmiljön gränsar direkt till Djurgårdens stora park- och naturområden. Östermalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården och stora delar ligger inom Kungliga Nationalstadsparken. Det gröna sambandet mellan Norra och Södra Djurgården kan stärkas samtidigt som det i de offentliga rummen bereds mer plats för fotgängare och cyklister.

Östermalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Värtahamnen och Frihamnens infrastrukturfunktion är av riksintresse. Fjärrvärmeanläggningen tillsammans med energihamnen är två av stadens större tekniska anläggningar. Det pågår diskussioner och förhandlingar om olika infrastrukturprojekt i stadsdelen, och eventuella genomföranden av dessa kommer att sätta prägel på stadsdelens långsiktiga utveckling.

Östermalm

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

Inom Östermalm finns vissa möjligheter till stadsutveckling. Kopplingar kan utvecklas och nya skapas till stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Inom stenstaden kan komplettering göras inom befintlig struktur där det finns behov av att förstärka det offentliga rummet eller skapa starkare kontinuitet i stadsväven.

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

De sydöstra delarna av Östermalm kan i framtiden omvandlas till en kontinuerlig fortsättning på stenstaden.

Det triangelformade område som utgörs av Birger Jarlsgatan-Humlegårdsgatan-Östermalmstorg-Nybrogatan ingår även i stadsutvecklingsområde city, som beskrivs i detta kapitels delar om stadsdelsområde Norrmalm.

Djurgården

Djurgården har med sina unika miljöer en lång tradition som naturpark med attraktiva utflyktsmål. Här finns flera kultur- och nöjesinstitutioner som Vasamuseet, Nordiska museet, Skansen, Junibacken och Gröna Lund. Sjöfart och handel har bedrivits på Beckholmen sedan 1600-talet.

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

Ladugårdsgärdet

Gärdet är en grön stadsdel med uppskattade stadsmässiga kvaliteter. Klassicism och funktionalism har här många beröringspunkter. Kvarteren är öppna och bebyggelsen frilagd enligt det funktionalistiska stadsplaneidealet och med monumentala platsbildningar och sammanhängande gaturum som utgör en direkt fortsättning på stenstadens gatunät. Längs med Valhallavägen återfinns institutionsbältet med Stockholms Stadion, Kungliga Tekniska högskolan och Svea Artilleriregemente. Gärdets sportfält och Tessinparken är två viktiga parker med olika karaktär och funktion.

Möjligheter för stadsutveckling i stadsdelen finns främst inom området för Norra Djurgårdsstaden. Vissa kompletteringsmöjligheter finns i stadsdelen. Gärdets sportfält kan utvecklas vidare med idrott och som målpunkt för rekreation, och kring fältet kan bebyggelsen utvecklas till aktiva kopplingar till det gröna.

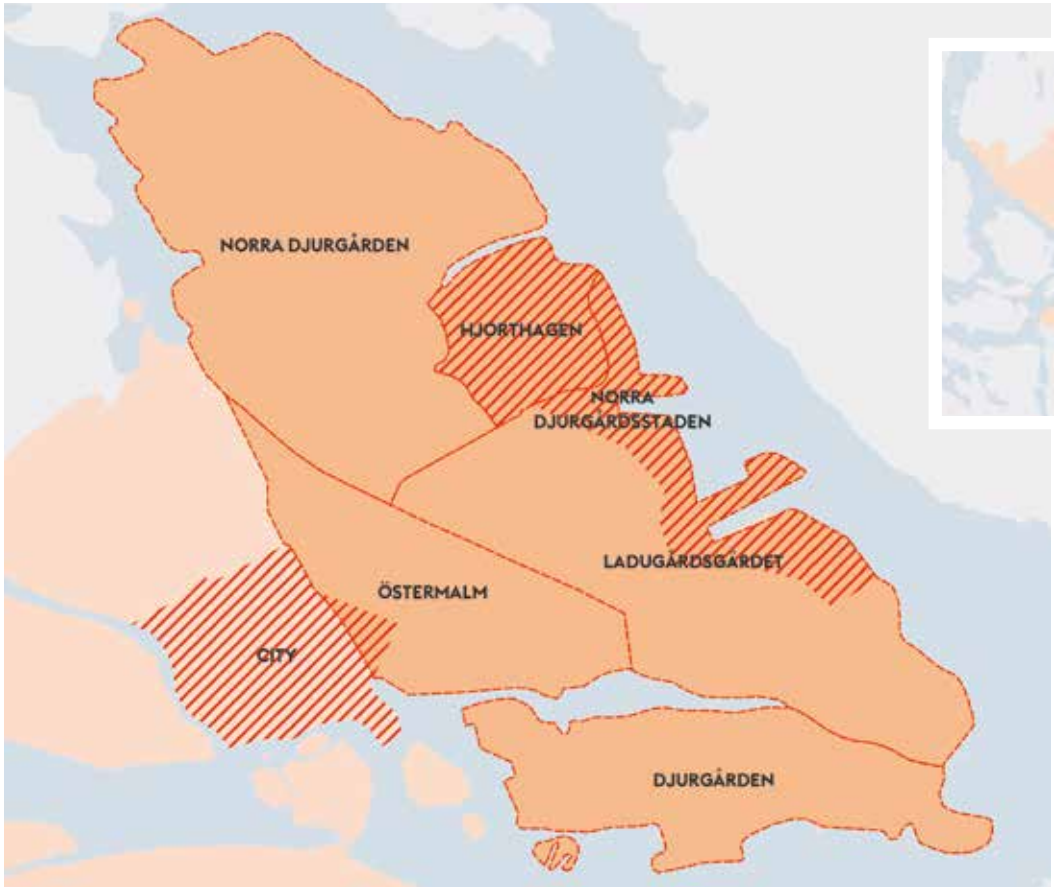
Hjorthagen

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

Möjligheter för stadsutveckling inom Hjorthagen finns främst kring Husarviken och Ropsten inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Inom det äldre beståndet finns en viss stadsutvecklingspotential med kompletteringar inom befintlig struktur.

6000

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



Norra Djurgårdsstaden är stadens största stadsutvecklingsprojekt och ska vara drivande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms miljöprofilerade områden. De övergripande ekologiska målen är en klimatanpassad och fossilbränslefri stadsdel 2030 där koldioxidutsläppen understiger 1,5 ton per person och år till 2020.

Norra Djurgårdsstaden

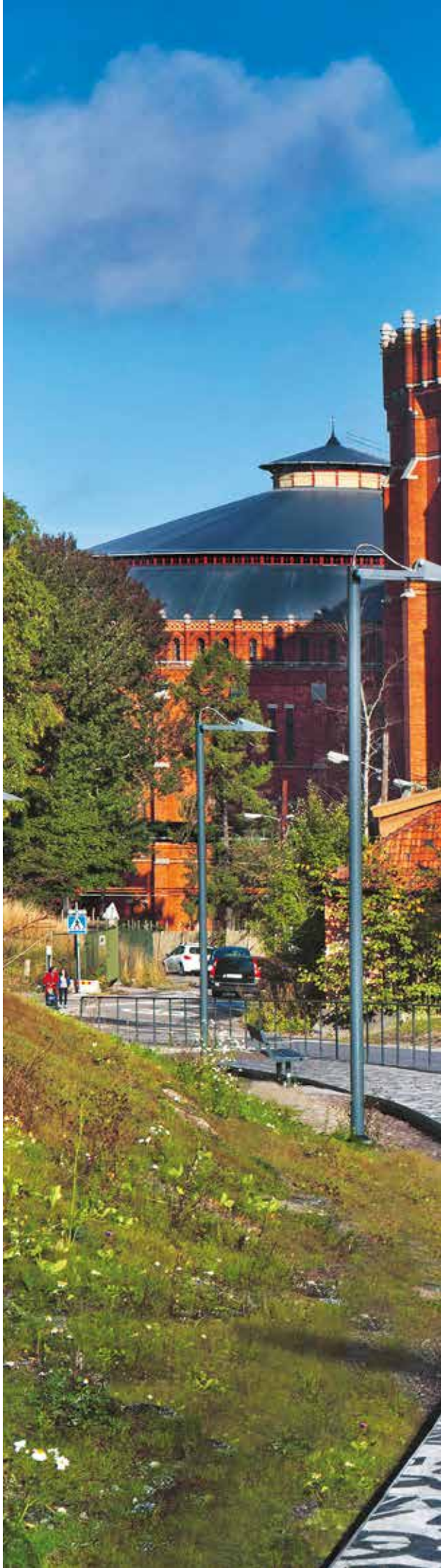
Norra Djurgårdsstaden är stadens största stadsutvecklingsprojekt och ska vara drivande i utvecklingen av nästa generation hållbara stadsdelar. Inom projektet finns ett flertal olika karaktärer att utgå ifrån vid fortsatt byggande. Gasverket från slutet av 1800-talet är en av Stockholms mest framstående kommunaltekniska anläggningar med betydande samhällshistoriskt, kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde som sätter särskild prägel på områdets hela norra del. Kulturverksamheter blir en viktig del av det framtida gasverksområdet.

