



Stockholms
stad

Ö
R
S
P
I
N
A

RINKEBY-KISTA
HÄSSELBY-VÄLLINGBY
SPÅNGA-TENSTA
BROMMA
KUNGS HOLMEN
NORRMALM
ÖSTERMALM
SKÄRHOLMEN
HÄGERSTEN-LILJEHOLMEN
SÖDERMALM
ÄLVSJÖ
ENSKEDE-ÅRSTA-VANTÖR
FARSTA
SKARPNÄCK

Riksintressen enligt miljöbalken
Bilaga till samrådsförslag

Inledning	3
Riksintressesystemet	3
Stadens förhållningssätt till riksintressen	3
Läsanvisning	3
Riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken	4
Kommunikationer	4
Naturvård	8
Friluftsliv	8
Kraftledningsnät	8
Totalförsvaret	8
Geografiska riksintresseområden enligt 4 kapitlet miljöbalken	10
Natura 2000-områden	10
Kungliga nationalstadsparken	11
Saltsjöns öar och stränder och Mälaren med öar och strandområden	11
Kulturmiljön som resurs	12
Inledning	12
Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115)	15
Tema: Den äldre stenstaden (medeltid – tidigt 1800-tal)	20
Tema: Tidig bebyggelse på malmarna	23
Tema: Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad	26
Tema: Den klassiska stenstaden (1870–1930)	29
Tema: Den offentliga och demokratiska staden	33
Tema: 1900-talets bostadsområden	36
Tema: Det moderna city	39
Trädgårdsstäder och småhusområden (AB 110, 112, 117, 118 och 119)	42
Skogskyrkogården (AB 111)	46
LM Ericssons telefonfabrik och LM-staden i Midsommarkransen (AB 114)	47
Gröndal (AB 116)	49
Årsta centrum (AB 113)	50
Vällingby (AB 120)	52

Inledning

Denna bilaga redovisar riksintressen enligt miljöbalken. Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter.

Riksintressesystemet

Riksintressen definieras enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken (1998:808) och utgör en delmängd av de allmänna intressena. Miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900), PBL, har en sammankopplad lagstiftning i detta avseende. Riksintresseområden är av nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och beslutas av riksdagen eller utses av olika sektorsansvariga statliga myndigheter. Syftet med riksintressena är att främja en god hushållning av mark- och vattenområden ur en ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt.

Hantering av riksintressen kan beskrivas som ett växelspel mellan stat och kommun. Staten beslutar och formulerar anspråk på vad som ska betraktas som riksintressen. Kommunen visar i översiktsplanen hur värdena i riksintresseområdena ska hanteras och tillgodoses. Länsstyrelsen tillhandahåller kunskapsunderlag till kommunens planering och är tillsynsmyndighet bland annat genom att granska översiktsplanen. Kommunen och länsstyrelsen kan i översiktsplanarbetet komma överens om områdenas fysiska avgränsning och precisera värdena i riksintresset. Det är möjligt för länsstyrelsen att, i samråd med kommunerna, föreslå förändringar till de centrala sektorsmyndigheterna om att ta bort eller lägga till områden av riksintresse eller att ändra i beskrivningen.

Stadens förhållningssätt till riksintressen

Stadens utgångspunkt är att ett riksintresse är tillgodosett så länge det inte finns andra anspråk på förändring. Skyddet för riksintressen blir aktualiserat vid ett anspråk på förändrad markanvändning genom till exempel prövning enligt miljöbalken, övrig speciallagstiftning, och prövning enligt plan- och bygglagen. Ett riksintresse innebär inte ett förbud mot åtgärder i eller i närheten av området. Åtgärder som däremot påtagligt kan komma att skada ett riksintresse får inte komma till stånd. Ett område som är av riksintresse för kommunikationsanläggning ska därutöver skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Det är således främst vid ny eller ändrad markanvändning som ett område av riksintresse får praktisk betydelse. Riksintressena kan uttryckas som ”anspråk” dvs ett område eller ett ändamål kan vara ett riksintresse. Ur kommunens synvinkel är detta inte något problem så länge det inte finns några motstående anspråk eller förslag till förändrad markanvändning från andra aktörer som kommunen ska ta ställning till.

Läsanvisning

I denna bilaga redovisas riksintressen enligt miljöbalkens 3 och 4 kapitel. En fördjupad redovisning görs av hur staden avser tillgodose riksintressen för kulturminnesvärden. Detta görs i vägledningen Kulturmiljön som resurs, se sidan 12.

Riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken

I detta kapitel redogörs för riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Riksintresset för kulturmiljö redovisas fördjupat i nästa kapitel.

Kommunikationer

(Miljöbalken 3 kapitlet 8§)

Ansvarig myndighet: Trafikverket

Nedan redogörs för förhållningssätt för samlingsrubriken kommunikationer samt för aktuellt planeringsläge för de olika funktioner som ingår i respektive riksintresse för kommunikationer.

Stadens generella förhållningssätt till riksintresseområdet kommunikationer:

Riksintresseområdet kommunikationer består av flera delar och det ligger i stadens intresse att funktionen kommunikation tryggas. Under respektive område beskrivs de förändringar (planeringsläge) som kan vara aktuella. För en fullständig redovisning av riksintresset kommunikationer, hänvisas till trafikverket.

Vägar

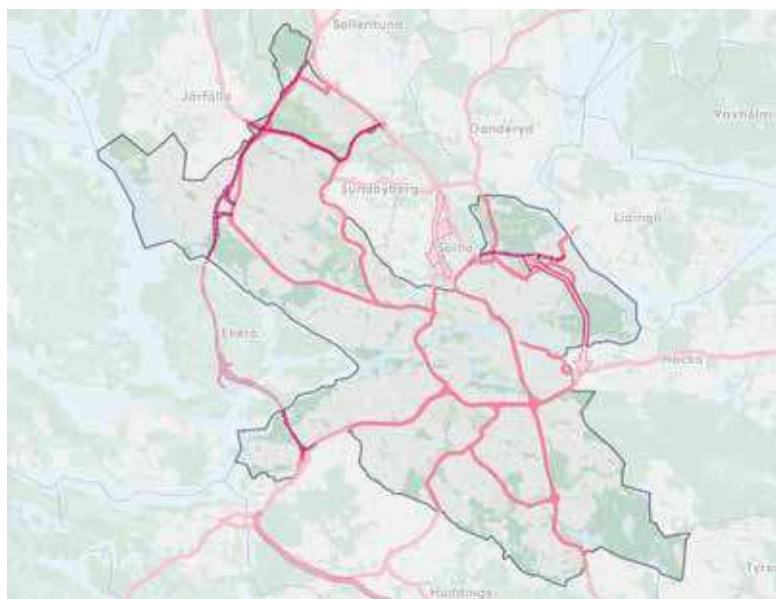
Principen för de vägar som är riksintresse är att de är av särskild betydelse för regional eller interregionaltrafik. Några vägar av riksintresse utgör anslutning till utpekad hamn eller flygplats av riksintresse. Riksvägarna E4 och E18 ingår i det nationella stamvägnätet. Väg E18 och E20 ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.

Planerade vägar som Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse är också av riksintresse.

Planeringsläge

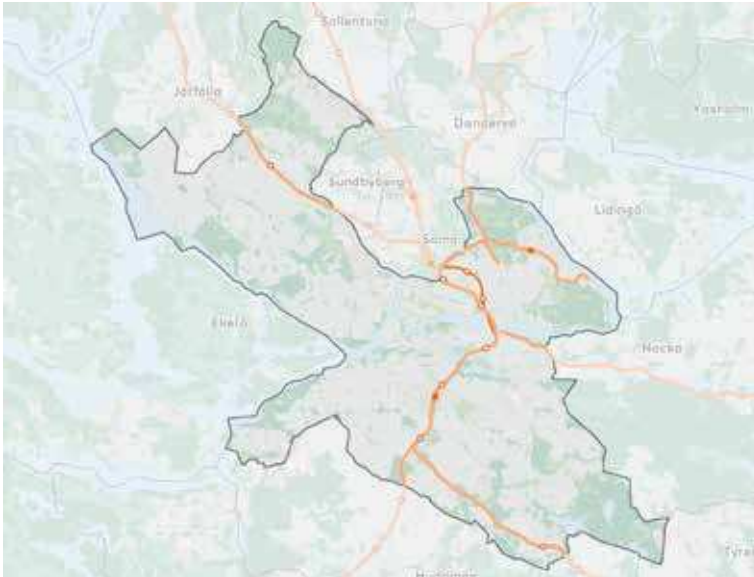
En eventuell östlig förbindelse diskuteras i Sverigeförhandlingen. För Stockholms stad är det viktigt att riksintressets reservat för östlig förbindelse är så väl utformat som möjligt och genomförbart tillsammans med stadens egna stadsutvecklingsprojekt i berört område. Detta för att inte försvåra eller omöjliggöra stadens planer på bostads- och arbetsplatsutveckling, främst inom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Framförallt handlar det om att trafikplatserna inom staden hamnar på rätt plats och är rätt utformade. I Ropsten förordar staden en trafikplats som placeras på södra sidan av Lidingöbron, och i Frihamnen anser staden att det är viktigt att hitta ett läge som går att integrera i kommande stadsbebyggelse och att barriäreffekterna minimeras.

Vissa av de riksintressanta vägarna är markerade som stadsutveckling på längre sikt om trafikfunktionen kan säkerställas.



Vägar av riksintresse i Stockholm. Illustration efter underlag från Trafikverket. Vissa objekt har hunnit färdigställas men visas som planerade; Norra länken, Norrtull-Värtan samt E18 Hjulsta-Kista.

Källa: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>



Järnvägar av riksintresse i Stockholm. Illustration efter underlag från Trafikverket.

Källa: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>

Järnvägar

De järnvägar som är av riksintresse har särskild betydelse för regional, nationell eller internationell trafik eller utgör anslutning till utpekad hamn eller flygplats av riksintresse. I princip samtliga stationer i staden utgör riksintresse samt terminaler som Värtan och Älvsjö godsbangård. Planerade järnvägar som Citybanan och Ostlänken är också av riksintresse. Södra och västra stambanan samt sträckan Stockholm/Älvsjö–Ulriksdal/Sundbyberg ingår det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.

Planeringläge

Byggandet av Citybanan och Mäljarbanan pågår. Staden deltar i förhandlingar och planering för Ostlänken. Värtans godsbangård är uppdelad i Värtan Västra och Värtan Östra. Trafikverket och staden är överens att verka för att Värtan Östra bangård utvecklas. Bakgrunden är stadens stora behov av bostäder och att Värtan Östra utgör en del av projektet Norra Djurgårdsstaden. Avtal finns mellan parterna att utreda och hitta en lösning för att Fortums och Stockholms hamn transportbehov ska klaras på sikt. Detta ska ske genom att bland annat utveckla Värtan Västra.

En möjlig framtida överdäckning av spåren i västra city kan påverka riksintresset.

Bromma flygplats

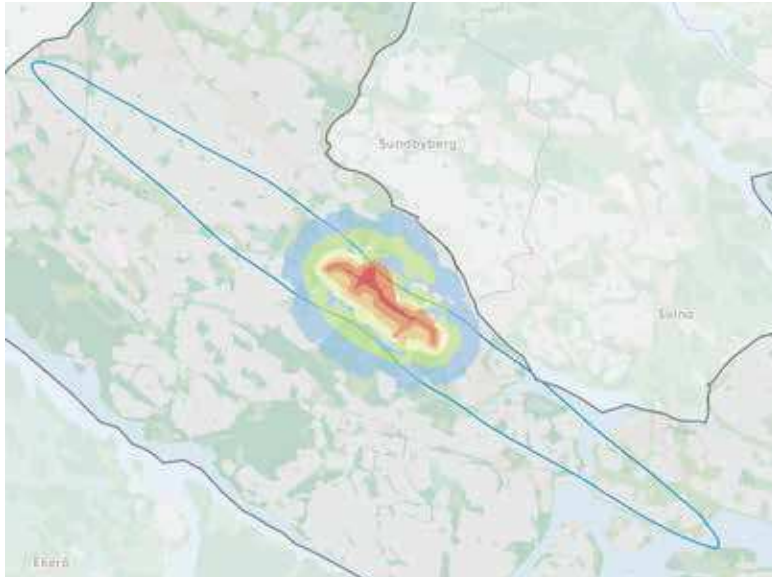
Bromma flygplats är av riksintresse som en av tio flygplatser i landet i det nationella basutbudet av flygplatser. Möjligheten att bygga bostäder i närheten av Bromma flygplats är beroende av influensområdet för flygbuller, markbuller, olycksrisker och hindersbegränsande ytor. Miljöbalkens bestämmelser innebär dessutom att flygplatsen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket, i samarbete med Länsstyrelsen, Swedavia och Stockholms stad, tagit fram en riksintresseprecisering för flygplatsen.

Flygbuller

Trafikverket och Swedavia har analyserat flygbullrets påverkan på omgivningen i dag och i framtiden och har tagit fram kurvor för bullrets utbredning. Det är kurvan på kartan nedan, FBN 55, som är riksintresset Bromma flygplats influensområde avseende flygbuller. Statliga riktvärden för flygbuller innebär att ny bebyggelse inom influensområdet måste prövas i varje enskilt fall. Influensområdet för flygbuller kan framöver komma att justeras, med anledning av nya underlag kring flygtrafikens omgivningspåverkan och teknisk utveckling. När detta sker kommer även riksintressets utbredning att revideras.

Markbuller

Markbuller utgörs av buller som orsakas av aktiviteter på marken inom flygplatsområdet. Stockholms stad har, tillsammans med Swedavia, Trafikverket och Länsstyrelsen, gjort bedömningen att markbuller ska betraktas som externt industribuller vid bullerberäkningar. Swedavia har redovisat beräkningar av markbullret år 2038 vilka utgör flygplatsens influensområde.



Bromma flygplats med influensområde för flygbuller (FBN 55 dBA) samt markbuller (kväll kl 18–22) 2038. Illustration efter underlag från Trafikverket.

Källa: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>

En revision av markbullerunderlagen bearbetas vid beredning av detta dokument. De nya underlagen innebär en något mer omfattande utbredning av markbullret. Dessa nya underlag kommer att beaktas när beslut om ny riksintresseprecisering är taget.

Olycksrisk

Statistiken visar att antalet olyckor inom luftfarten minskar kontinuerligt och säkerheten blir allt högre för varje år. Denna utveckling bedöms fortsätta och är den enskilt största anledningen till lägre framtida risknivåer som har beräknats inom ramen för riksintressepreciseringen för Bromma flygplats. Olycksrisk kopplad till flygtrafiken är dock en aspekt som även fortsättningsvis ska beaktas vid stadsutveckling i nära anslutning till flygplatsen.

Hinderbegränsande ytor

Runt alla flygplatser finns områden där höjder på byggnader, mastar och andra objekt behöver begränsas för att flygsäkerheten inte ska äventyras. Det höjdbegränsande området för Bromma

flygplats med bankod 3 är fastställt av Transportstyrelsen (se karta nedan).

I de fall höga hus eftersträvas inom de hinderbegränsade ytorna ska detta prövas i ett tidigt skede i samråd med Swedavia och LFV. Nya säkerhetsregler för flygplatser kommer att införas i Sverige under slutet av 2017. När detta sker kommer de hinderbegränsande ytorna att revideras.

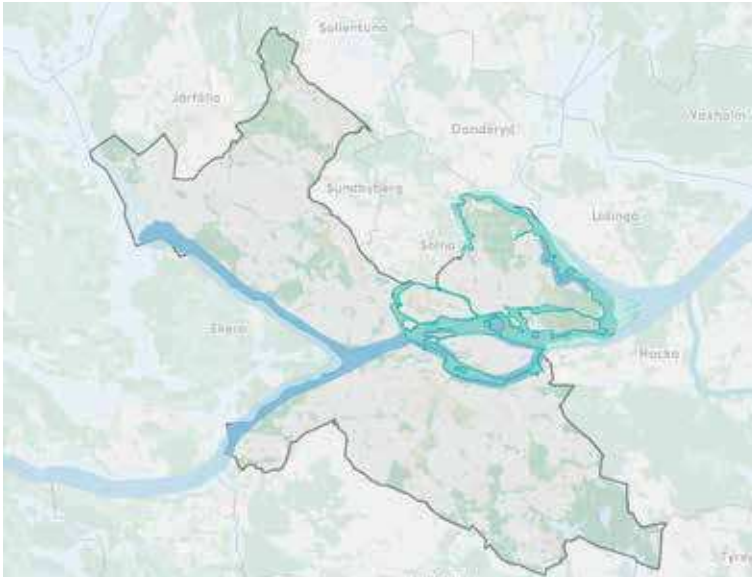
Planeringsläge

Staden har i avtal upplåtit flygplatsområdet för flyg till och med 2038. Efter att avtalstiden löpt ut kommer området omvandlas till en stadsdel med blandad stadsbebyggelse. Detta förutsätter att en fjärde rullbana på Arlanda är i drift varav den nationella och internationella tillgängligheten säkerställs. Riksintressepreciseringens innehåll ska vara vägledande i fysisk planering i anslutning till flygplatsen fram till 2038. Stadsutveckling i anslutning till flygplatsens influensområde ska prövas i varje enskilt fall.



Bromma flygplats med hinderbegränsande ytor. Illustration efter underlag från Trafikverket.

Källa: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>



Hamn och farleder av riksintresse i Stockholm. Illustration efter underlag från Trafikverket.

Källa: <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/Riksintressen/>

Stockholms hamn

(Miljöbalken 3 kapitlet 8§)

Följande delar av Stockholms hamnar utgör riksintresse:

1. Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron
2. Värtahamnen
3. Frihamnen
4. Containerterminalen
5. Loudden

Riksintresseanspråken innefattar även hamnens influensområden där buller, vibrationer, luftkvalitet, risk- och säkerhetsfrågor från verksamheten behöver beaktas för att kunna säkerställa en god miljö. Det gäller även invid vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna.

Planeringsläge

Staden har i 2014-09-28 begärt hos Trafikverket att häva riksintresset för Louddens oljeverksamhet i enlighet med ett beslut i Kommunfullmäktige 2014-05-26. Bakgrunden är stadens stora behov av nya bostäder och att Loudden

utgör en del av projektet Norra Djurgårdsstaden. Vid en planerad avveckling år 2019 av oljeverksamheten, i enlighet med uppsagt avtal, kommer miljöriskerna från transporter av farligt gods genom innerstaden att minska. Möjlighet finns att lokalisera oljehantering till Södertälje. Andra alternativ har också diskuterats.

Farleder

(Miljöbalken 3 kapitlet 8§)

Följande farleder genom Stockholm utgör riksintresse:

1. Farleden från Saltsjön in till Stockholms hamnområde (nr 541)
2. Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull och Årstaviken (nr 915A och 915B)
3. Farleden från Stockholms hamnområde in i Mälaren söder om Kungshatt (nr 911)

Planeringsläge

Inga aktuella projekt.

Naturvård

Bromma de Geer-moränsystem

(Miljöbalken 3 kapitlet 6§)

Ansvarig myndighet: Naturvårdsverket

På flera håll i staden finns så kallade de Geer-moräner och i Brommatrakten finns ett väl utvecklat system av sådana. De Geermoräner är ryggar med storblockig morän, som visar hur den senaste inlandsisen drog sig tillbaka. Moränryggarna i Bromma karterades av geologen Gerhard de Geer på 1940-talet, därav namnet. Moränryggarna är utspridda inom flera stadsdelar, såväl inom bebyggda kvarter som inom naturområden och parker. Ryggarna är 1–6 meter höga och 25–100 meter långa. Ett antal områden utgör riksintresse för naturvården. Avgränsningen har redovisats i Länsstyrelsens rapport 2001:5.

Områden av riksintresse är:

- Judarskogen,
- Kyrksjölöten och området nordost om Spångavägen, inklusive Kortenslunds koloniområde,
- två mindre områden i Sundby,
- ett område inom Beckomberga sjukhuspark,
- fyra mindre områden i Olovslund och Nockeby.

För att bidra till förståelsen av isens reträtt är det viktigt att sekvenser av moränryggar och mellanliggande partier skyddas mot ingrepp som skadar morän- och lerlagret, till exempel ny bebyggelse, vägbyggen och schaktning. Inom Judarskogen och Kyrksjölöten är riksintresset skyddat genom befintliga naturreservat. Ett område i Sundby och områdena i Olovslund och Nockeby ingår som park i gällande detaljplaner.

Planeringsläge och förhållningssätt

Det finns inga aktuella projekt i området. Förfrågningar som inkommer behandlas utifrån principen att riksintresset inte ska ta påtaglig skada.

Friluftsliv

(Miljöbalken 3 kapitlet 6§)

Ansvarig myndighet: Naturvårdsverket

Planeringsläge

Inom stadens gränser finns inga utpekade områden av riksintresse för friluftslivet. Länsstyrelsen har föreslagit Naturvårdsverket att ett par områden inom stadens gränser ska utpekas som riksintresse för rörligt friluftsliv. Områdena ingår i nationalstadsparken eller i naturreservat och staden har år 2013 beslutat att ej tillstyrka förslaget.

Kraftledningsnät

(Miljöbalken 3 kapitlet 8§)

Ansvarig myndighet: Statens energimyndighet

Energimyndigheten har ansvaret för att ange riksintressen för anläggningar för energiproduktion och energidistribution. Det finns vissa anläggningar för energidistribution av riksintresse i Södermanlands län, men det finns inga geografiska avgränsningar för dessa områden. Svenska Kraftnät har ansvaret för stamnätet i Stockholmsregionen och för närvarande pågår planering och genomförande av projektet Stockholm Ström som syftar till att skapa ett driftsäkert stam- och regionnät.

Totalförsvaret

(Miljöbalken 3 kapitlet 9§)

Ansvarig myndighet: Försvarsmakten

I Stockholms kommun finns inga riksintressen för totalförsvarets militära del som kan redovisas öppet. Hela landets yta är dock samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse. Alla ärenden gällande höga objekt måste därför skickas på remiss till Försvarsmakten i tidigt skede.

**De Geer-morän
i Judarskogen.**
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnadskontoret



Geografiska riksintresseområden enligt 4 kapitlet miljöbalken

Miljöbalken 4 kapitlet innehåller bestämmelser för särskilt angivna geografiska områden, som riksdagen beslutat är av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena. Stockholm berörs av delar av sex geografiska riksintresseområden som riksdagen beslutat om:

- Tre stycken Natura 2000-områden.
- Kungliga nationalstadsparken.
- Kustområdena och skärgårdarna i Södermanland och Uppland från Oxelösund till Herräng och Singö.
- Mälaren med öar och strandområden.

Natura 2000-områden

(Miljöbalken 4 kapitlet 8§)

Tre områden i Stockholm utgör Natura 2000-områden. Tillståndsplikt gäller för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område, även om åtgärden inte innebär ändrad markanvändning och även om den vidtas utanför gränsen för området. Samtliga områden i Stockholm ingår i redan bildade naturreservat och för alla tre har Länsstyrelsen fastställt bevarandeplaner i februari 2007. Två av områdena är utvalda på grund av förekomst av större vattensalamander som är beroende av vattenmiljöer med god vattenkvalitet. Det innebär att verksamheter och åtgärder inom hela avrinningsområdet kan vara tillståndspliktiga. Närmare beskrivning av de tre områdena framgår intill.

Hansta

Ett område som består av en ek-hassellund med lång kontinuitet. Det är utvalt som Natura-2000 område som näringsrik ek- eller ek-avenbokskog.

Kyrksjölöten

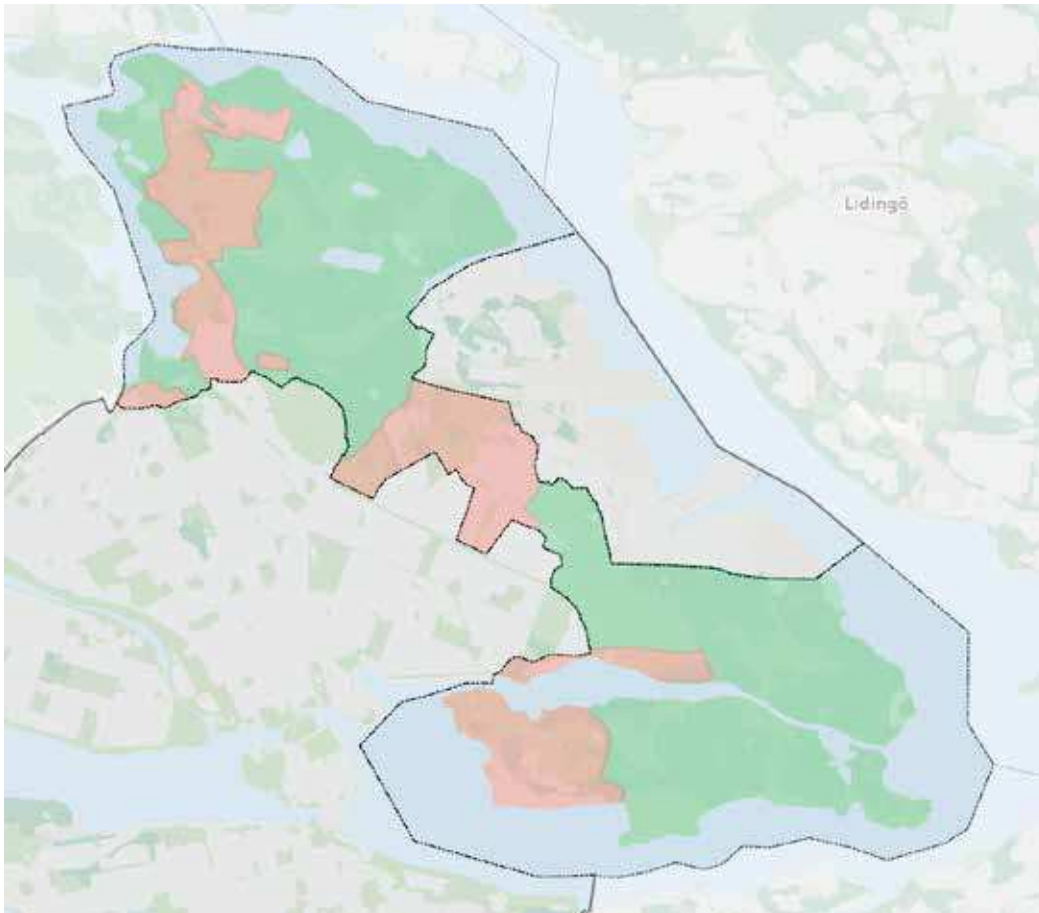
Området är utvalt som Natura 2000-område på grund av groddjuret större vattensalamander.

Judarskogen

Området är utvalt till Natura 2000-nätverket på grund av groddjuret större vattensalamander.

Planeringsläge och förhållningssätt

Det finns inga aktuella projekt inom områdena. Programmet för Brommaplan berör delvis avrinningsområdet. Förfrågningar som inkommer behandlas utifrån principen att riksintresset inte ska ta påtaglig skada.



Nationalstadsparkens två områdeskaraktärer; "Parklandskap och naturmiljöer" samt "Mer bebyggda och anlagda områden". Illustration efter Översiktsplan för Nationalstadsparken-Stockholmsdelen, antagen i kommunfullmäktige 2009-04-20.

Kungliga nationalstadsparken

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 och 7§§)

Kungliga nationalstadsparken, belägen i Stockholm, Solna och Lidingö, utgörs av området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården. Lagskyddet syftar till att skydda det historiska landskapet med sina natur- och kulturvärden. I nationalstadsparken ingår både områden som utgör stora park- och naturområden och områden som är kraftigt exploaterade.

Översiktsplanen för nationalstadsparken

För Stockholms del av nationalstadsparken antog kommunfullmäktige den 20 april 2009 en översiktsplan, i form av en fördjupning och ändring av ÖP99. Denna fördjupning ska fortsätta att gälla också inom den nya översiktsplanen.

Översiktsplanen för nationalstadsparken ger vägledning för tillämpningen av lagskyddet. Planen finns tillgänglig på webbplatsen.

Saltsjöns öar och stränder och Mälaren med öar och strandområden

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 och 2 samt 4§§)

De båda geografiska områdena *Kustområden och skärgårdarna i Södermanland och Uppland* samt *Mälaren med öar och strandområden* har ansetts som riksintressen av riksdagen bland annat med hänsyn till det rörliga friluftslivet. Enligt miljöbalkens bestämmelser ska det emellertid inte utgöra något hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Det innebär att dessa båda riksintressen inte har någon egentlig påverkan på Stockholms stads utveckling.



Observatorieparken vid Sveavägen.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Kulturmiljön som resurs

En vägledning hur staden avser tillgodose riksintressen för kulturmiljövården

En riksintressant kulturmiljö är ett område som är så präglad av sin historia att kulturmiljön utgör en av platsens stora tillgångar. En sådan plats är inte fredad mot förändringar men platsens kulturvärden och potential bör tas tillvara som en tillgång för stadens utveckling. För att underlätta förståelsen av områdenas värden och öka förutsägbarheten vid planering och lovprövning redovisas här mål och utgångspunkter för utvecklingen av stadens miljöer av riksintresse för kulturmiljövården.