I Norra Djurgårdsstaden pågår utbyggnad och detaljplanering för en tät och blandad stad. Att utgå från de olika karaktärerna och skapa delområden som kompletterar varandra i utbud och utformning är en framgångsfaktor, liksom att kunna avläsa historien och se till att det samtida bidrar till attraktiva stadsdelar. Att skapa och förbättra kopplingar till omkringliggande stadsdelar är centralt. En hög andel gång- och cykelresor är en målsättning för den miljöprofilerade stadsdelen. I samband med stadsutvecklingen kan offentliga platser skapas och i möjligaste mån tillgängliggörs områdets kajer.

Norra Djurgården

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

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



Norrmalm

Utvecklingsmöjligheter

På Norrmalm ligger city som är regionens centrum och Sveriges ekonomiska, politiska och kulturella nav. Här finns 1600-talet representerat, liksom 1800-talets stenstad. I norr byggs stadsutvecklingsområdet Hagastaden, som länkar ihop Stockholm med Solna. Citybanan går under området och ny tunnelbana planeras vilket kommer stärka kollektivtrafiken i såväl city som kring Odenplan och i Hagastaden.

69 500

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Norrmalm omfattar en blandad stadsmiljö som både innehåller några av de äldsta och de yngsta stadsmiljöerna samt stora järnvägsområden. Stadsdelsområdets största möjligheter till stadsutveckling finns inom Hagastaden och city. I stenstaden kan komplettering göras inom befintlig struktur där det finns behov av att förstärka det offentliga rummet eller för att åstadkomma en starkare kontinuitet i stadsväven. På lång sikt finns goda möjligheter till stadsutveckling genom att koppla samman Norrmalm med vattnet och Kungsholmen genom överdäckning av spårområdet utefter Klarastrandsleden. En utmaning i den täta innerstaden är att utöka platser för förskolor, skolor och kultur.

Norrmalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Norrmalm

Bebyggelsen på Norrmalm har uppförts under lång tid och stadsbyggnadshistoria från 1600-tal och framåt är representerad. De gemensamma karaktärsdragen är en enhetlig höjdskala, definierade bottenvåningar, ofta enhetlig färgsättning samt ett varierat taklandskap. Områden med modernistisk bebyggelsestruktur karakteriseras av stora, ibland kvartersstora, fastigheter och byggnadsvolymer. Enskilda byggnader eller grupper av byggnader höjer sig över siluetten och manifesterar vilka värden som har varit viktiga under stadens framväxt. Delar av bebyggelsen är av offentlig karaktär som bland annat hör till Stockholms funktion som huvudstad, exempelvis regeringskvarteren Rosenbad och Nationalmuseum. Bebyggelsen i södra delarna av city har genomgått stora förändringar som omdanat stadskärnan i såväl liten som stor skala. Sergels torg är sannolikt Sveriges mest kända platsbildning och används flitigt som publik mötes- och samlingsplats. Programarbetet för city har påbörjats och riktlinjerna ska ge vägledning i hur, var och på vilket sätt city kan förändras utifrån befintlig struktur.

Sergels torg är sannolikt Sveriges mest kända platsbildning.

City

City en angelägenhet för alla. City attraherar näringslivet och framförallt huvudkontor i en omfattning som är unik i landet. Goda kommunikationer till såväl den omgivande regionen som resten av världen och urbana kvaliteter i närmiljön har stark attraktionskraft på innovationsdrivna företag, liksom hotell, restauranger och besöksnäring. Kulturverksamheter och evenemang i city uppvisar en bredd som återspeglar Stockholms kulturella mångfald. Balanserad funktionsblandning i det offentliga rummet och i enskilda byggnader är en viktig nyckel till den vitala urbana miljön i city.

City har stora möjligheter till stadsutveckling. Ett tätare city och en än mer intensiv stadsmiljö kan framför allt åstadkommas genom förändringar i befintligt bebyggelsebestånd och en utveckling av de offentliga rummen. Det innebär bland annat att bebyggelsen får mer blandade funktioner så att stadslivet har förutsättning att pågå under dygnets alla timmar. Fler bostäder i rätt lägen samt hotell kan särskilt bidra till detta.

I citys storskaliga miljö är levande bottenvåningar med publika verksamheter, utökade ytor för gång och vistelse och omhändertagna nivåskillnader grundförutsättningar för ett attraktivt och tryggt stadsliv. Sänkta hastigheter och minskad motorburen trafik ger också tystare gaturum. Västra city har områdets största möjligheter till stadsutveckling och här kan Stockholm växa i ett attraktivt och centralt läge.

Vasastaden

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

Inom Sabbatsberg finns i samband med sjukhusets omdaning vissa möjligheter till stadsutveckling med tillkommande bebyggelse. Torsgatan kan vidareutvecklas till ett attraktivt stråk som kopplar samman S:t Eriksplan med Norra Bantorget.

Hagastaden

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

I den östra delen av Hagastaden finns det fortsatt stora möjligheter till stadsutveckling vid Norrtull, med plats för skola, idrottsverksamheter och bostäder. En förutsättning för fortsatt utbyggnad är en kommunjustering med grannkommunen Solna och en flytt av Uppsalavägen. I Hagastaden finns också fortsatt stora möjligheter till stadsutveckling, vilket skulle ge möjlighet att skapa en mer omhändertagen koppling mellan Stockholm och Solna.

Skeppsholmen

På Skeppsholmen och Kastellholmen har den historiska marina och militära närvaron präglat miljön och byggnaderna sedan 1600-talet och framåt. Topografin har nyttjats skickligt för att ge byggnader som Skeppsholmskyrkan och Kastellet ett dominerande läge, och grönskan är en väsentlig del av öarnas särprägel. Här finns också flera museer. Det är angeläget att Skeppsholmens höga kulturhistoriska värden bevaras. I den mån ny bebyggelse tillkommer ska den vara allmänt tillgänglig och ytterligare utveckla Skeppsholmen och Kastellholmen som central plats för natur- och kulturliv.

Kungsholmen

Utvecklingsmöjligheter

Kungsholmen har varit i statens ägo men stora delar donerades till staden på 1640-talet, vilket förklarar de många statliga och kommunala institutionerna. Området präglas av flera offentliga byggnader som symboliserar den demokratiska staden, som Stadshuset, Rådhuset och Polishuset. Östra delen av Kungsholmen fick sin struktur redan vid 1640-talets gatureglering och området karaktäriseras av malmarnas stadsplanestruktur. Den västra delen består av smalhusbebyggelse i Fredhäll och Kristineberg samt av områden som genomgått eller genomgår omfattande stadsutveckling. Lilla Essingen har under de senaste decennierna omvandlats från industripräglat område till tät kvartersstad. Stora Essingen karaktäriseras av en blandning av flerbostadshus och villor i kuperad terräng. Närheten och tillgången till vattnet är en uppskattad kvalitet.

69 400

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Kungsholmen är mitt i en pågående utvidgning av innerstadens täta stadsmiljö som når ända fram till stränderna vid Hornsberg och innebär fortsatta kompletteringar med bostäder, service och arbetsplatser. Strandpromenaden och parkstråket runt hela Kungsholmen har goda förutsättningar att vidareutvecklas. Gång- och cykelförbindelserna mellan Stora Essingen och Gröndal respektive Lilla Essingen kan stärkas och utvecklas. Ny pendelbåttrafik kan öka kopplingen och underlätta resandet till andra stads delar. Det sammanhängande parkstråket Rålambshovsparken-Fredhällsparken är en uppskattad och viktig tillgång för hela Stockholm.

S:t Görans sjukhus byggs för närvarande ut och fyller en viktig samhällsfunktion för hela staden. Fortsatta möjligheter till expansion ska värnas.

Kungsholmen ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

> **Kungsholmen är mitt i en pågående utvidgning av innerstadens täta stadsmiljö.**

Kungsholmen

Nedre Kungsholmen består till stor del av tät rutnätsstad med enhetlig höjdskala, småskalig fastighetsindelning och tät blandning av bostäder och verksamheter. Miljön är livlig och variationsrik.

Området har viss möjlighet till stadsutveckling. Rålambshovsleden kan smalnas av och bebyggelse prövas längs med ledens norra kant. Fridhemsplan och Fleminggatan-S:t Eriksgatan har en viktig funktion och kan stärkas.

Stadshagen

Stadshagen ligger på en höjdrygg i stadslandskapet. Stadsdelen var under början av 1900-talet plats för nödbostäder och bebyggdes på 1930-talet med de höga skivhus som karaktäriserar stadsdelen i dag.

I Stadshagen pågår omfattande stadsutveckling och området har stor möjlighet till förtätning med nya bostäder, nya parker och ny skola. S:t Göransgatan kan omvandlas till stadsgata kantad med ny bebyggelse. Det är viktigt koppla ihop stenstaden via Stadshagen med nordvästra Kungsholmen.

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

Ett program har tagits fram som visar att Marieberg har stora möjligheter till stadsutveckling med en variation av bostäder, service, verksamheter och nya och förbättrade offentliga rum. Merparten av den nya bebyggelsen placeras vid Gjörwellsgatan och Västerbroplan. På vilket sätt stadsutveckling kan ske i Marieberg påverkas av Bromma flygplats.

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

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

Kristineberg
Nordvästra Kungsholmen genomgår en omfattande förändring från tidigare industriområde till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder, arbetsplatser, parker och service. Omvandlingen har pågått sedan mitten av 2000-talet. Kristinebergsparken binder samman parkstråket Fredhällsparken med Mälarens strand och Hornsbergs strandpark.

Kristinebergs Slott bevaras och Kristinebergs Slottspark kan utvecklas till en stadspark. Cykelstråket från Thorildsplan på norra sidan av tunnelbanespåren kan åter få en roll som en viktig sammankopplande länk.

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

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

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

Stora Essingen har vissa möjligheter till stadsutveckling. Plats för nya förskolor och skolor är angeläget. Bebyggelse på öns norra och östra delar och kompletteringar för en mer stadsmässig karaktär vid Essingeleden, Essingeringen och Badstrandsvägen kan prövas. Genom att tillföra fler arbetsplatser och service kan Essingetorget stärkas. Det är angeläget att förbättra kontakten med vattnet.

Södermalm

Utvecklingsmöjligheter

Gamla stan är Stockholms historiska centrum och grundlades redan på 1200-talet. Södermalm består till stor del av tät rutnätsstad med en blandning av verksamheter och bostäder. Stadsdelsområdet tillhandahåller en mängd värdefulla och karaktärsfulla kulturhistoriska miljöer. Hammarby sjöstad är en relativt nybyggd stadsdel med miljöprofil. Stadsdelsområdet är livligt och variationsrikt och är omgivet av vatten som är en stor kvalitet.

127 300

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

15000

cyklister passerar Slussen dagligen under högsäsong.

Södermalm är en mycket uppskattad stadsdel med rikt och mångsidigt stadsliv. Där finns fortsatta möjligheter att komplettera stadsmiljön på flera platser. Den centrala staden växer utåt och kopplar samman Södermalm, Hammarby sjöstad, Gullmarsplan, Hammarbyhöjden, Årsta och vidare mot Östberga. Bebyggelse och gröna samband utvecklar dessa samband men även nya broar, ett bättre nyttjande av vattenvägarna och fler båtförbindelser behöver utredas. Med en utbyggd tunnelbana, från Kungsträdgården till Nacka och Söderort, etableras nya stationslägen vid Sofia och Norra Hammarbyhamnen.

Södermalm ingår i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Gamla stan och Riddarholmen

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

Det är angeläget att Gamla stan och Riddarholmens höga kulturhistoriska värden bevaras och att Gamla stan förblir en levande stadsmiljö med en blandning av verksamheter och boende. Genom att skapa fler offentliga målpunkter kan Riddarholmen göras mer levande och tillgängligt.

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

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

Södermalm

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

Inom befintlig bebyggelse finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter. Större sammanhängande bebyggelse kan utvecklas, framförallt vid Skanstull, längs Ringvägen och Söder Mälarstrand. Slussen genomgår en ombyggnation för att öka utflödet till Saltsjön och minska risken för översvämningar i Mälaren. Den uttjänta trafiklösningen från 1930-talet ska också ersättas med en mer gång- och cykelvänlig stadsmiljö som synliggör områdets kulturhistoriska betydelse.

På Södermalm anläggs två nya tunnelbanestationer och lägena kan utvecklas som nya knutpunkter. Kapaciteten och framkomligheten för stomlinjebuss 4 bör förbättras. Cykeltrafikens tillgänglighet och framkomlighet är av hög prioritet, särskilt på sträckor som i dag har höga flöden.

Skanstull kan på sikt utvecklas till en tät och mer mångfunktionell stadsmiljö för att skapa mer effektivt markutnyttjande och bättre koppling till Hammarby sjöstad. Masthamnen, som i dag är ett otillgängligt hamnområde, ligger attraktivt och har mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. På östra Södermalm pågår projekt Persikan som är ett stort stadsutvecklingsprojekt. På längre sikt finns möjlighet att omvandla Stadsgårdsleden och Värmdövägen. För att detta ska vara möjligt måste hamnverksamheten och trafikfunktionen beaktas.

Reimersholme och Långholmen

Bebyggelsen på Reimersholme är uppförd utifrån funktionalismens ideal, med en öppen struktur och fristående hus, anpassade till landskapet. Reimersholme har stora naturtillgångar. Långholmen har få bostäder och rymmer rekreation, naturvärden och kulturhistorisk bebyggelse som till exempel äldre varvsbebyggelse och centralfängelset från slutet av 1800-talet.

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

Södra Hammarbyhamnen med Hammarby sjöstad

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

En omvandling av området kring Hammarby Fabriksväg och Hammarbyvägen kan ge stora stadsutvecklingsmöjligheter, inte minst när det gäller att knyta samman Hammarby sjöstad med Hammarbyhöjden. Kopplingar till, och samplanering med, Nacka kommun är angeläget. Kopplingen till Nackareservatet kan förbättras genom att entréer tydliggörs. Henriksdals reningsverk ska utvecklas och bli stadens huvudsakliga reningsverk.

Stadsdelen behöver kompletteras med förskolor och skolor.

På Södermalm anläggs två nya tunnelbanestationer och lägena kan utvecklas som nya knutpunkter.

Hägersten-Liljeholmen

Utvecklingsmöjligheter

I stadsdelsområdet ligger flera av Stockholms tidigaste förorter, som började byggas under slutet av 1800-talet. Området har rester av såväl 1800-talets sommarvillor i Mälarhöjden som fabriksbyggnader i Liljeholmen vid bland annat Vinterviken. Industrier har en lång historia i området och Västberga industriområde är i dag ett viktigt nav för en fungerande storstad. Vinterviken och sjön Trekanten är viktiga rekreativa målpunkter för söderort, och Telefonplan och Liljeholmen är viktiga noder i staden.

84 900

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

1891

färdigställdes Alfred Nobels dynamitfabrik i Vinterviken i Gröndal. Det är i dag den enda fabriksbyggnaden som finns kvar i området.

Hägersten-Liljeholmen ligger centralt i regionen och har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling med det attraktiva läget vid Mälarens strand och utmärkta kommunikationer. Stadsutveckling kring Södertäljevägen med ny blandad bebyggelse skulle minska barriäreffekter och bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal och vidare kopplingarna mot Södermalm.

Det gröna sambandet längs med Mälaren, över Vinterviken och Trekanten till Årstaskogen kan utvecklas. Västberga IP, Aspuddsparken och Mellanbergsparken kan stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. Att förstärka stråket längs Mälaren från Gröndal via Aspudden, Örnsberg, Axelsberg, Mälarhöjden till Sätraskogen och vidare söderut är viktigt. Stadsdelsområdet har behov av kompletteringar i form av nya förskolor och ny skola.