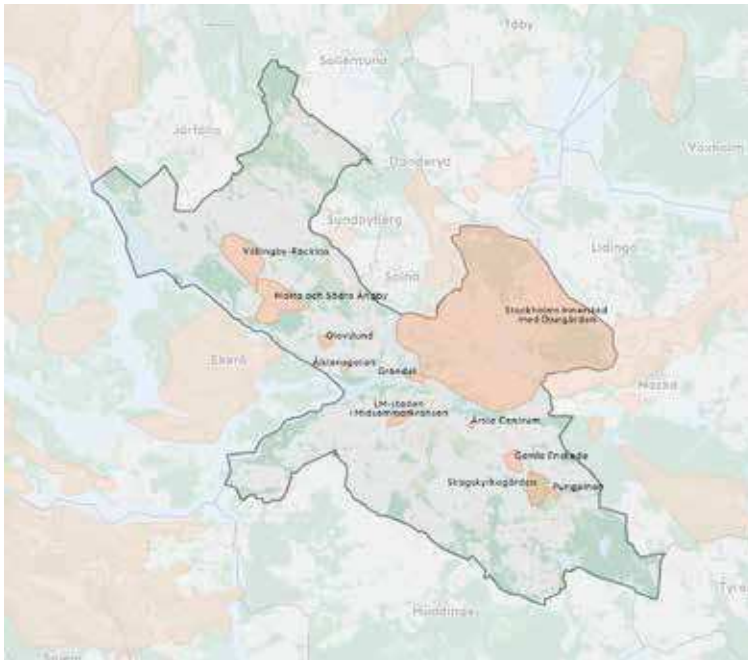
Inledning

Stockholm innehåller många kulturvården som är centrala att beakta i stadens utveckling. Ett övergripande mål är att främja ett levande kulturarv, som bevaras, används och utvecklas. En del stadens kulturvården har status som områden av riksintresse för kulturmiljövården, genom Riksantikvarieämbetets beslut. Det är dessa områden som skriften handlar om. Den är avsedd som en vägledning om hur staden avser att tillgodose områden av riksintressen för kulturmiljövården.

Fokus ligger på att beskriva riksintresseområdenas värdebärande uttryck, värdekärnor och företeelser som särskilt behöver beaktas. Avsikten är att vägledningen ska underlätta de avvägningar mellan olika intressen som sker i varje enskild planeringssituation. Det ska bli lättare att tidigt i planprocesser bedöma, vilka åtgärder som sannolikt kan genomföras utan några påtagliga konsekvenser för riksintressena, och vilka förändringar som behöver utredas noggrannare eller som endast är möjliga att genomföra under särskilda förutsättningar.

Riksantikvarieämbetets avgränsning av riksintresseområden, med motivering och beskrivning av områdenas värden, utgör utgångspunkten för stadens analys av hur kulturvården kan integreras i stadsomvandlingen. Länsstyrelsen har kompletterat Riksantikvarieämbetets material med en mer detaljerad beskrivning i form av en bok *Alla Tiders Stockholm*, som också utgör ett värdefullt kunskapsunderlag för stadens planering. Beskrivningen av kulturvården i Stockholms innerstad är inspirerad av Länsstyrelsens tematiska redovisning och i några fall har beskrivande texter delvis hämtats från Länsstyrelsens underlag.

I mars 2014 tog staden fram en promemoria *Att tillgodose kulturvården och utveckla stadsmiljön i områden av riksintresse*. Staden fick in många yttranden med olika synpunkter. Materialet har därefter bearbetats, bland annat med hjälp av antikvarisk expertis från Nyréns arkitektkontor, som har medverkat både med avseende på strukturen och texterna.



Områden av riksintresse för kulturmiljövården i Stockholm. Illustration efter underlag från Länsstyrelsen. Källa: <http://ext-webb-gis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planerings-underlag/>

Riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kapitlet miljöbalken

Miljöbalken 3 kapitlet innehåller grundläggande bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden. I 3 kapitlet 6§ anges att områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som kan *påtagligt skada* natur- eller kulturmiljön. Riksantikvarieämbetet har fått regeringens förtroende att utse vilka områden som omfattas av sådana riksanspråk med avseende på kulturmiljövården.

I Stockholm finns elva områden som har så stora kulturvärden att de är av riksintresse för kulturmiljövården. De har pekats ut 1987 genom beslut av Riksantikvarieämbetet på grundval av underlag från länsstyrelsen och staden. Områdenas avgränsning har inte ändrats sedan 1987.

Fem av områdena utgörs till stor del av täta stadsmiljöer (inom parentes anges Riksantikvarieämbetets beteckning):

- Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115)
- LM-staden och Telefonfabriken i Midsommarkransen (AB 114)
- Årsta Centrum (AB 113)
- Gröndal (AB 116)
- Vällingby och Räcksta (AB 120)

Fyra områden innehåller i huvudsak småhusbebyggelse:

- Gamla Enskede (AB 112)
- Pungpinan i Skarpnäck (AB 110)
- Ålstensgatan (AB 117)
- Olovslund (AB 118)
- Norra och Södra Ängby (AB 119)

Ett område är ett unikt kulturlandskap i form av en begravningsplats som också är upptagen i Unescos världsarvslista:

- Skogskyrkogården (AB 111)

Allmänna råd om påtaglig skada

Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet har tagit fram allmänna råd (NFS 2005:17) om tillämpningen av miljöbalkens bestämmelse. De utgör ingen föreskrift utan innebär en rekommendation. Enligt dem kan *påtaglig skada* på natur- eller kulturmiljön uppstå om en åtgärd mer än obetydligt kan skada något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset. Vid bedömningen av påtaglig skada analyseras hur mycket, på vilka sätt och för hur lång tid åtgärden kan inverka negativt på riksintressets värden. Hänsyn bör tas till att områden är olika känsliga för påverkan.

Allmänna råd om förbud mot förvanskning

Enligt plan- och bygglagen (8 kapitel 13§) får en byggnad som är *särskilt värdefull* från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte *förvanskas*. Bestämmelsen ska också tillämpas på bebyggelseområden, anläggningar, tomter och allmänna platser.

I de allmänna råden i Boverkets Byggregler¹ anges, att det vid prövning av om en åtgärd medför en förvanskning, bör det klarläggas om åtgärden förändrar byggnadens karaktärsdrag eller skadar någon av de egenskaper som sammantaget ligger till grund för byggnadens eller området kulturvärden. Vidare definieras begreppet *särskilt värdefull*. Bland annat

¹ Boverkets författningssamling 2011:6 med ändringar till och med BFS 2016:6

anges att kvarvarande byggnader från tiden före 1920-talet, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör en så begränsad del av byggnadsbeståndet. att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.

Vägledning från centrala myndigheter

Boverket och Riksantikvarieämbetet har tillsammans tagit fram en digital vägledning om kulturvärden i plan- och bygglagssystemet. Den finns under temat kulturvärden på webbportalen PBL Kunskapsbanken. Myndigheterna menar att 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. Bedömningar av vad som är värdefullt kan också i olika grad förändras över tid, genom framväxten av nya kunskaper och synsätt. Kulturvärden kan på så sätt bevaras, omskapas, utvecklas och nybildas i takt med samhällets utveckling och förändring.

Stockholm delar de centrala myndigheternas syn på att kulturvärdena inte är statiska, utan dynamiska. Experternas kulturhistoriska kunskaper måste vävas ihop med ett tydligt medborgarperspektiv på social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Detta betonades när begreppet riksintressen infördes i lagstiftningen 1987:

En annan viktig förändring är att urvalet av objekt och miljöer inte enbart är en fråga för experter, utan betydande vikt fästs vid allmänhetens och de politiska organens uppfattningar om vad som är värdefullt.²

Nya perspektiv på kulturmiljön

År 2011 gav Unesco ut en rekommendation som beskriver ett förhållningssätt till historiska urbana landskap³. Betydelsen av människors upplevelser av platsers identitet och sammanhang har getts större betydelse de senaste decennierna. Det sker, i enlighet med vad Unesco uttrycker, en fortlöpande förändring från en fokusering på arkitektoniska minnesmärken till ett bredare erkännande av betydelsen av de sociala, kulturella och ekonomiska aspekterna av omsorgen om stadsmiljöns.

En problembild

I och med att staden växer kraftigt uppstår knäckfrågor att hantera när det gäller de kulturhistoriska värdena i riksintresseområdena.

• Oförutsägbarhet

Fastighetsägare och andra aktörer i staden uttrycker att osäkerheten om vad riksintresset innebär i planprojekt utgör en risk för förvägvesarbete och omtag. Det är inte rimligt att tolkningen av vad miljöbalkens bestämmelse innebär hänskjuts till sena beslutsleden i enskilda ärenden.

• Tids- och resurskrävande

Utredningar om konsekvenser för kulturhistoriska värden kan bli onödigt omfattande eftersom det saknas tydlighet om vilka åtgärder som kan utgöra påtaglig skada.

• Arkitektoniska kompromisslösningar

Osäkerheten i hanteringen av planprojekt i tidiga skeden inom riksintresseområden kan leda till att gestaltningen av nya tillägg av bebyggelse i staden genomgår många varv av omarbetningar på otydliga grunder. Det kan resultera i dåliga arkitektoniska kompromisslösningar.

För att minska problemen behöver ett mer lösningsorienterat förhållningssätt etableras redan tidigt i planeringen, så att kulturvärdena inte uppfattas som ett hinder. De kulturhistoriska värdena kan tydliggöras och vara en utgångspunkt som ny arkitektur kan samspela med. För att det ska kunna ske behövs plats-specifika analyser och samverkan mellan olika aktörer och kompetenser i förändringsarbetet. Ett exempel är hur staden och Länsstyrelsen kunnat samarbeta om att återanvända det tidigare gasverksområdet vid Hjorthagen med ny användning i Norra Djurgårdsstaden.

² Proposition 1985/86:3 sidan 63

³ *Rekommendation om det historiska landskapet*, Unesco 2011



Hornsgatan på Södermalm.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115)

Stockholms innerstad med Djurgården är en levande, mångsidig och attraktiv stadsmiljö, med många bevarade fysiska uttryck från olika tider. Upplevelsen av stadens historiska djup gör den unik och ökar dess attraktionskraft, såväl för invånare som alla besökare. Att ta till vara värdefulla miljöer och karaktärsdrag och kombinera dem med nya förändringar, så att historia och framtid vävs samman, skapar förutsättningar för stadens utveckling.

Områdets geografiska omfattning

Stockholms innerstad med Djurgården avgränsades som ett område av riksintresse i samband med Riksantikvarieämbetets beslut 1987. Avgränsningen gjordes så att den skulle innefatta den historiska stadskärnan. Den skiljer sig från den nuvarande administrativa indelningen av Stockholms innerstad, genom att Essingeöarna, Årsta Holmar och Hammarby sjöstad inte ingår i riksintresseområdet.

När områdets avgränsning gjordes fanns ett behov att ta in områden även utanför den historiska stadskärnan. Det gällde i huvudsak de ur kulturhistorisk synpunkt enastående värdefulla områdena på Södra och Norra Djurgården samt området vid Brunnsviken. 1994 fattades ett riksdagsbeslut att också utse dessa områden till en del av landets första nationalstadspark. Det kan därför ifrågasättas om inte avgränsningen av riksintresseområdet bör ses över för att undvika en otidlig dubbelhet i redovisningen.

Riksintresseområdets karaktär

Stockholms innerstad och Djurgården är ingen homogen miljö. Den består av en blandning av stadsbebyggelse från olika tider med gator, torg, parker och naturmiljöer. Området i sin helhet är intensivt utnyttjad för olika ändamål och behov som förändras över tiden. Innerstaden präglas också av bebyggelsens möte med stora, öppna vattenområden. Där finns partier med mycket stora upplevelsemässiga värden och

andra delar som närmast saknar kulturhistorisk betydelse. Det finns stadspartier som behöver omvandlas radikalt och andra som helst bör bevaras utan stora förändringar.

Det är landets befolkningsmässigt största riksintresseområde med omkring 300 000 mantalskrivna invånare och omkring 330 000 arbetsplatser.

Riksantikvarieämbetets motivering av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilda tydliga uttryck med alla epoker från medeltid till nutid väl representerade. Residens-, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad.⁴

Värdebärande uttryck

Riksantikvarieämbetet har preciserat uttrycken för riksintresset genom en längre beskrivning och uppräknings av olika miljöer och företeelser som tillsammans berättar om viktiga aspekter av stadens historia och skapar grunden för

⁴ Riksantikvarieämbetets motivering av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

riksintresset. Texten som följer är direkta citat men staden har kompletterat med rubriker för att underlätta överblicken:

Funktionen som huvudstad

Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, men särskilt från 1600-talet och framåt. Kungliga miljöer, byggnader för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutioner och annan bebyggelse som sammanhänger med funktionerna som huvudstad och länsstad.

Den äldsta staden

Den medeltida storstaden med tät stenbebyggelse. Staden mellan broarna, "Gamla Stan" som i gatunät och bebyggelse främst speglar Stockholms uppkomst och utvecklingen under olika skeden av medeltiden och 1500-talet, med den äldsta delens planmönster av stora oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska "revbensmönster" med små smala gränder ner till vattnet. Kyrkorna och de många husen med medeltida murverk, gaturummens och torgens karaktär. Bevarade rester av det äldsta gatunätet på Södermalm. Kyrkor på malmarna, som genom läge, namn och till en del murverk bevarar minnet av medeltidens och 1500-talets stad.

1600-talets starkt expansiva stad

1600-talets starkt expansiva stad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre "årsring", med Skeppsbroraden, Nygatskvarteren och slottsområdet. Riddarholmen och Blasieholmen. Det stora reglerings- och utbyggnadsområdet på malmarna, med planstruktur, kyrkor, offentliga byggnader och bostäder. Den förindustriella stadens spridning av verksamheter och sociala skiktning i boendet.

Områden med stenhus

Områden med stenhus från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet, både för aristokratin, den nya klassen av rika borgare och för ett lägre borgerligt skikt – stadspalats, malmgårdar, borgargårdar samt även äldre parker och inslag av grönska. De lägre samhällsklassernas småskaliga trähus i stadens dåvarande ytterkanter och otillgängliga delar.

Det sena 1800-talets stadsbyggande

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder. Villastaden, nya typer av offentliga byggnader, folkrörelsebyggnader och -miljöer, kommunaltekniska anläggningar och parker. Genombrottsgator och områden planlagda som "ny stadsdel" i enlighet med 1874 års byggnadsstadga. Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.

1900-talets stadsbyggande

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling. Lärkstaden, Diplomatstaden, Birka-stan, Röda Bergen, Kungsgatan och andra miljöer som återspeglar stadsplanering och bebyggelseutvecklingen under århundradets inledande årtionden. Terränganpassade planer, storgårdskvarter, men även fullföljandet av den äldre rutnätsstaden. Parkanläggningar och grönska, innerstadens koloniträdgårdar. Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet, Slussen och Hötorgscity. Smalhusområdet Abessinien i Hjorthagen.

Spår av olika funktioner

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen och Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen.

Kontor, bankpalats, försäkringsbolag, varuhus och andra handels och näringslivets byggnader.

Industrimiljöer som speglar Stockholms betydelse som industristad alltsedan 1600-talet, bland annat Barnängen, Kungliga Myntet, Ludvigsberg, Almgrens sidenväveri och de många bryggerierna.

Det vetenskapliga, intellektuella och religiösa livets byggnader och miljöer. Observatoriet, den gamla tekniska högskolan och byggnader och miljöer som hör samman med det gamla universitetsområdet. Byggnader för akademier och lärda samfund. Bibliotek, utställningslokaler och de många museerna. Institutionsbältet på Norra Djurgården. Bergianska trädgården.