Liljeholmen

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

Liljeholmen har fortsatt mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Det goda läget skulle kunna stärkas med en tunnelbanekoppling mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Genom att stärka Liljeholmen som arbetsplatskluster ökar möjligheten för fler i söderort att få närmare till jobbet och det lokala näringslivet får bättre förutsättningar att verka. Behovet av mötesplatser är stort och växande, särskilt för ungdomar. Industriområdet i Lövholmen har stor potential att omvandlas till en ny stadsdel. I samband med utvecklingen kan cykelvägarna i området utvecklas. Fler parker och en satsning på stadsdelens möte med vattnet som en målpunkt kan utvecklas.

Aspudden och Gröndal

Förstäderna Aspudden och Gröndal har blandad bebyggelse från flera tidsepoker. Gröndals blandade bebyggelse, med exempelvis de utmärkande stjärnhusen, terrasshuset och punkthuset i centrala Gröndal, är av riksintresse för kulturmiljövården. Området har vackra promenadstråk utmed Mälarens stränder samt Vintervikens parkområde – ett välbesökt aktivitetsstråk med evenemangsytor, odlingar och verksamheter i industribebyggelsen som finns kvar sedan Nobels dagar.

I Aspudden finns stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av ny bostadsbebyggelse, förskolor och skola och service med mera vilket identifierats i programmet för Aspudden och Midsommarkransen.

Både Aspudden och Gröndals stadsdelscentrum kan stärkas med mer bebyggelse för utökat underlag för befintliga verksamheter och service samt för nyetableringar. I samband med

utvecklingen av Lövholmen kan Gröndalsvägen kompletteras med ny blandad bebyggelse. Vinterviken kan vidareutvecklas som regional målpunkt genom stärkta stråk samt genom entréer som integrerar parkområdet med Aspudden och Gröndal.

Midsommarkransen

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

Midsommarkransen har stora möjligheter till stadsutveckling. Ett program har tagits fram för kompletteringar av Midsommarkransen och Aspudden som ligger till grund för några av de förändringar som nu sker. Telefonplan är ett kreativt kluster med Konstfack som en viktig verksamhet. Platsen kan stärkas ytterligare när det gäller utrymme för konstnärlig produktion och kreativa näringar, fler verksamheter och bostäder.

Västberga

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

De västra delarna av Västberga har vissa möjligheter till stadsutveckling genom komplettering. Det är av regionalt intresse att Västberga industriområde, i synnerhet kombiterminalfunktionen, fungerar väl. Markanvändningen kan effektiviseras och trygghetsskapande åtgärder, i syfte att förbättra möjligheter att passera genom området för gående och cyklister, kan genomföras.

Västertorp och Hägerstensåsen

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

Stadsdelarna har vissa möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bebyggelse vid stråk, gator och torg. Personnevägen kan omvandlas till stadsgata kantad med ny blandad bebyggelse. Bebyggelsen kan också bidra till mer levande och trygga gator och integrera grönområden med omgivande stadsrum. Med förbättrade kopplingar över åsen kan områdets samband med omgivande stadsdelar stärkas. De lokala centrumen har förutsättningar att kompletteras med ny bebyggelse för att stärka underlaget för befintlig handel och service.

Telefonplan är ett kreativt kluster med Konstfack som en viktig verksamhet.

Fruängen

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

Fruängen har stora möjligheter till stadsutveckling. Centrum har förutsättningar att stärkas som målpunkt för kollektivtrafik, service, handel och kultur med fler funktioner och platsbildningar kring tunnelbanan. Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen kan omvandlas till stadsgator kantade med ny blandad bebyggelse. Kopplingen till stadsutvecklingsområdet Jakobslund-Smista i grannkommunen Huddinge har goda förutsättningar att utvecklas, särskilt i cykelplanens utpekade stråk.

Hägersten

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

Hägersten har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bostadsbebyggelse, förskolor och skola, kultur och service. Kopplingar kan skapas mellan Axelsberg och Mälarhöjden. Centrumen i områdena Axelsberg, Örnsberg och Mälarhöjden kan fortsatt stärkas med kompletterande bebyggelse och verksamheter. Hägerstensvägen har utvecklats mot en mer stadslik gata under många år och har möjlighet att med ny blandad bebyggelse från Örnsberg till Axelsberg bättre koppla samman stadsdelarna längs vägen. Promenadstråket längs med Mälarens strand kan utvecklas och göras tryggare med nya parkfunktioner och stärkta samband med befintligt gång- och cykelnät.

Mälarhöjden

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

Mälarhöjden har vissa möjligheter till stadsutveckling, främst i samband med omvandlingen av lokala vägar och i anslutning till tunnelbanestationen.

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

Skärholmen

Utvecklingsmöjligheter

Fram till byggandet av miljonprogramsområden inom stadsdelsområdet påbörjades var området till största delen kuperad skogsmark med några gårdar som Jakobsberg, Slätten, Sätra, Skärholmen och Johannesdal. En majoritet av bebyggelsen i Skärholmen uppfördes under 1960-talet och består av radhus, villor, lamell- och skivhus i ett kuperat landskap. Flera av Stockholms högsta punkter finns här med milsvid utsikt över Mälaren och övriga staden. Sätraskogen och Mälaren är stora kvaliteter i stadsdelsområdet. Skärholmen är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekad som ett av tre fokusområden.

35 900

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Skärholmen förenar ett av Stockholms vackraste lägen med fantastiska utblickar mot Mälaren med utmärkta kommunikationer och tillgång till ett regionalt centrum för service och verksamheter. Det finns stora stadsutvecklingsmöjligheter i stadsdelsområdet och Skärholmen är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekad som ett av tre fokusområden. Projektet ”Fokus Skärholmen” omfattar cirka 4 000 bostäder och stadsdelsområdet kommer att tillföras nya värden. Social hållbarhet är en viktig utgångspunkt.

Skärholmens centrum är en regional målpunkt tillsammans med Kungens kurva i grannkommunen Huddinge. Det är angeläget att förbättra kopplingarna mellan Skärholmen och Kungens kurva för att knyta ihop den regionala stadskärnan. Förbifart Stockholm mellan E4 Skärholmen och E4 Häggvik kommer att knyta samman de norra och södra länsdelarna. Förbifart Stockholm stärker Skärholmens läge i regionen samtidigt som E4:ans barriäreffekter kvarstår, men kan förbättras genom tydligare kopplingar. Ny infrastruktur som till exempel Spårväg syd, som är en del i den pågående Sverigeförhandlingen, skulle kunna skapa nya förutsättningar för den framtida utvecklingen. Det är även angeläget att utveckla ett mer finmaskigt gatunät, stärka orienterbarheten och de gröna promenaderna som kopplar samman stadsdelarna samt att stadsdelsområdets parker och torg fortsatt utvecklas som målpunkter.

Det finns ett stort behov av fler arbetstillfällen i stadsdelsområdet för att skapa levande stadsmiljöer och en jämn fördelning av arbetsplatser i hela staden. Det är även av stor vikt att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser i andra delar av staden och regionen. I samband med kompletteringsbebyggelse i området finns det behov av att stärka den offentliga servicen i området. Nya skolor behövs och befintliga skolor behöver få möjligheter att expandera. Det finns även behov av att komplettera stadsdelsområdet med kulturella verksamheter och utrymme för områdets föreningsliv. Ytor som gränsar till idrottsanläggningar bör utvecklas för spontan fysisk aktivitet och socialt umgänge. Det är angeläget att ny bebyggelse bidrar till att öka tryggheten i det offentliga rummet med fler verksamhetsentréer i bottenvåningarna och fler verksamheter som även har kvällsaktiviteter.

Sätraskogen är i storlek jämförbar med södra Djurgården och är ett uppskattat rekreationsområde. Sätraskogen kan utvecklas med nya målpunkter, stråk, tydligare parkentréer och bebyggelse med kopplingar till naturen. Det gröna sambandet längs med Mälaren, över Vinterviken och Trekanten till Årstaskogen kan utvecklas och även tillgängligheten till vattnet.

Skärholmen och Vårberg

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

Vårbergs centrum kan stärkas genom kompletterande bebyggelse och att fler verksamheter möjliggörs i och kring centrum. Genom ett stärkt centrum och fler bostäder ökar också den upplevda tryggheten.

Vårbergstoppen, Västerholmsstråket och Johannedalsparken kan stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. Det finns ett behov av parker i centrala Skärholmen.