Nöjetslivets, samvarons och rekreationslivets byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar, Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang. Anrika restauranger och värdshus, ordenshus och lokaler för olika sällskap, Skansen, Fåfången, idrottsanläggningar, parker och flanörstråk. Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark. Utvärdshus, slott och villor med omgivande parker från 1600- och 1700-talen och senare.

Stockholmska särdrag

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten. Stenstadens tydliga yttre gräns. Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och historiska personer.⁵

⁵ Riksantikvarieämbetets motivering av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården



Riddarfjärden.

Foto: Arne Fredlund
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Värdekärnor

Inom det stora riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården har Stockholms stad i samråd med Länsstyrelsen identifierat 46 delområden som värdekärnor och företeelser. De ska uppfattas som inslag, vilka är särskilt betydelsefulla för möjligheten att förstå, uppleva och avläsa de specifika historiska skeden och företeelser som lyfts fram i den följande tematiska beskrivningen av riksintresseområdet.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Stockholm är en stad under stark utveckling. Det behövs fler bostäder, arbetsplatser, service, kultur och idrottsanläggningar och en utvecklad infrastruktur. Den bebyggelse som redan finns behöver också anpassas till vår tids behov och krav på tillgänglighet, säkerhet, arbetsmiljö, energianvändning m.m. Behoven av fortsatta förändringar gäller även innerstaden. Det är därför en stor utmaning att utveckla stadsmiljön och samtidigt bevara innerstadens grundläggande karaktär.

Det minskade behovet, att av tekniska och ekonomiska skäl anpassa ny bebyggelse efter topografins förutsättningar, kan i dag innebära att byggnader uppförs på låglänta platser med ett våningsantal som motsvarar en näraliggande höjd. Greppet är sentida och går emot mot traditionellt byggande i Stockholm, där höjder i äldre tid lämnats obebyggda, kanske blivit parker, eller försetts med klättrande bebyggelse och under 1900-talet ofta än mer accentuerats genom högre bebyggelse. Den nuvarande trenden bidrar till att jämna ut topografin och riskerar innebära en mer enförmig stadsbild.

Innerstaden förtätas på många platser men växer i sammanhängande områden främst på tidigare industrimark. Dessa områden ges ofta en högre exploatering än innerstaden i övrigt, vilket tillsammans med den tidstypiska arkitekturen skapar tydliga nya årsringar i staden. I takt med att hantverk, industrier, godshan-

tering och andra verksamheter inte längre behöver ligga vid vattnet i innerstaden, har de ersatts med ny mer representativ och städad miljö. Kajerna har tagits om hand som offentliga stråk samtidigt som framför allt bostäder byggs intill vattnet. Det är en omvandlingsprocess som går långt tillbaka där Skeppsbron, Strandvägens och Norr Mälarstrands tillkomst är äldre exempel. Sentida exempel på detta är Norra Hammarbyhamnen, Hornsberg och Norra Djurgårdsstaden.

En fråga som ofta leder till diskussioner är förslag om nya höga hus och vad som kan tillåtas teckna sig i stadens siluett, alternativt skymma karaktäristiska siluettskapande byggnader. Siluetten i stadens centrala delar är känslig för skalförskjutningar då de upplevs av ett stort omland tack vare topografin och det omgivande vattenrummet. I det moderna city har ett antal byggnader höjts vilket inneburit att den rådande skalan successivt har förändrats, speciellt under det senaste decenniet. Malmarnas enhetliga höjdskala har däremot till stora delar bevarats och är ett av stadens värdefulla karaktärsdrag.

Andra frågor gäller konsekvenser av att enskilda hus rivs i innerstaden eller hur förslag med ny bebyggelse kan påverka innerstadens front mot vattnet eller minska upplevelsen av vattenspegelns storlek.

Den förtätade staden medför även mer intensivt nyttjade parker och naturområden, med slitage och konflikter mellan olika nyttjare som följd.

Generella förhållningssätt för innerstaden

Genom att fördjupa, förklara och förtydliga de riksintressanta särdragen kan kulturvärdena bli till nytta för stadens utveckling och en garant för stadens särprägel. Redan i begynnelsen av en planprocess bör särdragen finnas med som en viktig faktor i avvägningen mellan olika intressen. Beslut om förändringar som kan påverka riksintresseområdet påtagligt behöver grundas på en övergripande helhetsbedömning

och kombineras med plats specifika analyser av kulturmiljö och stadslandskap.

I de äldsta delarna av Stockholm är stadsbilden känslig för skalförskjutning

I de äldsta delarna av Stockholm med utblick över centrala inlopp och i malmarnas stenstadskvareter är stadsbilden känslig för skalförskjutning. I sådana stadsmiljöer förändras helheten snabbt om flera enskilda projekt avviker från etablerade höjder och utbredning. I dessa delar av staden erbjuds få möjligheter att bryta sig ur befintlig skala. Endast projekt av stort allmänt intresse som uppvisar särskilt hög arkitektonisk kvalitet och relevans, kan prövas här med fokus på förbättrad helhetsverkan och omgivande stadsmiljö.

Möjligheten till påbyggnader på bebyggelse från tiden före andra världskriget är starkt begränsad

Stockholms fysiska identitet är uppbyggd av överlagrade förändringar, byggnaderna är inom rådande skala inbördes olika och vittnar om olika tidsepoker i stadsliv samt arkitekturhistoria och ger på samma vis plats för vår tids arkitektoniska tillägg. Byggnader och byggnadsmiljöer från tiden före andra världskriget har ofta en viktig roll för upplevelsen av Stockholm som en historisk stadsmiljö, vilket medför att påbyggnader i regel är olämpliga.

Att bevara den klassiska stenstaden stenstadens karaktär har hög prioritet

En viktig del av innerstadens identitet hör samman med utbredningen av *den klassiska stenstaden* (1870–1930) på malmarna och i delar av cityområdet. Bevarandet av stenstadens karaktär och bebyggelse har hög prioritet. Flertalet byggnader från denna period viktig betydelse för helhetsmiljön, oberoende av den enskilda byggnadens bebyggelsehistoriska klassificering. Avsikten är att bevara den klassiska stenstadens karaktär vad gäller byggnadsvolymer, hushöjder, byggnadsutförande och fastighetsindelning m.m. Vid behov kan stadsbyggnadsnämnden besluta om uppskov med att avgöra ansökningar om lov för påbyggnader och rivningar, för att kunna ändra äldre inaktuella detaljplaner och därigenom öka skyddet för befintliga byggnader.

Frihetsgraderna för förändringar är större i det moderna city

City är stadens mest föränderliga stadsdel och är under ständig utveckling som kräver särskild omsorg. Att stärka centrala Stockholm är en viktig strategi för staden som helhet. I det ingår att city kan fortsätta att utvecklas som en stadsmiljö som följer med sin tid – ett modernt city. Många av kvarteren har långa fasader med få variationer i funktion och uttryck bidrar till upplevelsen av en monoton och storskalig stadsmiljö. Den pågående utvecklingen med översyn av dessa cityfastigheter utgår från en ambition om en mer levande stadsmiljö med

kunskap om fastigheternas historia och arkitektoniska värde som utgångspunkt.

I många av efterkrigstidens bebyggelsekvarter i det moderna city har staden redan tillåtit en utökad byggrätt som möjliggör påbyggnader med 1–3 våningar på tidigare ej påbyggda hus. Det innebär *en måttlig skalförskjutning* och fler byggnader med 8–10 våningar som kan nå 35–40 meter över mark. Det medför en förhöjd siluett som fortfarande låter accenter, såsom Kungstornen och Hötorgshuset, vilka når cirka 60 meter över mark, sticka upp ur bebyggelsemassan. Stadens hållning är att denna utveckling kan fortgå. Konsekvenserna av måttligt höjda byggrätter är dock beroende av att de enskilda påbyggnaderna utförs så att de kan smälta in i ett uppdelat och varierat taklandskap samt att topografien inte blir otydlig och vyn mot karaktäristiska landmärken inte skymms från viktiga utsiktspunkter i staden. Erfarenheter visar att påbyggnader lättare smälter in i taklandskapets volymer och stadens siluett om de begränsas till delar av fastigheter eller kvarter. Påbyggnader bör inte utformas med stora reflekterande glaspartier utan hellre i material som bättre svarar mot det omgivande taklandskapets färg, form- och materialverkan. Frågan om påbyggnader ska alltid utgå från den enskilda fastighetens kulturhistoriska värde där stadsmuseets klassificeringskarta utgör ett vägledande kunskapsunderlag.

Samtidigt är det angeläget att bevara de relativt få resterna av äldre bebyggelse som överlevt 1950–1980 talets rivningsvåg i delar av city och i cityområdets utkanter. De utgör en kontrast till det moderna city som förstärker stadsmiljöns värde.

Höga hus får en särskild betydelse i stadslandskapet

Höga hus i innerstaden påverkar stadens siluett både inom och utanför riksintresset. För att bedöma om förslag med höga hus är förenliga med riksintresset krävs en bedömning av hur föreslagen nybyggnation påverkar innerstadens siluett och vyer samt av den samlade effekten av befintliga och nya höga hus. Höga hus får en särskild betydelse i stadslandskapet. Det ställer särskilda krav på att deras innehåll och arkitektoniska kvaliteter motsvarar den symbolverkan de får på grund av sin höjd.

Stadens syn på rivningar i innerstaden

Beträffande *rivningar* gäller olika synsätt beroende på vilket område det gäller och vilken betydelse byggnaden har för stadsmiljön (se vidare tema 1–8). Generellt finns starka invändningar mot att riva bebyggelse från tiden före andra världskriget. Även för särskilt värdefulla yngre byggnader kan rivning ifrågasättas.

Vid behov kan staden besluta om anstånd med ansökningar om lov, för att kunna ändra detaljplaner och införa rivningsförbud. När

staden prövar åtgärder som innebär rivning och nybyggnad behövs alltid en bedömning av konsekvenserna med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Stadens ambitioner är att om en byggnad rivs i innerstaden ska den ersättas med en ny av särskilt hög arkitektonisk kvalitet.

Stadens tolkning är att rivningar av enstaka byggnader som inte tillhör den äldre staden eller ligger i eller i anknytning till riksintressets värdekärnor vanligtvis inte påverkar läsbarheten av riksintressets uttryck. Däremot kan den nya byggnaden, beroende på storlek, höjd och gestaltning inverka negativt på en sammanhållen stadsmiljö, stadens siluett och vyer/blickfång och därmed indirekt på riksintresset.

Utgångspunkt i landskapets karaktär

En utgångspunkt vid alla förändringar bör vara att ta tillvara *landskapets karaktärsdrag* och stadens gröna kulturvärden när Stockholm växer. Innerstadens attraktiva parker och naturområden är viktiga att bevara, förvalta och utveckla så att kvaliteter och kulturvärden tas tillvara, samtidigt som de anpassas för ett högre utnyttjande när folkmängden ökar.

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 de stora penseldragen i stadsbilden. Staden har formats i samklang med landskapet. Historiskt sett har byggnader, broar och gator förstärkt eller underordnat sig de tongivande landskapselementen. Stockholm har i dag en sammanvävd gestalt av naturlandskap och bebyggelse.

Samlade miljöer av betydelse för att innerstadens årsringar ska vara avläsbara

Stockholm bevarar i högre utsträckning än de flesta större städer en struktur där stadens tillväxt tydligt kan utläsas av de årsringar som efterhand lagts till den äldsta historiska stadskärnan. De samlade miljöer som är av särskild betydelse för att stadens årsringar fortsatt ska vara avläsbara i stadsväven återfinns bland de områden som identifierats som värdekärnor inom riksintresset. De redovisas i följande tematiska beskrivning.

Bebyggelsetillägg vid vattenrummen innebär arkitektoniska utmaningar

Stadens vattenrum kantas av kajer och stränder. Ny bebyggelse kan bli ett värdefullt tillskott även i sådana känsliga lägen, förutsatt att den utformas med hög arkitektonisk kvalitet, med hänsyn till platsens identitet, omgivande byggnader, landmärken och till dess påverkan på stadsbilden. Att fortsätta traditionen med representativa märkesbyggnader nära vattnet bygger vidare på innerstadskaraktären. Kajer

och stränders offentliga karaktär ska utvecklas och förstärkas samtidigt som vattenspegelns utbredning värnas.

Ända sedan stadsmuren revs under 1600-talet och staden öppnade sig utåt har fastigheter med läge vid vattnet varit attraktiva. På dessa tomter har de mest påkostade och prestigefulla byggnaderna uppförts, exponerade och vida synliga i stadsbilden. Samtidigt har stadens strandlinjer och kajer långt fram i tiden varit viktiga platser för militär verksamhet, infrastruktur, handel och industri. Längs öarnas stränder har brygganläggningar och kajer därför avlöst varandra i takt med att staden utvecklats. När staden vuxit och dessa funktioner efter hand flyttat ut från de centrala delarna, har marken istället använts för ny, medvetet gestaltad och ofta påkostad bebyggelse. Med tiden har staden genom denna process vuxit fram kring ett antal vattenrum där de historiska årsringarna fortfarande är tydligt avläsbara.

Stadens siluett är baserad på kontraster mellan stenstadens bebyggelsemassa och enstaka accenter

Stockholms innerstad har en siluett som medvetet gestaltas genom århundraden utifrån de förutsättningar Stockholmslandskapet ger. Spelet mellan Söders höjder, åsryggen som löper genom staden, de lägre liggande delarna på Norrmalm och Östermalm och de öppna vattenrummen ger stadslandskapet unika kvaliteter.

Dagen siluett är baserad på kontraster mellan enstaka accenter och den stora, mer enhetliga byggnadsmassan med sitt varierade och ofta småbrutna taklandskap. Grundanslaget i dagens stadssiluett utgörs av stenstadens stora sammanhållna bebyggelsemassa på Norrmalm och Östermalm. Bebyggelsen här uppfördes till största delen under 1800-talets senare del och bildar den största samlade årsringen i stadsväven. Bebyggelsen utgör även den fond mot vilken Gamla stan, Riddarholmen, Stadshuset och innerstadens representativa stadsfronter avtecknar sig söderifrån.

Vyerna och blickfången från stadens utsiktsplatser är berömda

Lokaliseringen på öarna ger möjlighet att uppleva staden från många olika vinklar, och de öppna vattnet som omger Stockholm skapar vida perspektiv som ger siluetten en extra stor betydelse. Vyerna från stadens utsiktsplatser är berömda, välbesökta och omskrivna i litteraturen. Besökaren bjuds på ett panorama av Stockholms stadslandskap och siluett från högt belägna punkter som exempelvis Mosebackes terrass, Skinnarviksberget, Fjällgatan, Skansen, Fåfången, Vita bergen och Observatorielunden.



**Slottsbacken,
Storkyrkan
och slottet.**

Foto: Jany
Plevnik
Källa: Stads-
ledningskonto-
ret, Exigus

Tema: Den äldre stenstaden (medeltid – tidigt 1800-tal)

Den äldsta delen av Stockholm växte fram på den holme där Gamla stan ligger i dag. Här fanns den enda seglingsbara förbindelsen mellan Saltsjön och Mälaren, och topografin med en brant höjdrygg var lämplig ur försvarssynpunkt. Stora delar av denna äldsta stad finns kvar framför allt i Gamla stan och på Riddarholmen. Betydande lämningar finns också i de bevarade kulturlagren under jord. Alla dessa spår är viktiga för vår kunskap om hur Stockholm har uppstått och förändrats och hur det dagliga livet har sett ut för invånarna.

När Sverige blev stormakt på 1600-talet följde en önskan att forma om Stockholm till en moderna stad jämbördig med sina europeiska likar. En ny stadsplan med raka gator och rätvinkliga kvarter började ta form och ersatte malmarnas tidigare oregelbundna gatunät.

Värdebärande uttryck

De områden som utgör värdekärnor inom temat den äldre stenstaden är Slussen, Gamla stan, Riddarholmen, Det äldsta gatunätet på Södermalm, 1600-talets stadsplanestruktur, Blasieholmstorg, Gustav Adolfs torg, Kungsträdgården, Humlegården och Parklandskapet vid Brunnsviken.

Riksantikvarieämbetets riksintressebeskrivning omfattar även enskilda byggnader, eller grupper av byggnader, och företeelser som finns geografiskt spridda över staden men som tillsammans berättar om viktiga aspekter av dess historia. Inom temat den äldre stenstaden gäller det områden med stenhus från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet, både för aristokratin, den nya klasen av rika borgare och för ett lägre borgerligt skikt, stadspalats, borgargårdar, parker och inslag av grönska.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Inga större konflikter mellan olika intressen finns i nuläget kring den äldre stenstaden. De höga kulturvärden ska bevaras och lyftas fram som en resurs för stadens attraktivitet. Samtidigt är det ett övergripande intresse att bebyggelsen ska kunna fungera som moderna bostäder och lokaler. Det innebär avvägningar där hänsyn behöver tas till kulturvärden och andra intressen. Okunskap om bebyggelsens kulturvärden kan leda till ovarsamma och förvanskande ingrepp.

Förhållningssätt

Bebyggelse som vittnar om den äldre staden är en viktig del av Stockholms identitet och ska ses som en vital resurs. Möjligheten att utläsa de äldre utbyggnadsepokerna och därmed förstå hur staden utvecklats över tid är utgångspunkten för stadsutvecklingen.

I de äldsta delarna av Stockholm är stadsbilden känslig för skalförskjutning. Här förändras helheten snabbt om enskilda projekt avviker från etablerade höjder och utbredning. I dessa delar av staden erbjuds få möjlighet att bryta sig ur befintlig skala. Endast projekt av stort allmänt intresse som uppvisar särskilt hög arkitektonisk kvalitet och relevans kan prövas här med fokus på förbättrad helhetsverkan och omgivande stadsmiljö.

Bebyggelsemiljöer som ingår i värdekärnorna för den äldre stenstaden har hög känslighet för ändringar. Det innebär i princip att äldre byggnader ska bevaras, att påbyggnader inte är lämpligt och att förtätning inte är aktuell.

Huvudfokus i stadens hantering av den äldre stenstaden är att byggnader inte får förvanskas och att alla ändringar ska utföras varsamt och med beaktande av värdebärande byggnadsdelar

och karaktärsdrag. Prövning av bygglovsfrågor förutsätter medverkan av certifierad sakkunnig på varsamhet och antikvarisk konsekvensbedömning av projektet.

För att öka förståelsen för bebyggelsens kulturvärden pågår ett utvecklingsarbete mellan Stockholms stadsmuseum och stadsbyggnadskontoret om både plan- och bygglovfrågor, liksom pedagogiska frågor som till exempel handlar om att nå ut med information till fastighetsägare och verksamhetsutövare i Gamla stan. Ett samarbete pågår också med fastighetskontoret om förvaltningen av de byggnader med särskilt höga kulturvärden som finns i stadens ägo, bland annat Börshuset i Gamla Stan.

Värdekärnor och företeelser

Slussen

Slussen är en historisk entré till Stockholm och en förbindelselänk mellan Södermalm och Gamla stan. Slussens läge som knutpunkt och platsens unika historiska och stadsbildsmässiga betydelse ska speglas i utformning och innehåll. Platsens centrala läge och betydelse motiverar en högklassig gestaltning med fokus på att skapa liv dygnet runt. De ytor som frigörs kan nyttjas till nya funktioner av både kulturell och kommersiell karaktär.

Staden har 2011 antagit en ny detaljplan för området vid Slussen som vunnit laga kraft. Syftet med planen är att utöka utflödet till Saltjön 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.

Gamla Stan

Gamla stan är en miljö av omistligt värde, sett både ur svenskt och internationellt perspektiv. Området präglas av 700 år mänsklig aktivitet och byggnadernas mångfald vad gäller ålder, funktion och arkitektonisk rikedom speglar Stockholm som bostadsort, handelsstad, administrativt centrum och huvudstad.

Gamla Stan omfattas av 44 äldre detaljplaner och en tilläggsplan från 1980 som infört en bestämmelse om kulturreservat. Flera byggnader skyddas som byggnadsminne. Ett utvecklingsarbete pågår mellan Stockholms stadsmuseum och stadsbyggnadskontoret om plan- och bygglovfrågor samt information till fastighetsägare och verksamhetsutövare i Gamla Stan. Fastighetskontoret arbetar med att utveckla formerna för stadens förvaltning av byggnader med särskilt höga kulturvärden, av byggnadsminnesklass.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Småskaliga gatunätet följer topografien.
- Smala och djupa fastigheter som ger en stor variation i gatumiljö och taklandskap.



Riddarholmen.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

- Bebyggelsen, med spår av medeltida murverk och unika stilelement från 1600-, 1700- och 1800-talen.
- De enskilda byggnadernas arkitektur, de kalkputsade fasaderna och de kulturhistoriskt värdefulla inredningarna.
- Byggnadsdetaljer så som fönster, entréportar och ornamentik bildar sammantaget en karaktäristisk helhetsbild.
- Gatubeläggning av storgatsten och kullersten.

Riddarholmen

Riddarholmens byggnader visar på kyrkans, statens och adelns närvaro och det inflytande dessa hade på huvudstaden och landet. Arkitekturen har hög klass. Kyrkan och de kringliggande palatsen skapar en stram och storskalig atmosfär.

Riddarholmen omfattas av en äldre stadsplan från 1942 som anger större delen av ön som kvartersmark avsedd för allmänt ändamål. Något kulturskydd anges inte. Tolv byggnader och bebyggelsemiljöer skyddas som statliga byggnadsminnen. Genom att området i sin helhet förvaltas av Statens Fastighetsverk bedöms inte några särskilda skyddsåtgärder behöva vidtas.

Det äldsta gatunätet på Södermalm

Mariagränd, Klevgränd, Urvädersgränd samt Pryssgränd och en del av Bastugatan är de enda kvarvarande gatusträckningarna från tiden före 1600-talets regleringar på malmarna. De ger en värdefull bild av hur den äldre staden såg ut med sina oregelbundna gator som följde topografien. Flera av dem har ett stort upplevelsevärde med den ålderdomliga stenläggningen och husen som kantar de smala gränderna.

1600-talets stadsplanstruktur

Den stadsplan med gatusträckningar och kvartersformer som lades ut under 1600-talet har haft stor betydelse för innerstadens utformning fram till i dag och är fortfarande tydligt avläsbar. Det gäller bland annat gator som Drottninggatan, Storgatan och Götgatans norra del, som ännu har kvar dåtidens gatubredder om 18–20



Drottninggatan.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

alnar (10–12 meter) och delvis omges av äldre bebyggelse. Arbete med att tydligare kartlägga bevarade spår av 1600-talets stadsplanestruktur i form av bevarade gator, kvarter, öppna platser och parker har påbörjats.

Blasieholmstorg

Blasieholmstorg är ett exempel på den förändring av huvudstaden som genomfördes vid 1600-talets mitt för att manifesteras den svenska stormakten. Det långsmala torget, som omges av representativa privatpalats, är med sin oförändrade planstruktur av stort intresse som stadsbyggnadshistoriskt exempel. Vid Blasieholmstorg är flertalet av palatsen av byggnadsminnesklass och två skyddas som byggnadsminne. Gällande detaljplaner omfattar delvis kulturskydd. Inga ytterligare åtgärder bedöms behöva vidtas.

Gustav Adolfs torg

Gustav Adolfs torg har haft en roll som samlingsplats vid historiska händelser. Den stor slagna utformningen där slottet, Norrbro och arvfurstens palats bilda en helhet, som vittnar både om platsens betydelse och om 1600-talets och det sena 1700-talets stadsplaneideal efter europeiska förebilder.

Kungsträdgården

Kungsträdgården är Stockholms äldsta park och speglar den svenska parkens historia. I grunden finns 1400-talets kungliga köksträdgård. Parken är i dag en av Stockholms viktigaste offentliga platser, senast omgestaltad på 1990-talet. Parken omfattas av en äldre detaljplan som fortfarande bedöms vara i huvudsak aktuell.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Träden, statyerna, fontänerna och bebyggelsen från skilda tider är betydelsefulla delar som vittnar om Kungsträdgårdens historia, olika perioders stilideal och parkens användning.
- De omgivande byggnadernas representativa fasader bidrar till upplevelsen av ett viktigt offentligt rum.

Humlegården

Humlegården är Stockholms näst äldsta bevarade park. Parken vittnar om en social- och samhällshistorisk utveckling där allt fler samhällsklasser efter hand fått tillgång till stadens offentliga rum. Detaljplan saknas.

Värdebärande karaktärsdrag:

Dagens Humlegården bär tydliga spår av flera perioders trädgårdskonst och karaktäriseras av tre historiska lager.

- Allésystemet och de bevarade lindarna från 1600-talet representerar den franska barockträdgården och vittnar om parkens höga ålder.
- Det sena 1800-talets romantiska parkideal med alléer, slingrande gångsystem, exotiska trädslag och skulpturer exemplifierar tankarna bakom den tidens stadspark.
- Vid mitten av 1900-talet moderniserades parken och kom alltmer att bli en plats för lek, umgänge och rekreation för hela familjen präglad av Stockholmsstilens betning av aktiviteter. Parkleken Humlan och vattenbutiken vid Floras kulle, den enda kvarvarande inom staden, är exempel på detta.

Parklandskapet vid Brunnsviken

Brunnsvikens parklandskap ligger inom Kungliga nationalstadsparken och är tillsammans med Hagaparken i Solna exempel på ett stadsnära parklandskap som formats med utgångspunkt från 1700-talets romantiska ideal.



Äldre bebyggelse på Söder.

Foto: Arne Fredlund
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Tema: Tidig bebyggelse på malmarna

Stormaktstidens fall på 1700-talet inledde en ekonomisk och befolkningsmässig stagnationsperiod i Stockholms utveckling. Samtidigt förändrades den sociala skiktningen när adelns betydelse gick tillbaka och borgarståndet började ta mer plats och sätta sin prägel på staden. Stadsbilden kom att förändras efter ett antal förödande bränder, som ledde till förbud att bygga nya hus av trä. På malmarna byggdes också malmgårdar av förmögna stadsbor, där de kunde tillbringa sin fritid och odla för husbehov eller försäljning. Södermalm ger i dag den bästa bilden av detta förindustriella samhälle genom att stora sammanhängande delar har bevarats, bland annat på Mariaberget och Katarinaberget, medan andra stadsdelar har genomgått större förändringar.

Värdebärande uttryck

Från hela perioden återstår i dag endast en liten del av vad som byggdes, omkring 300 hus, mestadels på Södermalm. Södermalm har sammanhängande delar av tidig bebyggelse på malmarna, som har bevarats medan andra stadsdelar har genomgått större förändringar. Det gäller bland annat bebyggelse utmed den höga förkastningsbranten mot Mälaren och Saltsjön. Där finns kvar åtskillig äldre bebyggelse som följer ett mer oreglerat gatunät som visar den förindustriella stadens skala och karaktär.

De flesta äldre byggnaderna har under århundradena byggts om och till för att passa olika tiders smakriktningar och behov. Det gör att det är svårt att tala om ”originalutförande”. Dagens byggnader och trädgårdar utgörs av summan av de förändringar som respektive fastighet upplevt. Områden av det här slaget är värdefulla genom möjligheten att uppleva och förstå en komplexitet och kontinuitet i stadens förändring och att de tillsammans ger en bred bild av människors liv och verksamhet.

Fram till 1960-talet förföll områden med tidig bebyggelse på malmarna. Det fanns planer på att sanera och riva stora delar. Men i slutet på 1960-talet skedde en attitydförändring. Planerna stoppades och områdena avsattes i stället som kulturresevat. Staden köpte samtidigt in många av de äldre fastigheterna som i dag förvaltas av AB Stadsholmen. Byggnaderna rustades varsamt och blev snabbt omtyckta bostadsområden.

De områden som utgör värdekärnor inom temat tidig bebyggelse på malmarna är Fjällgatan, Katarinaberget, Vita bergen, Åsöberget och Östra Mariaberget. De beskrivs var för sig efter redovisningen av stadens syn på hur de utpekade värdekärnorna ska tillgodoses.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Oreglerade gator anpassade efter stadens höjder.
- Trädgårdarna som viktiga gröna inslag i stenstaden och de omgivande träplanken.
- Den småskaliga bebyggelsen som utgör en markant kontrast till den omgivande täta stenstaden.
- Gatubeläggning av storgatsten och kullersten.
- Byggnadsdetaljer så som fönster, entréportar och ornamentik bildar sammantaget en karaktäristisk helhetsbild.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Inga större konflikter mellan olika intressen finns i nuläget kring den tidiga bebyggelsen på malmarna i värdekärnorna. Områdenas höga kulturvärden ska bevaras och lyftas fram som en resurs för stadens attraktivitet. Samtidigt är det ett övergripande intresse att bebyggelsen ska kunna fungera som moderna bostäder och lokaler. Det innebär avvägningar där hänsyn behöver tas till kulturvärden och andra intressen.

Förhållningssätt

Bebyggelse som vittnar om den förindustriella tiden på malmarna är en viktig del av Stockholms identitet. Möjligheten att utläsa de äldre utbyggnadsepokerna och därmed förstå hur staden utvecklats över tid är utgångspunkten för stadsutvecklingen.

Byggnader, gator, parker och platser som ingår i värdekärnorna har hög känslighet för förändringar. Det innebär i princip att äldre byggnader ska bevaras, att påbyggnader inte är lämpligt och att förtätning inte är aktuellt. Med äldre byggnader avses här byggnader uppförda under perioden 1600 till 1860-tal.

Huvudfokus i stadens hantering av den tidiga bebyggelsen på malmarna är att byggnader inte får förvanskas och att alla ändringar ska utföras varsamt och med beaktande av värdebärande byggnadsdelar och karaktärsdrag. Prövning av bygglovsfrågor förutsätter medverkan av certifierad sakkunnig på varsamhet och antikvarisk konsekvensbedömning av projektet.