Det är angeläget att tillvarata de stora stadsutvecklingsmöjligheterna som finns och ytterligare utveckla Skärholmen och dess centrum. Både som lokal och regional målpunkt med institutioner för kultur och mötesplatser, kollektivtrafik, handel och service. Kontor och andra arbetsplatser är angelägna för att bidra till fler arbetsplatser i söderort vilket är av mycket stor vikt. Det finns möjligheter att utveckla Skärholmsvägen och Vårbergsvägen för att tydligare koppla samman stadsdelarna. Längs dessa vägar kan bland annat fler bostäder, verksamheter och service rymmas.

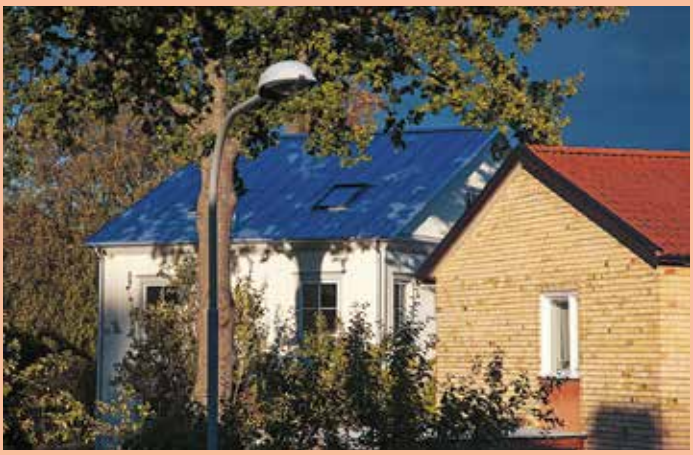
Bredäng och Sätra

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

Genom att förtydliga torgbildningarna och koppla centrum mot omgivande gator och gröna promenader kan Bredängs och Sätras centrum stärkas.

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

Genom ett stärkt centrum och fler bostäder ökar också den upplevda tryggheten.



Älvsjö

Utvecklingsmöjligheter

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

27 700

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Älvsjö är en mångsidig stadsmiljö med ett utmärkt kommunikationsläge. I stadsdelen finns potential för fortsatt komplettering med bostäder och andra verksamheter. Älvsjö kan utvecklas som regional målpunkt genom att de mycket stora stadsutvecklingsmöjligheterna tas till vara. Delar av området bedöms kunna omvandlas till en stadsdel med hög täthet med ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Nya infrastruktursatsningar är under diskussion och genomförandet av dessa påverkar stadsdelens utvecklingsmöjligheter. Sambanden mellan Hagsätra och västra Älvsjöskogen behöver stärkas.

Huddingevägen, Magelungsvägen och Örbyleden kan eventuellt på lång sikt utvecklas med bostadsbyggande vilket bland annat skulle sammankoppla stadsdelarna bättre. Det förutsätter att vägarnas funktion som primärleder säkerställs samt att farligt gods och andra risker kan hanteras.

I samband med den kraftiga kompletteringsbebyggelsen i stadsdelen är det av stor vikt att planera för skolor, förskolor, idrott och plats för kultur. Centrala Älvsjö kan utvecklas med nya parker och stråk som kopplar till omkringliggande stadsdelar och till Huddinge kommun.

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

Älvsjö, Långbro, Herrängen och Långsjö

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

I stadsdelarna finns möjligheter att komplettera med bostäder, förskolor, service och mötesplatser för att skapa en ökad blandning och levande stadsrum. Vantörsvägen, Mickelsbergsvägen, Herrängsvägen, Svartlösavägen och Långbrodalsvägen kan successivt utvecklas med ny blandad stadsbebyggelse.

Älvsjöskogens naturreservat ska utvecklas som delregionalt rekreationsområde med nya målpunkter, stråk och rekreationsplatser. Det är angeläget med tydligare parkentréer och bra gång- och cykelkopplingar till naturreservatet och omkringliggande områden, inte minst för besökare som anländer till Älvsjö station. Promenadstråket längs Långsjön kan utvecklas med parkfunktioner.

Liseberg och Örby slott

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

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

Sjöängsskolans möjlighet att expandera ska värnas och det behöver skapas ytterligare plats för idrott.

Solberga

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

Det finns ett stort behov av att utveckla Solbergaskogen med fler målpunkter, gröna promenader och tydligare parkentréer. Dessutom kan stadsdelarna kopplas samman bättre med en utveckling av Folkparksvägen och Älvsjövägen. I samband med denna utveckling bör Folkparksvägen få levande bottenvåningar.

Enskede-Årsta och Vantör

Utvecklingsmöjligheter

Namnet Vantör förekommer i skrift redan i början av 1300-talet. Bortsett från enstaka gårdar och torp började bebyggelsen tillkomma först på 1900-talet. Stadsdelsområdet avgränsas i norr av Årstaskogen och i söder av Magelungens vassklädda stränder. Här finns en stor variation av stadsbyggnadskaraktärer representerade; allt från Stockholms första trädgårdsstad i Gamla Enskede till Årstas stilbildande grannskapsenheter och blandade verksamhetsområden som Slakthusområdet. Några viktiga besöksmål är Globen, Årstaskogen och det av Unesco utpekade världsarvet Skogskyrkogården.

97 600

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

Enskede-Årsta och Vantör är en mycket varierad stadsdel med centralt läge och goda kommunikationer. Där finns möjligheter att utveckla sambandet med Södermalm samt komplettera stadsmiljön på flera andra platser. Stadsutvecklingsområden som Söderstaden, Årstafältet och Årstaberg planeras som blandade stadsdelar, vilket ger en förbättrad tillgång till handel, service, kultur och kontor samt bidrar till fler arbetsplatser i Söderort.

Södra Skanstull och Söderstaden är två stadsutvecklingsområden som på sikt kommer att växa samman. Verksamhetsområden som Slakthusområdet, Årsta partihallar och Högdalens verksamhetsområde kan utvecklas och få en högre täthet, med fler arbetsplatser än i dag.

När den nya tunnelbanan är utbyggd kopplas grön tunnelbanelinje 18 till blå linje. Globens och Enskede gårds stationer kan ersättas med en ny station som anläggs i Slakthusområdet. Tunnelbanans kapacitet kommer att öka och skapa förutsättningar för fler bostäder och arbetsplatser i stadsdelsområdet. I och med överenskommelsen om utbyggd tunnelbana har staden förbundit sig att bygga 40 000 bostäder i tunnelbanans närområde – från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck. Det finns diskussioner om ytterligare förstärkningar av kollektivtrafiken som kan påverka stadsdelsområdet positivt.

De gröna sambanden mellan Hagsätra och västra Älvsjöskogen, Trekanten och Årstaskogen samt mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen kan stärkas. Rågsveds friområde, Årstaskogen och Årsta holmar samt östra Älvsjöskogen utreds för naturreservatbildning. Rågsveds friområde kan utvecklas med nya målpunkter till ett utflyktsmål för hela Stockholm. I stadsdelsområdet finns ett behov av att utveckla kulturlivet och möteslokaler för kultur och föreningslivet.

På längre sikt kan Huddingevägen, Magelungsvägen och Örbyleden omvandlas och kompletteras med ny bebyggelse för att koppla samman omkringliggande stadsdelar. Det förutsätter att transportfunktionen säkerställs samt att farligt gods och andra risker kan hanteras.

Rågsved och Hagsätra

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

Stadsdelarna har stora stadsutvecklingsmöjligheter med omfattande kompletteringar med bostäder, verksamheter, service och kultur i kollektivtrafiknära lägen, på markparkeringar och längs befintliga gator som Rågsvedsvägen, Sköllerstagatan, Vintrosagatan, Hagsätravägen och Bjursätragatan. Detta skulle stärka Hagsätra och Rågsveds centrum och bidra till en mer levande, sammankopplad och trygg miljö. Kompletteringsbebyggelse kan prövas även i utkanten av Hagsätra och Rågsved, något som även skulle öka tillgängligheten av naturområden och göra parkentréer tydligare.

Genom att skapa en sammanhängande strandpromenad längs Magelungen och utveckla nya gröna stråk kan Rågsved bättre kopplas samman med Högdalen och Huddinge kommun.

Högdalen och Bandhagen

Högdalen och Bandhagen byggdes ut under 1950-talet som tidstypiska tunnelbanecentrum, omgivna av lamell- och punkthus i sparad naturmark. Högdalen planerades som ett av ytterstadens större centrum. Områdena knyts bland annat samman av den uppskattade parken Bandängen.

De stora stadsutvecklingsmöjligheterna i stadsdelarna tas främst till vara genom att komplettera med ny bebyggelse på parkeringsytor vid centrum samt längs befintliga gator som Trollesundsvägen, Skebokvarnsvägen, Sjösavägen och Harpsundsvägen. Kompletteringsbebyggelsen ger ett större kundunderlag och ett stärkt centrum som därmed bidrar till ett mer befolkat och tryggt offentligt rum. Idrott och kultur kan stärkas.

Bandängen som stadspark kan vidareutvecklas med fler aktivitetsytor och förbättrad koppling till Högdalens centrum och Dalbotten. Sambanden från Bandängen till Rågsveds friområde med gröna promenader och sammanhängande parkstråk kan stärkas.

Stureby och Örby

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

Det finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter i anslutning till tunnelbanestationerna i Svedmyra och Stureby och längs gator som Tussmötevägen, Sågverksgatan och Huddingevägen. De lokala centrumen kan stärkas. Befintliga parker kan utvecklas och kompletteras med mindre parker. Sturebyskolan har behov av att expandera.

1950

-talet var då Högdalen och Bandhagen byggdes ut, som tidstypiska tunnelbanecentrum, omgivna av lamell- och punkthus i sparad naturmark.

Gamla Enskede

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

Gamla Enskedes unika karaktär och kvaliteter ska värnas. Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns, främst längs Enskedevägen som utvecklas till stadsgata, och vid Sockenplan. Sockenplan och Enskededalens centrum kan utvecklas med fler bostäder, mer tillgänglig service och utvecklade park- och torgytor. Genom att utveckla Dalens allé kan kopplingen mellan Dalen, Nytorps gärde och vidare till Nackareservatet stärkas.

Enskede gård och Enskedefältet

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

Vid delar av Bägersta-, Socken- och Enskedevägen finns vissa stadsutvecklingsmöjligheter med ytterligare bebyggelse. Tunnelbanans station vid Enskede gård kan ersättas vilket innebär att ytor kan frigöras för ny bebyggelse längs de befintliga tunnelbanespåren.

Enskede gårds gymnasium och Enskedefältets skola har behov av att expandera.

Östberga

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

Omvandlingen av Årstafältet är en förutsättning för att koppla samman Östberga med kringliggande stadsdelar, vilket bland annat kommer att leda till förbättrad tillgång till park- och rekreationsområden. Med förbättrad kollektivtrafik möjliggörs stora stadsutvecklingsmöjligheter, och Östberga skulle kunna kompletteras med bostäder, service och verksamheter.
De offentliga rummen behöver stärkas, och det är särskilt angeläget att utveckla torget på Östbergahöjden till en attraktiv mötesplats. Stadsutvecklingen skulle bidra till att stärka Östbergahöjdens centrum, öka tryggheten i området och skapa förutsättningar för bättre kopplingar till omkringliggande stadsdelar. Det är angeläget att skapa nya målpunkter i Östberga som lockar besökare från andra stadsdelar.

Årsta och Johanneshov

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

Inom stadsdelarna ligger tre större stadsutvecklingsområden; Söderstaden, Årstafältet och Årstaberg. Dessa tre utvecklingsområden kopplar ihop de här delarna av staden till en sammanhållen och tät stadsbebyggelse. Här är utvecklingen av Årstastråket (Johanneshovsvägen och vidare ner mot Valla torg) viktig. Stråket ska kompletteras med ny stadsbebyggelse och väver samman ett flertal av stadens nya stadsdelar till en kontinuerlig stadsväv – från Hammarby Sjöstad, Gullmarsplan–Söderstaden via Årstastråket till Årstafältet och vidare upp mot Årstaberg, Årstadal och Liljeholmen.

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

Årstafältet ska utvecklas till en tät och varierad stadsdel med bostäder med olika upplåtelse- och bostadsformer, skola, förskola, service och parker. En ny stadspark skapas som kompletterar och binder samman omkringliggande grönområden och stadsdelar. Årstaberg ska omvandlas till en blandad stadsdel med bostäder, service, arbetsplatser och idrottsytor.

Utöver de tre stadsutvecklingsområdena kan viss kompletteringsbebyggelse ske vid lokala centrum och längs med exempelvis Åmänningevägen, Årstabergsvägen och Enskedevägen som kan utvecklas till stadsgator. Det är angeläget att utveckla bebyggelsens möte med Årstaskogen.

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

Farsta

Utvecklingsmöjligheter

Det finns spår av mänsklig aktivitet kring Farsta gård ända från förhistorisk tid. Villastäder började byggas vid Nynäsbanans stationer i Fagersjö och Södertörns villastad redan vid förra sekelskiftet. Tallkrogen och Svedmyras småhusbebyggelse började uppföras på 30-talet. Övriga stadsdelar, där flerbostadshus dominerar, växte främst fram på 50-talet. Farsta är utpekat som ett av tre fokusområden i översiktsplanens utbyggnadsstrategi. I stadsdelsområdet finns många uppskattade natur- och rekreationsområden som Drevviken, Magelungen och Högdalstopparna.

55 700

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

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

Utöver bostäder finns det goda förutsättningar för mer service, kultur och arbetsplatser i stadsdelsområdet, särskilt i Farsta, vilket är angeläget för att skapa levande stadsmiljöer och en god balans av arbetsplatser i stadens alla delar. De gröna sambanden behöver stärkas mellan Magelungens strand och Fagersjöskogen samt mellan Magelungen, Drevviken och Sköndal. Det finns även ett behov av att stärka kulturlivet.

På lång sikt finns ett antal vägar som har potential för stadsutveckling med bostadsbyggande och sammankoppling av omkringliggande stadsdelar. Nynäsvägens barriäreffekt kan minskas genom fler kopplingar över vägen.

Farsta, Larsboda, Farsta strand och Farstanäset

Farsta byggdes ut under 1950-talet med arbetsplatser, bostäder och centrumfunktioner. Farsta har goda kollektivtrafikförbindelser med pendeltåg, tunnelbana och bussar, och ligger naturskönt mellan Magelungen och Drevviken. Farsta angränsar till Haninge och Huddinge kommuner.

Programmet Tyngdpunkt Farsta visar att stadsdelarna har mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter med fler bostäder, arbetsplatser och verksamheter. Det är viktigt att arbeta för fler arbetsplatser i området, för att skapa en levande stadsmiljö och fler arbetstillfällen. Ett nytt och modernt livsmedelscentrum kan utvecklas i Larsboda.

Genom en omfattande komplettering utmed områdets huvudgator kan centrala Farsta tillföras nya stadskvaliteter som ger en ökad orienterbarhet och mer levande stadsmiljö. Det skulle också innebära ett positivt nyttjande av det goda serviceutbudet och kollektivtrafiknära läget. Befintliga parker kan utvecklas och nya parker kan anläggas. Längs Drevviken kan plats för bostäder och service skapas parallellt med utvecklandet av en strandpark. Ett sammanhängande rekreationsstråk längs Magelungen, Forsån och Drevviken kan anläggas.

På längre sikt kan Farstavägen och Magelungsvägen utvecklas med ny bebyggelse vilket skapar bättre koppling mellan olika stadsdelar. I anslutning till Nynäsvägen kan uppemot 5 000 nya bostäder tillkomma. Dels genom att omvandla Teliaområdet till en levande stadsdel med blandat innehåll, dels genom ny bebyggelse längs Perstorpsvägen.

Fagersjö

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

I området finns stora möjligheter för fler bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse. Magelungsvägen och Fagersjövägen kan utvecklas för att bättre koppla samman Fagersjö med Högdalen, Hökarängen och Farsta – vilket även skulle innebära att Fagersjös olika delar bättre kopplas samman. Detta skulle skapa en tryggare och säkrare miljö och bättre förutsättningar för handel och service som det i dag är brist på. Kollektivtrafiken till området behöver förbättras.

Sköndal

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

En stor satsning görs för att utveckla Stora Sköndal till en tät stadsbebyggelse med bostäder, service, arbetsplatser och verksamheter där nya offentliga rum, torg, parker, skolor och idrottsytor skapas. I samband med att de mycket stora stadsutvecklingsmöjligheterna realiseras kan bebyggelsens möte med Flatens naturreservat och entréerna till reservatet stärkas. Skarpnäck och Stora Sköndal kan kopplas samman vilket eventuellt kan åstadkommas via Flatens naturreservat. Utöver stadsutvecklingen i Stora Sköndal finns det möjligheter att komplettera Sköndal med bostäder och service.