Stadsholmen äger och förvaltar merparten av bebyggelsen inom kulturreservaten på östra Mariaberget, Skinnarviksberget, Åsöberget och Vita Bergen samt området vid Katarina kyrka. 1992 inrättade Stadsholmen ett kulturhusråd med ledande byggnadsvårdsexperten som medverkar vid bolagets utveckling av nya metoder och principer för förvaltning och vård av kulturhus. Husens exteriörer är relativt välbevarade och de restaureras successivt för att ta fram de ålderdomliga interiörerna.

Värdekärnor och företeelser

Fjällgatan

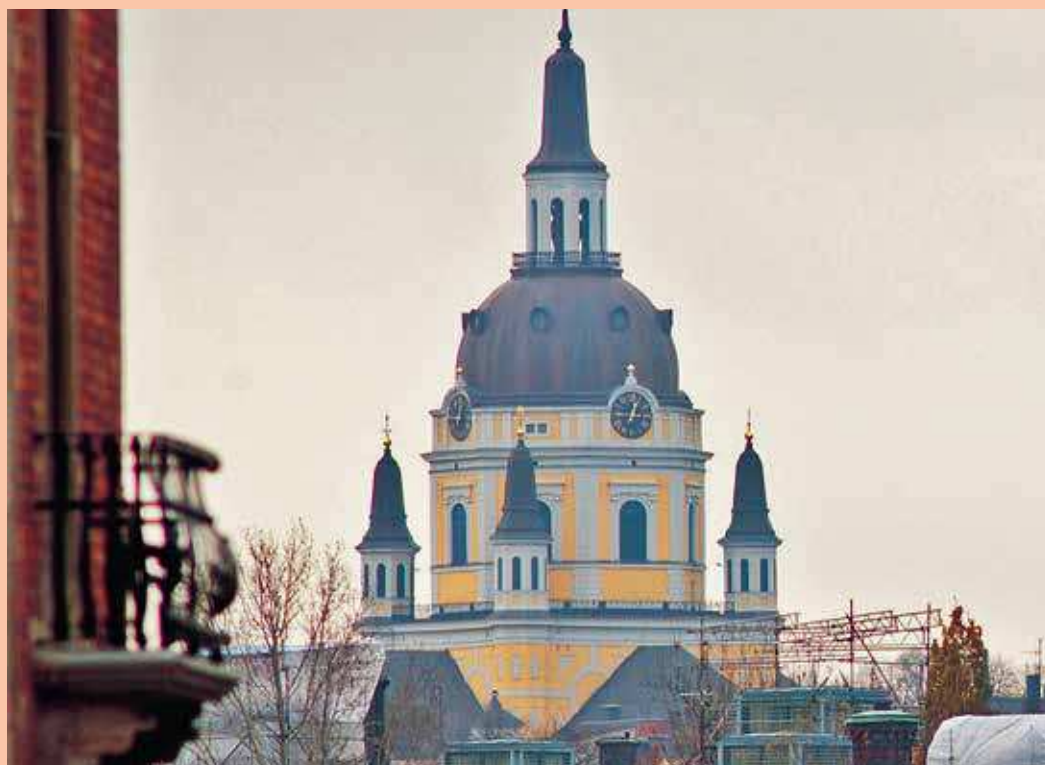
Den välbevarade småskaliga trä- och stenhusbebyggelsen med terrasserade trädgårdstomter har rötter har stort kulturhistoriskt värde som ett välbevarat exempel på bostadsförhållanden med rötter i 1720-talet. Husen är ofta enkla men har ändå fint bearbetade detaljer som gavelfält och fönsteromfattningar samt bevarade inredningar med exempelvis dekorativt målade tak. Detta vittnar om att fastighetsägarna tillhörde ett samhällsskikt med viss social status och ekonomiska möjligheter. Bebyggelsemiljön är skyddad som kulturreservat i stadsplan Pl 7374 från 1974.

Katarinaberget

Området vid Katarinaberget drabbades hårt av en brand 1723 och är till stor del återuppfört därefter. Det innehåller många byggnader från 1700-tal och tidigt 1800-tal och är en blandad miljö med stort kulturvärde. De välbevarade husen och bostäderna berättar om 300 års byggnadstraditioner och om livet för framför allt en relativt välbeställd borgarklass. I synnerhet är bebyggelsen och gårdsmiljöerna utmed södra sidan av Mäster Mikael's gata intressant på grund av sin ålder och utformning. Bevarade byggnader för företag och manufakturverksamhet pekar på periodens särpräglade företagsverksamhet och på malmarnas betydelse för den förindustriella staden. Hur 1700-talets byggnadsordningar successivt ändrade stadens utseende avspeglas också i den blandade bebyggelsen. Området omfattas av flera detaljplaner, varav de yngre innehåller skyddsbestämmelser.

Katarina kyrka.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret



Vita bergen

Vita bergen är ett höglänt område med småskalig och varierade bebyggelse från 1700- och 1800-talen. En del är utkantsbebyggelse i timmer för arbetare i närliggande fabriker och hamnar. Trähusen vid Bergsprängargränd och Mäster Pers gränd, med små rumsvolymer och låga takhöjder, representerar byggnadsskick och levnadsförhållanden för de minst privilegierade. Bebyggelsen vid Nytorget och Malmgårdsvägen har ett mer stadsmässigt utförande. Trots om- och tillbyggnader under 1800-talet har området bevarat sin ålderdomliga karaktär och har stort kulturvärde. Till områdets karaktär hör också plankomgärdade gårdar och smala, grusade gränder. Den värdefulla bebyggelsen angavs som kulturresevat i ett beslut 1956 och omfattas av skydd i detaljplaner Pl 5836 från 1975 och Pl 7995 från 1988.

Åsöberget

Bebyggelsen på Åsöberget består av ett 30-tal små, tätt sammanbyggda timmerstugor som klättrar på sluttningen. Små täppor döljs bakom rödmålade plank. Stugorna är till stor del uppförda under 1700-talet för arbetare i hamnen. Under 1950- och 1960-talen genomgick husen omfattande upprustning och i en del fall revs byggnader och ersattes av nya eller ditflyttade hus från andra håll i staden. Åsöberget ger trots den hårdhanta restaureringen en tydlig upplevelse av den småskaliga utkantsbebyggelsen för stadens fattiga invånare. Området har stort kulturhistoriskt värde och anges som kulturresevat i ett beslut 1956 och skyddas enligt gällande stadsplan Pl 5835 från 1984.

Östra Mariaberget

Bebyggelsen vid Östra Mariaberget tillkom efter en stor brand 1759 och är ett enastående exempel på 1700-talets medvetna stadsbyggande. Husen uppfördes i 2–3 våningar med väl pro-

portionerade och slätputsade fasader i ljusa gula toner. Taken var brutna och täckta med tegel. Under 1800-talets andra hälft byggdes många av husen om och en del, särskilt mot Hornsgatan, fick påbyggnader. Området är skyddat som kulturresevat i en stadsplan Pl 7374 från 1974.

Östra Mariaberget har en intressant, samlad stenstadsbebyggelse från tiden efter branden 1759. Området ger därför en ovanligt sammanhållen bild av 1700-talets stadsbyggande i Stockholm. Bebyggelsen med gathus, gårdshus och innergårdar ger också värdefull kunskap om invånarnas levnadsförhållanden, sociala sammansättning och företagsverksamhet.

Till Mariabergets bärande karaktärsdrag hör de förhållandevis små byggnadsvolymer med tidstypisk utformning, den enhetliga färgsättningen och de smala, backiga gatorna där flera har en ålderdomlig stenläggning. Mariabergets dominerande läge i bergsslutningen mot Mälaren gör området till ett av de mest särpräglade i Stockholms stadsbild. Området är skyddat som kulturresevat i en stadsplan Pl 7374 från 1974.



Åsögatan österut från Skeppargränd (nuv. Åsögatan 195).
Foto: Kasper Salin Källa: Stockholms stadsmuseum, Stockholmskällan



Kungliga Myntet på Kungsholmen.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Tema: Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad

Militären och industrin har i dag mist sin en gång så stora betydelse för innerstaden, medan sjöfarten och hamnverksamheten i innerstaden fått en ny inriktning på passagerartrafik. Materiella lämningar från dessa verksamheter kan ge viktiga inblickar i Stockholms och stockholmarnas skiftande historia och liv.

Under 1600-talets stormaktstid, då Östersjön närmast var ett svenskt innanhav, koncentrerades för en tid viktiga militära verksamheter och rustningsindustrin hit. Från slutet av 1700-talet blev Ladugårdsgärdet, på nuvarande norra Djurgården och delar av Östermalm, med sina stora öppna ytor militärens stadsdel framför andra. Industristaden Stockholm förknippas främst med det sena 1800-talets stora ekonomiska uppsving och industrialismens genombrott. Den mekaniska verkstadsindustrin och bryggerinäringen hörde till de största verksamhetsgrenarna med stora, ofta påkostade industribyggnader.

Värdebärande uttryck

Spåren från den militära närvaron i innerstaden är i dag framför allt koncentrerade till Skeppsholmen och tidigare regementen samt vissa andra byggnader på Östermalm, samt det stora övningsfältet på Ladugårdsgärde.

Kajanläggningar, kvarvarande tullhus och magasin vittnar om innerstadens Stockholm som en hamnstad. Tack vare den omfattande skärgårdstrafiken har delar av hamnverksamheten som är inriktad på passagerartrafik kunnat bibehållas i innerstaden. Det förstärks också av utvecklingen av besöksnäringarna, med lokala turistbåtar, färjetrafik över Östersjön och ökade anlöp av kryssningsfartyg.

Med tiden flyttade industrierna ut från innerstaden och stora verkstäder, som Atlas och

Bolinders, revs och ersattes av bostadsområdet. Bryggeribyggnaderna har i högre grad överlevt och funnit nya funktioner, till exempel S:t Eriks bryggeri vid Kungsholms torg eller Neumüllers bryggeri, numera Stalands möbler, på Södermalm. Här och var i stenstadens kvarter finns också mindre före detta fabriksbyggnader insprängda, som Kapsylfabriken på Tjärhovsgatan. Under 1900-talet har nyetableringar av industrier i innerstaden främst skett i utkanterna.

De områden som utgör värdekärnor inom temat Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad är Djurgårdsstaden, Skeppsholmen och Kastellholmen, Beckholmen, Barnängen, kvarteret Kungliga Myntet, Ludvigsbergs mekaniska verkstad och Münchenbryggeriet.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Genom att de militära och industriella verksamheterna till stor del upphört eller flyttat från innerstaden innebär det en utmaning att finna ny användning för kvarvarande byggnader och anläggningar. Det innebär en avvägning mellan byggnadsvård, förutsättningar för ny användning och ekonomi.

Förändringen av hamnverksamheten innebär minskade störningarna för omgivningen och skapar möjligheter att kajer och andra anläggningar integreras bättre i innerstadens stadsliv.

På Beckholmen pågår en omvandlingsprocess med syfte att säkerställa allmänhetens tillträde till delar av Beckholmen och möjliggöra fortsatt användning av dockanläggningen och en varvsverksamhet anpassad med hänsyn till bostäderna i Djurgårdsstaden. Samtidigt ska platsens höga kulturvärden bevaras, vilket ställer höga krav på utredningar och lösningar.

Förhållningssätt

Byggnader som ingår i nedan angivna värdekärnor har hög känslighet för förändringar. Det innebär i princip att äldre byggnader ska bevaras och att påbyggnader inte är lämpligt.

Möjligheten att avläsa stadens roll som sjöfarts-, militär- och industristad tillgodoses genom att en representativ del av resterande byggnader från respektive funktion bevaras. Det innebär att frågor rörande bevarande och utveckling av enskilda byggnader prövas med utgångspunkt från dess påverkan på beståndet i sin helhet.

Värdekärnor och företeelser

Djurgårdsstaden

Djurgårdsstadens sammanhållna bebyggelse för hantverkare och sjömän speglar flottans och sjöfartens betydelse för Stockholm. Den välbevarade stadsplanen från 1736 utmärks av oregelbundna kvarter och smala gator som följer topografin. Flera enskilda har rötter i tiden omkring 1730. Djurgårdsstaden skyddas genom miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker och ingår i den fördjupade översiktsplanen för den Kungliga Nationalstadsparken.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Oregelbundna kvarter och smala gator som följer topografin.
- Små enkla trähus med timmerstomme och rötter i 1730-talet.
- Nybyggda och ombyggda mer påkostade hus från 1800-talet.
- Plank och grönskande gårdar.
- Ålderdomlig gatubeläggning och belysning.

Skeppsholmen och Kastellholmen

Skeppsholmen och Kastellholmen har präglats av flottans verksamhet på öarna. När försvaret avvecklat sin verksamhet har byggnader och anläggningar i stället tagits i bruk för kultur- och museiverksamhet. Kompletteringsbebyggelse har tillåtits i begränsad omfattning. Området har stort kulturvärde och ägs av Statens Fastighetsverk. Det skyddas genom miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker och ingår i den fördjupade översiktsplanen för den Kungliga Nationalstadsparken. Helhetsmiljön och flertalet av de äldre byggnaderna är statliga byggnadsminnen och omfattas av särskilda skyddsbestämmelser som garanterar bevarande av ett tjugotal särskilt viktiga byggnader, liksom att öarna hålls i sådant skick att områdets utseende och karaktär inte förvanskas.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Helhetskaraktären.
- Bevarade byggnader med en kontinuitet från 1600-talet till 1900-talets början.
- Spännvidden från bostadshus och kaserner till administrationsbyggnader, vaktlokaler och magasin.



Storskär förtöjd vid Strömkajen.
Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

- Den ovanligt stora mängden byggnader från 1800-talets första hälft.
- Den medvetet planerade och planterade grönskan.

Beckholmen

På Beckholmen har en till Stockholms handel och sjöfart knuten verksamhet kontinuerligt bedrivits sedan 1600-talet. Den stora dockanläggningen tillsammans med den bevarade bostadsbebyggelsen utgör en egenartad industrimiljö. För närvarande genomförs en omvandlingsprocess. Syftet är att säkerställa allmänhetens tillträde till delar av Beckholmen och möjliggöra fortsatt användning av dockanläggningen och en varvsverksamhet anpassad med hänsyn till bostäderna i Djurgårdsstaden. En kulturmiljöanalys har utförts som visar att kulturvärdet stöds om varvsverksamheten kan fortgå. Områdets allvarliga markföroreningar har sanerats. Beckholmen skyddas genom miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker och ingår i den fördjupade översiktsplanen för Kungliga Nationalstadsparken.

Barnängen

Barnängen omfattar kvarteret Barnängens gård och är en för Stockholm ovanligt välbevarad, samlad industrimiljö med byggnader till stor del från 1700-talet och med tillägg från 1800-talet. Under glansperioden var Barnängen Stockholms största arbetsplats och textilindustri. Området skyddas som kulturresevat genom detaljplan Dp 91044 från 1995.