Genom att minska Tyresövägens barriäreffekt kan Sköndal bättre kopplas samman med Skarpnäck och Flatens naturreservat. För bättre koppling till Farsta och för att förbättra kollektivtrafiken finns ett behov av en förbindelse mellan Sköndal och Farsta.

Hökarängen och Gubbängen

Gubbängens och Hökarängens bebyggelse är främst från 1950-talet med stora kulturhistoriska värden och tydlig anpassning till topografin. Gubbängen har en blandad bebyggelse med flera uppskattade idrottsanläggningar på Gubbängsfältet och Gubbängens IP.

Hökarängen har ett levande stadsdelscentrum med en mycket välbevarad karaktär och Sveriges första gågata. I stadsdelarna finns flera värdefulla kulturverksamheter.

Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns och det är angeläget att befintlig service i de båda centrumen stärks och utvecklas. Stadsdelarna kan kopplas samman med den successiva utveckling som kan ske längs med Lingvägen, från Gubbängen via Hökarängen till Farsta. När Gubbängsfältet och Gubbängens IP utvecklas med ny bebyggelse är det viktigt att den integreras med idrottsverksamheterna. Utöver det kan vägar som Målkurvan, Fagersjövägen och Pepparvägen utvecklas på samma sätt. Majroskogen kan utvecklas som grön målpunkt, med fler funktioner och tydligare entréer.

Svedmyra och Tallkrogen

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

Viss kompletteringsbebyggelse kan ske längs Handelsvägen och Enskedevägen, som kan omvandlas till stadsgator med bostäder och verksamheter.

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

Skarpnäck

Utvecklingsmöjligheter

Stadsdelområdets olika stadsdelar är lokaliserade längs tunnelbanans gröna linje 17. Hammarbyhöjden karaktäriseras av smalhusbebyggelse. I Björkhagen, Kärrtorp och Bagarmossen består bebyggelsen främst av lamellhus men även punkthus. I stadsdelen finns stora kulturhistoriska värden. Bebyggelsen i Enskededalen och Skarpnäck består främst av sluten kvartersbebyggelse. Stadsdelsområdet har god tillgång till natur och rekreation med till exempel Nackareservatet och Hammarbybacken som värdefulla kvaliteter. Redan på 1400-talet fanns bebyggelse i trakten. Under 1930-talet byggdes Hammarbyhöjden och under mitten av 1980-talet byggdes stadsdelsområdets senast tillkomna område Skarpnäck.

45 700

invånare per den 31 dec 2015, enligt statistik.stockholm.se

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

Inom stadsdelsområdet är det angeläget att öka orienterbarheten med sammanhängande gång- och cykelvägar, samt att utveckla stråket Gullmarsplan-Enskede via Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Det är även angeläget att möjliggöra för tvärresande i Söderort.

De gröna sambanden mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen och mellan Flatens naturreservat och Nackareservatet kan stärkas. Nytorps gärde kan utvecklas som stadsdelspark och mötesplats genom fler bostäder, idrottsanläggningar och verksamheter samtidigt som den stora och öppna parkdelen i mitten av parken utvecklas med fler aktiviteter för besökare i alla åldrar. För att ännu bättre tillvarata Nackareservatets stora värden är det angeläget att utveckla fler och tydliga entréer.

I stadsdelsområdet finns ett behov av stärkta möjligheter till idrottsverksamhet samt mötesplatser för kultur och föreningsliv.

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

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

Hammarbyhöjden och Björkhagen

Hammarbyhöjden är en smalhusstadsdel som karaktäriseras av en öppen bebyggelsestruktur med lameller och bevarad grönska mellan husen. Björkhagens bebyggelse består främst av lameller och punkthus. Stadsdelarna har rik tillgång till natur och rekreation, god kollektivtrafik och varsitt stadsdelscentrum.

Ett program har tagits fram för Hammarbyhöjden och Björkhagen som visar på stora stadsutvecklingsmöjligheter. Hammarbyskogen utvecklas med nya bostäder, skola och verksamheter samtidigt som stadsdelen kan kopplas samman med innerstaden genom att Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg utvecklas.

Genom att utveckla stråket Finn Malmgrens väg-Malmövägen kan kopplingen stärkas mellan Björkhagen och Hammarbyhöjden, och de lokala centrumen kan därmed få underlag för fler verksamheter och utökad service. Inom befintlig bebyggelsestruktur är stadsutvecklingsmöjligheterna begränsade men viss kompletteringsbebyggelse är möjlig. I områdena Blåsut och Sandsborg kan kompletteras med parker.

Kärrtorp

Kärrtorp är en grannskapsenhet och utgörs främst av bostadsbebyggelse i sammanhängande lamellhus. Det lokala stadsdelscentrumet med dess service och kulturverksamheter är uppskattade värden i området tillsammans med Kärrtorps IP och Nytorps gärde.

Det finns ett stort behov av ny skola i området. Vissa stadsutvecklingsmöjligheter finns i stadsdelen med fler bostäder och service, där Kärrtorps centrum kan stärkas.

Enskededalen

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

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

Bagarmossen och Skarpnäcks gård

Bagarmossen är en grannskapsenhet med en mindre centrumanläggning. Skarpnäck är en rutnätsstad i varierad skala med en enhetlig karaktär. Mellan stadsdelarna ligger ett uppskattat grönområde.

Ett program för stadsdelarna har tagits fram och visar på stora stadsutvecklingsmöjligheter. Det är angeläget att komplettera stadsdelarna med bostäder, service, verksamheter och fler offentliga rum. Det centrala grönstråket mellan Bagarmossen och Skärpnäck förstärks med nya aktiviteter och målpunkter som bättre kopplar samman stadsdelarna. Befintliga stråk och sociala samband, både inom stadsdelarna och till omgivande stadsdelar kan stärkas.

Genom att minska Tyresövägens barriäreffekt kan Skarpnäck bättre kopplas ihop med Sköndal och Flatens naturreservat.

Orhem och Flaten

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

Skrubba

Skrubba är ett verksamhetsområde som angränsar mot Nacka och Tyresö kommuner.

Skrubba verksamhetsområde utökas och utvecklas för lättare industri och med en gatustruktur som på lång sikt kan medge en omvandling till stadskvarter med bostäder och verksamheter.

40 000

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

ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM

STADSUTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Gränser för stadsutvecklingsområden, stadsgator och utvecklingsområden med mera är schematiska. Efterföljande planering kommer att precisera översiktsplanens intentioner.

Stadsutvecklingsområde – omvandling (mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter)

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

Stadsutvecklingsområde – komplettering (stora stadsutvecklingsmöjligheter)

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

Område där komplettering kan prövas (vissa stadsutvecklingsmöjligheter)

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

Stadsgata

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

Stadsboulevard

Trafikled som har en fortsatt viktig regional trafikuppgift vad gäller personresor och näringslivets transporter men med potential att på lång sikt omvandlas till stadsboulevard, i sin helhet eller på delsträckor. Stadsboulevarden är en kapacitetsstark, bred gata kantad av blandad bebyggelse och med utrymme för såväl biltrafik som kollektivtrafik, gång och cykel.

Strategiskt viktiga samband

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

Kommunikationsstråk

- Pågående spår- eller vägutbyggnad
- Beslutat spår
- Spår eller väg i pågående förhandling
- Möjlig framtida förbindelse

Utvecklingsområde ekologiskt samband

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

Utvecklingsområde vatten och klimat

Område där särskilda insatser behövs för att möjliggöra stadsutveckling med hänsyn till vattenfrågor och översvämningsrisk

Föreslaget naturreservat

Område där utredning om naturreservatsbildning pågår.

PÅGÅENDE MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

Blandad stadsbebyggelse

Bostäder, verksamheter, service, gator, park, natur, idrott

Stockholms gröna infrastruktur

Funktionerna i den gröna infrastrukturen är grunden för Stockholms biologiska mångfald och ekosystemtjänster. Strukturen innefattar även stockholmsregionens gröna kilar inom kommunens gränser. Kompletteringar kan prövas om de görs med hänsyn till funktionerna i den gröna infrastrukturen.