Svea Artilleriregemente flyttade 1877 in i kaserner vid Valhallavägen. Byggnaderna används i dag som kontor.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Kungliga Myntet

Kvarteret kungliga myntets ålderdomliga och småskaliga bebyggelsemiljö utgör en av innerstadens få bevarade äldre industrianläggningar. Det är en miljö med rötter ända ned i 1600-talet som speglar Stockholms betydelse som industristad under flera hundra år. Kvarteret är också starkt förknippat med det år 1850 hitflyttade Kungliga Myntverket med den för hela landet viktiga mynttillverkningen som låg kvar fram till 1974. Delar av kvarteret är byggnadsminne och Kvarteret omfattas av en gammal stadsplan för hela Kungsholmen, L-239 från 1880.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Den ålderdomliga och småskaliga bebyggelsemiljön.
- Årsringarna i bebyggelsen.
- Gjutjärnsstaket mot Hantverkargatan.

Ludvigsbergs mekaniska verkstad och Münchenbryggeriet

Ludvigsbergs mekaniska verkstad och Münchenbryggeriet representerar två av de mest fram-

gångsrika branscherna i 1800-talets Stockholm. Tillsammans utgör de en kulturmiljö av stor industrihistorisk betydelse. Områdets anslående byggnader och det dramatiska läget vid foten av det ursprängda Skinnarviksberget har stor betydelse för stadsbilden och fronten mot vattnet. Ludvigsbergs mekaniska verkstad och disponentvillan omfattas av kulturskydd i en detaljplan PI 6997 från 1977. Münchenbryggeriet omfattas av en detaljplan PI 7943A från 1983 som innebär att byggnaderna avses bevaras och att delar av bebyggelsen närmast vattnet skyddas som kulturresevat.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Årsringarna i industriarkitekturen.
- De anslående byggnaderna och det dramatiska läget vid foten av det ursprängda Skinnarviksberget.
- De oputsade tegelfasaderna med detaljer av natursten.
- Ludvigsberg: Helhetsmiljön med verkstadslokaler och bostäder för både ledning och arbetare.



Hantverkargatan på Kungsholmen.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Tema: Den klassiska stenstaden (1870–1930)

Stockholm upplevde under 1800-talets andra hälft en kraftig förändring av stadsbilden. Befolkningen tredubblades till 300 000 vid sekelskiftet. Staden var inte beredd på den stora ökningen och den sanitära standarden var usel, med en dödlighet som bitvis översteg andra europeiska städer. Bostadsbristen medförde ett intensivt byggande och staden växte långt utöver sina tidigare gränser. Nya bostäder byggdes tätt med slutna kvarter i rutnätsmönster över malmarna. De ersatte äldre, lantlig bebyggelse med trädgårdar och åkrar. Nya behov ledde också till en mängd nya byggnadstyper för gas- och elverk, vattentorn, skolor, sjukhus, varuhus, banker och kontorsbyggnader. Nöjes- och kulturlivet blomstrade och museer, teatrar och musiklokaler uppfördes.

Den snabba utbyggnaden av staden följde en ny stadsplanestruktur med höga ambitioner, till stor del med utgångspunkt från Lindhagens stadsplaneförslag och en byggnadsordning från 1870-talet, med esplanadsystem, paradplatser, parker och tydliga förhållanden mellan gatubredder och hushöjder.

Definition

Begreppet *den klassiska stenstaden* används här för de delar av Stockholm som präglas av en tät kvartersstad med bebyggelse från 1870–1930 samt har en utbredning på Östermalm, Södermalm, Kungsholmen och Norrmalm. Dit räknas inte det moderna city, men däremot bedöms citys bevarade äldre delar, oftast mer perifert belägna, ingå. Stockholms expansion har inneburit att stenstadens gräns successivt flyttats längre bort från stadens centrum. I denna text syftar *den klassiska stenstadens gräns* på där den slutna kvartersbebyggelsen upphör och övergår i friare strukturer, tidsmässigt omkring 1930.

Värdebärande uttryck

Den klassiska stenstadens täta och relativt enhetliga bebyggelse med sin karaktäristiska kvartersformer, gatusträckningar, bebyggelsens skala, höjder och fasadindelning är till stor del intakt. I dag finns planmönstret med kringbyggda kvarter kvar liksom mängder av byggnader från det sena 1800-talets expansionsperiod.

De många hyreshusen som byggdes präglar stora delar av malmarna, med sina normalt fem våningar höga hus vid 18 meter breda gator och sina tidstypiska, dekorerade fasader i puts eller natursten. De enskilda byggnaderna har väsentlig betydelse som en del av stadsbildens helhet, oberoende av vilket kulturvärde de har som enskilda objekt.

Den klassiska stenstaden har visat sig vara en långsiktigt hållbar stadsstruktur, som kunnat anpassas till nya levnadsmönster, ny infrastruktur och kollektivtrafikens förutsättningar.

De områden som utgör värdekärnor inom temat den klassiska stenstaden är: 1800-talets stadsplanestruktur och esplanaderna, Bergsparkerna, Birger Jarlsgatan och Kungsgatan. De beskrivs var för sig nedan efter redovisningen av stadens syn på hur de utpekade värdekärnorna ska tillgodoses.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Stadsplanestruktur med ett givet förhållande mellan hushöjd och gatubredd.
- Kvartersindelning som bygger vidare på den rätvinkliga 1600-talsstrukturen.
- Breda trädkantade esplanader och platser samt bergsparker.
- Enhetlig höjdskala och en småskalig fastighetsindelning med sammanbyggda fasader i gatuliv och kringbyggda gårdar.
- En tät integration av bostäder och verksamheter.

- Gatufasadernas tydliga uppdelning i sockelvåning och huvudfasad, oftast med markerad takfot och ibland med attikavåning, samt enkla gårdsfasader.
- Sluttande tak, oftast plåttäckta, med en lutning på upp till 45 graders vinkel från fasaden som ger ett karaktäristiskt taklandskap.
- Byggnadsdetaljer.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Innerstaden behöver kompletteras med nya bostäder och andra byggnader där det är möjligt. Annars blir det svårt att klara befolkningsutvecklingen och trycket på att många vill bo i innerstaden.

Den klassiska stenstaden omfattas till stor del av äldre planer som är inaktuella. Byggrätten stämmer inte alltid med befintliga hus. Gällande planer kan därför inte automatiskt tas som utgångspunkt för lovprövning. Vid behov kan det bli aktuellt att ta anstånd med lovbeslut för att ändra gällande planer så att det blir lämpligheten av föreslagna åtgärder som styr bedömningen och inte planformalia. Stora delar av den klassiska stenstaden omfattas av tilläggsplaner med bestämmelser om bostadsanvändning. Syftet med dessa har varit att hindra kontorisering av bostäder. Däremot är avsikten inte att hindra butiker, serveringar, förskolor eller annan service i bostadshusens bottenvåningar. Vid behov kan planändringar behövas för att undanröja formella hinder för sådana åtgärder.

Gator med alléträd och gröna stjärnplatser har bevarats, men träd har ofta behövt bytas ut på grund av skador eller sjukdomar. Under slutet av 1900-talet och början av 2000-talet har en del befintliga gator planterats med träd. Erfarenheterna visar att det fungerar väl på bredare gator, men att träd som planteras på stenstadens traditionella 18 meters gator kräver mer omfattande växtbäddar för att utvecklas bra.

Förhållningssätt

Det är ett övergripande intresse att slå vakt om den klassiska stenstadens särprägel, historiska karaktär och attraktivitet som bostads- och stadsmiljö. De sammanhängande områdena på malmarna med bebyggelse från 1870–1930 ger Stockholm en stark prägel av en historisk Europeisk storstad.

För att behålla upplevelsen av den klassiska stenstaden behöver bebyggelsemassan fortsätta att domineras av bebyggelse från tiden före 1930 och inte luckras upp med många nya inslag. Åtgärder som innebär rivning och nybyggnad kan, om de upprepas flera gånger, medföra risk för ackumulerad skada i en enhetlig äldre miljö. På samma sätt kan påbyggnader

på äldre hus, om de blir vanliga, medföra att upplevelsen av stadsmiljöns historiska karaktär försvagas. Det allmänna intresset av att bevara den klassiska stenstadens karaktär har i sådana situationer normalt större tyngd än fastighetsägarens enskilda intresse.

Bebyggelsen kan fortsätta att utvecklas genom att mer begränsade förändringar, som exempelvis vindsinredningar, inre modernisering, lämpligt placerade och utförda balkonger, nya lösningar för sophantering och tillgänglighet med mera prövas i enlighet med varsamhetskraven i plan- och bygglagen. Stadsbyggnadskontorets vägledning för vindsinredningar och balkonger utgör underlag för prövning.

Nyare byggnader och stadspartier som inte domineras av den klassiska stenstadens täta bostadskvarter kan förändras med friare förutsättningar. Stadens bedömning är att det oftast inte skadar den klassiska stenstadens historiska särprägel ifall om- och nybyggnader berör sådana byggnader och stadspartier som tillkommit genom rivnings- och saneringsvägen 1930–1980 eller där den klassiska stenstadens täta bostadsbebyggelse aldrig har genomförts. Det senare kan exempelvis gälla industri kvarter, sjukhusområden eller trafikområden, som kvarteret Tobaksmonopolet, Sabbatsbergs och St Eriks sjukhus samt Norra och Södra station. Sådana områden kan omvandlas med ny bebyggelse i kombination med att vissa karaktärsbildande äldre byggnader bevaras och den klassiska stenstadens karaktärsdrag beaktas.

Sårbarhet respektive tålighet i relation till kulturvärden behöver dock alltid bedömas vid större förändringar. Vid åtgärder i innerstaden utanför den klassiska stenstadens gränser finns det inte någon grund att hänvisa till det sena 1800-talets höjdskala eller karaktärsdrag med hänsyn till riksintresset.

Många byggnader inom den klassiska stenstaden har relativt låg kulturhistorisk klassificering (gul klass) på grund av att de inte har bevarat sitt ursprungliga skick utan förändrats sedan de byggdes. Om alla sådana skulle ersättas av nya byggnader förlorar stadsmiljön sin historiska prägel. Vid prövning av åtgärder som berör den klassiska stenstaden ska därför betydelsen för stadsmiljön vara avgörande och inte den enskilda byggnadens kulturhistoriska klassificering.

Vid åtgärder inom den klassiska stenstadens gräns är det viktigt att uppmärksamma ifall det sena 1800-talets stadsplanstruktur påverkas. Det gäller kvartersformer, gatusträckningar och bebyggelsens fasadindelning, skala och byggnadshöjder i förhållande till gatan. I det sena 1800-talets stadsplanstruktur ingår esplanadsystemet med dess inramning av praktfulla bebyggelsemiljöer. Stenstaden präglas också

av sina små och stora parker och andra gröna partier. Många av dem är uppskattade och viktiga att slå vakt om i en allt tätare stadsmiljö.

Den klassiska stenstaden omfattas till stor del av inaktuella stadsplaner från 1900-talet. Planernas byggrätter stämmer inte alltid med befintliga hus, vilket är ett problem för fastighetsägare. Gällande planer kan därför inte automatiskt tas som utgångspunkt för lovprövningen.

Värdekärnor och företeelser

1800-talets stadsplanstruktur och esplanaderna

Malmaras stadsplanstruktur med gator, kvartersformer, höjd- och breddproportioner samt grönstråk och parker är ett framstående exempel på 1800-talets stadsplanering. Den avspeglar också byggnadsstadgans och byggnadsordningens regelverk och har tillsammans med dessa gett innerstaden dess karaktäristiska struktur. Stadsplanen vittnar vidare om Stockholms modernisering och internationalisering i slutet av 1800-talet, där det storskaliga och konsekventa genomförandet kan jämföras med storstäder som Wien, Berlin eller Paris.

De välbevarade esplanaderna Strandvägen, Valhallavägen, Narvavägen och Karlavägen med Karlaplan ett tydligt resultat av tidens stadsplanering och hur esplanadsystemet förverkligades i stor omfattning. Gatusträckningarna bildar värdefulla, grönskande stadsrum och är med de inramade monumentala bostadspalatsen från 1800-talets sista decennier storstadens främsta paradgator.

Birger Jarlsgatan

Södra delen av Birger Jarlsgatan (sträckan Nybroviken–Engelbrektsplan) utvecklades under 1800-talets slut till stadens nya kommersiella centrum som en utpräglad affärs-gata med varuhus, bostads- och kontorspalats försedda med butiker och stora skyltfönster. Hit förlades stadens första glasade butiksgång, Birger Jarlspassagen. Byggnadernas exteriörer framhövdes genom natursten eller stilhistoriskt utformad fasadputs. Stureplan blev en attraktiv mötesplats i storstadslivet och senare en viktig knutpunkt för spårvagnstrafiken, när Kungsgatan färdigställdes. Det är angeläget att tillåta förändringar för att stödja områdets kommersiella betydelse och samtidigt sträva efter att bevara bebyggelsens stora kulturvärden genom väl avvägda åtgärder. Gällande planer kan vid behov kompletteras med hänsyn till kulturvärdena.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Södra delens utpräglade affärs-gata med för dåtiden moderna varuhus och kontorspalats försedda med stora butiker och skyltfönster i bottenvåningen.



Västmannagatan.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnads-kontoret

- Påkostade och dekorativa fasader av natursten eller puts.
- Birger Jarlspassagen.
- Stureplan med Svampen.

Kungsgatan

Kungsgatan är som kommersiellt centrum en föregångare till Hötorgscity och Sergels torg och viktig för att förstå framväxten av Stockholm som storstad. Gatan är ett uttryck för det sena 1800-talets stadsplanering och för det tidiga 1900-talets stadsbyggande. Den blev snart känd utanför staden och har, med sin puls av trafik, kommers och nöjesliv, under lång tid symboliserat Stockholm som nöjes- och affärscentrum. Bebyggelsen längs gatan har arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden genom sina välbevarade och högklassiska fasader, huvudsakligen uppförda i 1920-talesklassicistisk stil. Norra och Södra Kungstornen är särskilt intressanta som Stockholms första skyskrapor.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Den svängs gatan med Kungstornen som höjdpunkt.
- Den enhetliga hushöjden i sex våningar med arkader i bottenvåningarna.
- Den tjugotalklassicistiska arkitekturen med putsade fasader med granit i bottenvåningen och i fasaddetaljerna.
- Centrumhuset i tegel med konkava hörn och dekorativa omfattningar.

Finansens byggnader öster om Kungsträdgårdsgatan

De stora bankernas och försäkringsbolagens byggnader från tiden omkring sekelskiftet 1900 är viktiga för förståelsen av ett centralt skeende i Sveriges moderna historia. De är exempel på en ny byggnadstyp som i slutet av 1800-talet gav fysiskt uttryck åt landets ekonomiska uppsving och förändring från ett agrart till ett industriellt samhälle. Koncentrationen av kreditinstitut till området öster om Kungsträdgården berättar också om hur Stockholms



Odengatan.
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

centrum försköts från Gamla stan till nedre Norrmalm och hur början till dagens moderna, kommersiella city tog form.

Värdebärande karaktärsdrag:

- De enskilda byggnaderna har med sin gedigna utformning i kostsamma material stora arkitektoniska värden som speglar tidens arkitekturideal i allmänhet och finansvärdens bild av sig själv i synnerhet.
- Företagshistoriskt representerar byggnaderna några av landets största och mest inflytelserika affärsbanker och deras historia.