Särskilt verksamhetsområde

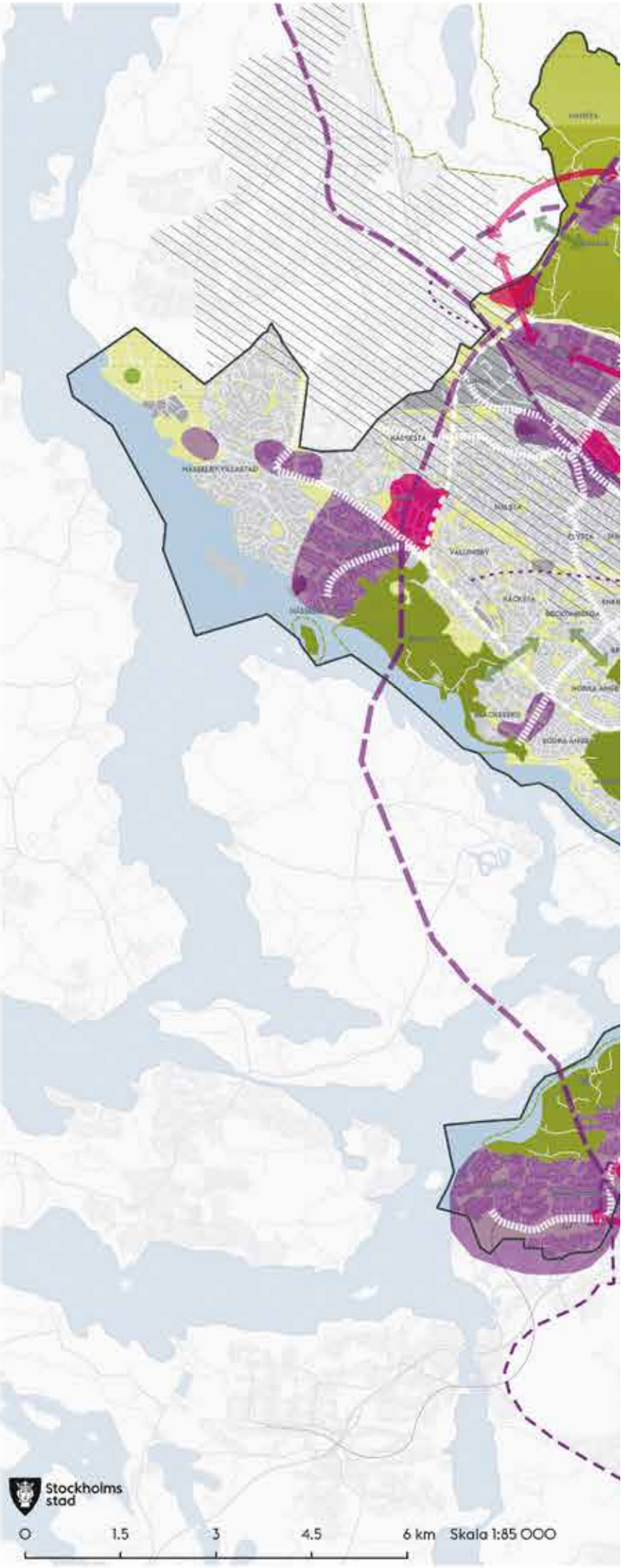
Företagsområde, hamn, terminal, teknisk försörjning

Skyddat område

Natur- och kulturreservat, nationalstadspark, världsarv

Övrigt

- Bromma flygplats
- Spår
- Vägar
- Vatten
- Kommungräns



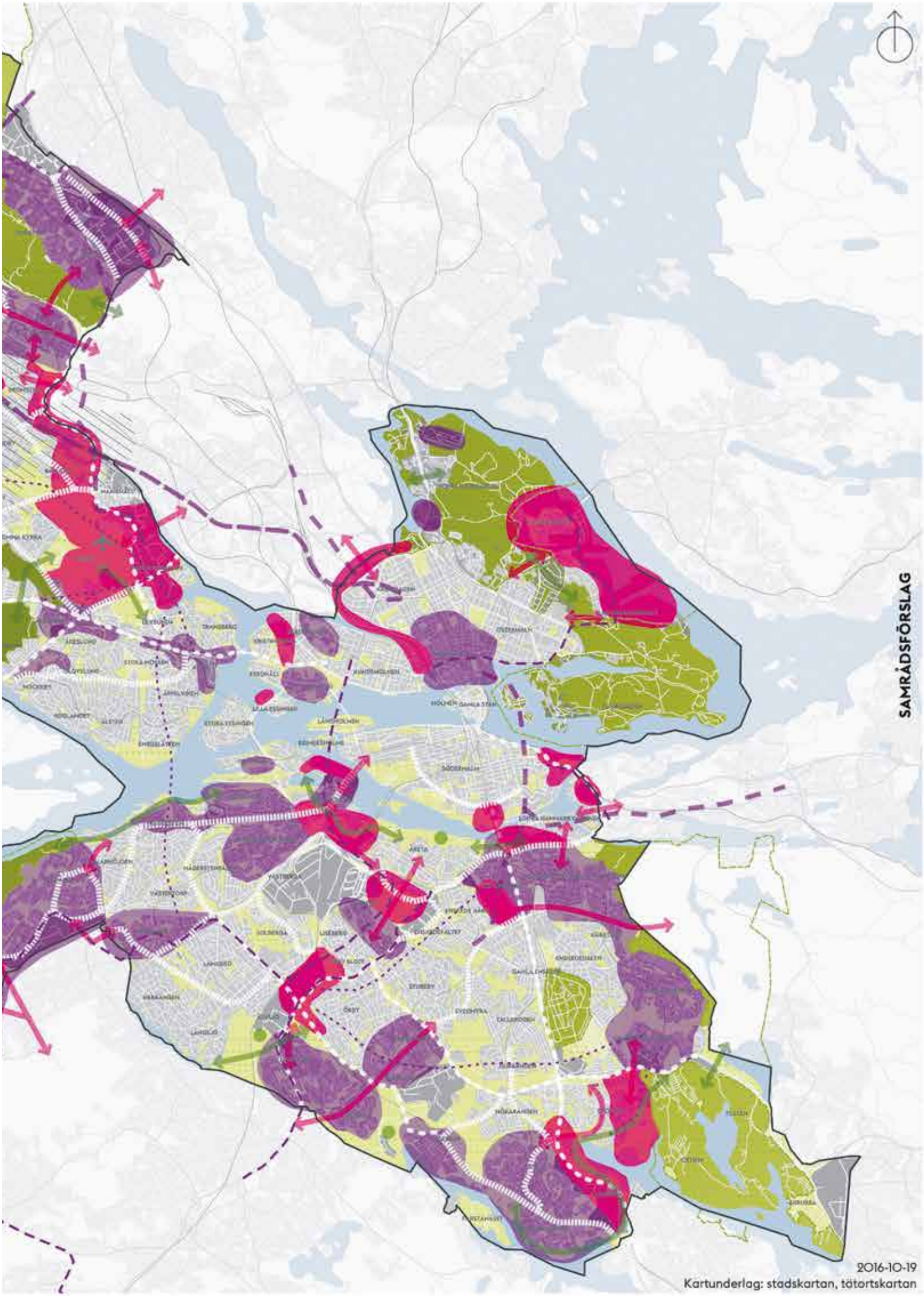

SAMRÅDSFÖRSLAG
2016-10-19
Kartunderlag: stadskarten, tätortskarten

FOTO & ILLUSTRATIONER

Simon Gate Omslag och följande sidor: 4, 5, 7, 8, 10, 16, 26, 34, 36, 38, 41, 42, 44, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 63, 66, 68, 69, 70, 73, 76, 78, 80, 87, 88, 92, 96, 104, 106, 109, 124, 126, 138

Simon Gate Illustrationer sid 14–15

Lieselotte van der Meijs sid 13

Pax Engström sid 76

Brendan Austin sid 80

Lennart Johansson sid 2, 5, 21, 23, 25, 75, 95, 113

Stockholms stad sid 19, 31, 38, 46, 100, 102, 108, 110, 114, 116, 118, 120, 128, 132, 134

Svartpunkt AB sid 82

iStock sid 32, 51, 123, 131

TRYCK

Edita Bobergs

13526 Stadsbyggnadskontoret 2016-10

Stockholms stad

Förslag till ny översiktsplan för Stockholms stad – samrådsförslag

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

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

Tidplanen för samrådet är 10 november 2016 till 10 januari 2017.

Mer information finns på webben. Förslaget presenteras även lokalt i Stockholms samtliga 14 stadsdelsområden under november och december.

Alla har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Stadsbyggnadskontoret
08-508 27 300
Fleminggatan 4
104 20 Stockholm

stockholm.se/oversiktsplan
facebook.com/Stadsutvecklingstockholm

The Capital of Scandinavia