Villastaden

Villastaden norr om Humlegården byggdes efter 1876 enligt engelskt stadsplanemönster med insprängd grönska och en luftig karaktär. Den tidiga bebyggelsen utformades enligt stadsplanens syfte som stora fristående villor indragna från gatan med planterade förgårdar. När planen fullföljdes ökade bebyggelsens skala till högre fristående flerbostadshus. Området har stort kulturvärde att bevara. Gällande planer innehåller delvis överstora byggrätter som vid behov kan begränsas. Kulturskydd och rivningsförbud kan också bli aktuellt.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Fristående, individuellt och påkostat utformade byggnader i rätvinkliga kvarter.
- Den måttfullt, klassicerande putsarkitekturen.
- Husens indragning från gatan med planterade förgårdar samt innergårdar.
- Förträdgårdar inhägnade med staket eller murar mot gatan.

Bergsparkerna

Under slutet av 1800-talet anlades flera parker på bergspartier, som var svåra att bebygga. Bergsparkerna är ett värdefullt exempel på det sena 1800-talets stadsbyggande som strävade efter att förbättra de hygieniska och sanitära förhållandena. Parkerna var en viktig komponent i den så kallade Lindhagenplanen och ett uttryck för Stockholms stads framsynta parkplanering.

Tantolunden, Kronobergsparken, Vitabergsparken och Vasaparken anlades alla under 1880- och 1890-talet inom bergiga områden i staden. Någon motsvarighet till Stockholms bergsparker finns inte i någon annan svensk stad.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Bärande inslag i denna enhetliga grupp parker är tidens naturliga ideal med kuperad topografi, inhemska träslag, slingrande gångsystem, utsiktsplatser, böljande öppna gräsytor och plats för lek och idrott.
- Karaktäristiskt är också den sparsamma förekomsten av byggnader och blomsterrabatter.

Berzelii park

Berzelii park var en av de första parkerna i Stockholm som medvetet anlades för att förbättra stadens fysiska miljö. Den bekostades med offentliga medel och illustrerar hur staden från mitten av 1850-talet tog en allt större roll i planeringen av den växande stadens parkområden. Berzelii park fylldes av en flanerande borgarklass som umgicks och betraktade växtligheten. Allt sedan dess har parken varit en viktig social mötesplats i staden och trots senare förändringar har den bevarats sin karaktär sedan den anlades.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Strukturen från 1800-talet med träden och planteringarna, statyn samt järnstaketet som omger parken är bärande delar av karaktären.



Nybyggd kvartersstad på västra Kungsholmen.
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret



Riksdagshuset på Helgeandsholmen utformades i slutet av 1800-talet och invigdes 1905.

Foto: Melker Dahlstrand/Riksdagsförvaltningen

Tema: Den offentliga och demokratiska staden

Det var först mot slutet av 1800-talet som den offentliga byggnadsverksamheten tog fart i Stockholm, med byggnader särskilt utformade och lämpade för ändamålet. Arkitekturen blev gärna monumental för att framhäva verksamheternas betydelse. Stora vårdbyggnader, skolbyggnader och institutioner för högre utbildning och vetenskap visar också på det offentliga omfattande investeringar. En särskild plats i den offentliga byggnadsverksamheten intar tunnelbanan med sina stationer.

Värdebärande uttryck

Stockholm har en osedvanlig mängd byggnader av varierande slag uppförda för det allmännas räkning. De representerar stadens roll som huvudstad men illustrerar även den ökande demokratiseringen och tillgängligheten till information och samhällsfunktioner under de senaste århundradena. Tillsammans bildar de en illustration av Sveriges förvandling från ett agrart samhälle till ett ekonomiskt framgångsrikt land och så småningom till en välfärdsstat med internationellt anseende.

De områden som utgör värdekärnor inom temat är Helgeandsholmen och Strömparterren, Stockholms gamla Högskoleområde omkring Observatoriekullen, Gasverket, Södra Djurgården, Rådhuset och Polishuset, Stadshuset, Institutionsbältet på Norra Djurgården, Norra Bantorget, Medborgarplatsen med Medborgarhuset. De beskrivs var för sig nedan efter redovisningen av stadens syn på hur de utpekade värdekärnorna ska tillgodoses.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Avvägningen mellan bevarande, användbarhet och ekonomi kan innebära en utmaning. Den offentliga byggnadsverksamheten har ofta inneburit monumentala och funktionsanpassade lösningar som är svåra att hantera när förutsättningarna ändras. Flera äldre offentliga

byggnader har ineffektiva planlösningar med svårutnyttjade ytor, vilket medför att de inte är lätta att använda för nya ändamål när den ursprungliga verksamheten upphör eller flyttar.

Byggnaderna är av mångskiftande slag. En del är väl bevarade. Andra har byggts om och på eller ändrats på annat sätt.

Flera av innerstadens sjukhusområden och skolor har helt eller delvis ändrat funktion och kompletterats med bostadsbebyggelse. I samband med det har ofta delar av den äldre bebyggelsen rivits eller byggts om genomgripande.

Tekniska Högskolan, institutionsområdet vid Albano och universitetet är expansiva verksamheter och behovet av nya lokaler gör att miljöerna ständigt förändras och utvecklas. Bland annat har ett nytt fysikcentrum i Albano uppförts och en ny arkitekturskola planeras inom Tekniska Högskolans campusområde. Flera sjukhus, till exempel de gamla mental-sjukhusen Beckomberga och Långbro, har under senare tid omvandlats till bostadsområden.

Förhållningssätt

Offentliga byggnader skyddas i första hand genom myndigheternas fastighetsägande. Ofta kombineras detta med ambitiösa vårdprogram för respektive byggnad. Det är däremot svårt att förstärka skyddet genom planbestämmelser eller byggnadsminnesförklaring för de byggnader som inte längre förvaltas av offentliga myndigheter. Plan- och bygglagens krav om skälig hänsyn till fastighetsägarens intressen och kulturmiljölagens bestämmelser innebär att kommunen eller länsstyrelsen ofta blir ersättningskyldig till fastighetsägaren vid sådana skyddsåtgärder.

Byggnader som ingår i värdekärnorna har hög känslighet för förändringar. Det innebär i princip att utpekade byggnader ska bevaras.

Huvudfokus i stadens hantering är att särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader inte får förvanskas och att alla ändringar ska utföras varsamt och med beaktande av värdebärande byggnadsdelar och karaktärsdrag. Samtidigt visar om- och tillbyggnader vid riksdagshuset och rådhuset att även byggnader av detta slag kan förändras om det görs med stor omsorg.

Möjligheten att avläsa den offentliga och demokratiska staden tillgodoses genom att en representativ del av resterande byggnader från respektive funktion bevaras. Det innebär att frågor rörande bevarande och utveckling av enskilda byggnader prövas med utgångspunkt från dess påverkan på beståndet i sin helhet. Större förändringar i sammanhållna områden ska föregås av fördjupade stads- och kulturmiljöanalyser och konsekvensanalyser.

Värdekärnor och företeelser

Helgeandsholmen och Strömparterren

Riksdagshuset och dåvarande riksbankshuset byggdes på Helgeandsholmen 1894–1906 i storståtlig Berlinerbarock. Byggnaderna är om- och påbyggda under 1980-talet. De utgör en viktig nationell symbol. Tillsammans med Stockholms äldsta bevarade bro, Norrbro, Kungliga slottet och Gustav Adolfs torg bildar riksbyggnaderna en stadsbildsmässig helhet och ett representativt stadsrum med stort kulturvärde. I samspel med det strömmande vattnet och vattenspeglingarna skapas här en unik stadsvy.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Helgeandsholmen som helhetsmiljö med riksdagshuset, strömparterren och Norrbro.
- Kulturlager och bebyggelselämningar från medeltid och framåt.
- Riksdagshuset i monumental nybarock med fasader i huvudsak av röd granit med rusticerad grovt huggen sockelväning och däröver kolossalpilastrar och kolonner och på den krönande balustraden på huvudfasaden i öster står Moder Svea.
- Påkostade mötesplatser i både nya och gamla plenissalar, trapphus och riksdagshuskorridorer.

Stockholms gamla högskoleområde omkring Observatoriekullen

Runt Observatoriekullen i Vasastaden ligger Stockholms ursprungliga högskoleområde där en rad institutioner för vetenskap och undervisning samlats. Området var Stockholms motsvarighet till Quartier Latin i Paris. Det har behållit sin institutionsprägel även efter att universitetet flyttade till Frescati. I området ingår exempelvis Stockholms Observatorium från 1753, den första Tekniska högskolan från sent 1800-tal, Handelshögskolan från mitten av 1920-talet och Stadsbiblioteket från 1928.

Värdebärande karaktärsdrag:

- I tydlig kontrast till den omgivande staden karaktäriseras området av grönska och luftighet.
- Institutionsbyggnaderna ligger fristående i parkmiljö och präglas av höga arkitektoniska kvaliteter i klassiska formspråk.
- Sjalva kullen, förutsättningen för observatoriets placering, är även en påminnelse om Stockholms topografiska förutsättningar.
- Observatoriekullen är den sista synliga resten av Stockholmsåsen i innerstaden, något som länge vårdats i stadsplaneringen.

Gasverket

Gasverket anlades vid Hjorthagen med början 1890. Stadens stolthet över de kommunala tekniska landvinningarna framhövdes genom den uttrycksfulla arkitekturen av Ferdinand Boberg. Gasverket har byggts ut flera gånger under 1900-talet. År 1972 lades kolgasverket ner och ersattes av ett spaltgasverk som inte längre är i drift. Gasverket ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och värdefull bebyggelse avses bevaras och fyllas med nya funktioner som en del i den nya stadsdelen.

Södra Djurgården

Södra Djurgårdens långa tradition som naturpark och folkligt utflyktsmål kan jämföras med liknande parker i storstäder som Berlin och Wien. Utvecklingen från kunglig jaktpark till rekreations- och nöjesområde för en bredare allmänhet berättar dels om en social och samhällshistorisk förändring, dels om stadens ambitioner att ge befolkningen drägligare levnadsförhållanden. Området omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Kungliga Nationalstadsparken.

Rådhuset och Polishuset

De två kvarteren Kronoberg och Fruktkorgen med Stockholms polishus från 1912 och rådhus från 1915 speglar det tidiga 1900-talets offentliga. De bildar tillsammans ett sammanhållet centrum för rättsskipning och polisiär verksamhet. Rådhuset fick en genomgripande ombyggnad 2009 för att möjliggöra fortsatt användning som domstolsbyggnad.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Rådhuset har stort symbolvärde för staden och är ett av den svenska nationalromantikens viktigaste monument.
- Polishusets pampiga huvudbyggnad med sin herrgårdsbetonade park i öster manifesterar tydligt förra sekelskiftets syn på polisväsendet som en viktig samhällsfunktion.
- Både Polishuset och Rådhuset är med sin monumentala arkitektur viktiga ingredienser i stadsbilden och bidrar med sina höga torn också påtagligt till stadens siluett.

Stadshuset

Stockholms stadshus som färdigställdes 1923 är en omistlig del av Stockholms stadsbild och en internationellt välkänd symbol för Stockholm. Genom tornet och fasadernas tyngd manifesteras den kommunala makten medan trädgården och det inres öppenheter med rum för både tjänstemän och fest uttrycker en demokratisk tanke om ökad tillgänglighet till politiken. Med sin rika blandning av arkitektur, konst och konsthantverk av yppersta kvalitet och fantasi har byggnaden också en framträdande plats i svensk konst- och arkitekturhistoria.

Institutionsbältet på Norra Djurgården

Institutionsbältet på Norra Djurgården breder ut sig kring Roslagsvägen och Valhallavägen, från Bergianska trädgården i norr till Svea Artilleri i söder. Det är ett bälte med offentliga institutioner för sjukvård, undervisning, vetenskap och forskning, idrott och försvar som byggts ut från senare delen av 1800-talet och 1900-talet. Många byggnader har stort kulturhistoriskt värde och är utformade av några av landets främsta arkitekter. Bebyggelsen förändras successivt genom åren och omfattande kompletteringar pågår eller planeras bland annat vid Musikhögskolan, universitetet i Frescati och vid Albano samt vid Kungliga Tekniska Högskolan. Större delen av institutionsbältet omfattas av miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker och omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Kungliga Nationalstadsparken.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Grupperingen av fritt placerade byggnader i grönska.
- De ursprungliga parkanläggningarna med väl genomtänkt gestaltning, ofta med stora uppvuxna träd vilka bidrar till institutionsparkernas karaktär och identitet.

- De ursprungliga enskilda byggnaderna med dess monumentala karaktär och väl genomarbetade byggnadsdetaljer.
- Byggnadernas betydelse som landmärken i stadslandskapet.

Norra Bantorget

Norra Bantorget och fackföreningsrörelsens bebyggelse vid angränsande gator illustrerar ett viktigt kapitel i modern svensk samhällshistoria. LO-huset är ett före detta bostadshus i jugendarkitektur medan merparten av de övriga fackföreningsanknutna byggnaderna är uppförda för uppgiften. Sammantaget är det en miljö med betydande symbolvärden bland annat genom årliga 1 maj demonstrationer sedan början av 1900-talet.

Medborgarplatsen med Medborgarhuset

Medborgarhuset är ett social- och samhällshistoriskt intressant uttryck för folkbildningssträvandena på 1930-talet. Biblioteket och Forsgrenska badet konkretiserar tillsammans mottot ”en sund själ i en sund kropp”. Medborgarplatsen har ofta utnyttjats för olika manifestationer vilket bidrar till att den har ett symbolvärde för många södermalmsbor. Medborgarhuset omfattas av en detaljplan med skydd för kulturhistoriska värden.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Byggnadens användning som medborgarhus med allmänna lokaler för de tre grundfunktionerna, lyssnande, lärande och fysiska aktiviteter.
- Byggnadens friliggande placering kopplad till den öppna platsen.
- Medborgarhusets enhetliga helhet där både yttre och inre välbevarade delar skapar en karaktäristisk helhetsmiljö.⁶

⁶ Text hämtad från Stadsmuseets bebyggelseinventering 2015



Röda Bergen.
Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Tema: 1900-talets bostadsområden

Med det tidiga 1900-talet politiska förändringar ökade det från offentligt håll understödda bostadsbyggandet. Den kooperativa bostadsproduktionen tog fart. Under 1910- och 1920-talen tillkom nya områden i stenstaden som utformades med friare planformer, relativt låg bebyggelse, gator som följde topografin och ofta med gemensamma gårdar utan bebyggelse.

Omkring 1930 började en ny typ av stadsdelar byggas med utgångspunkt från nya funktionalistiska stilideal. I innerstaden var det framför allt i utkanterna som nya områden uppfördes, till exempel på Gärdet eller i Fredhäll och Kristineberg. Fristående huskroppar med öppna gröna gårdar blev ett ideal. Efterkrigstidens bostadsbyggande i innerstaden har dels skett som sanering och rivning av äldre bebyggelse, dels i form av förtätning, bland annat på området med nedlagda verksamheter som hamn-, spår- och sjukhusområden.

Värdebärande uttryck

Så gott som alla bostadsområden i innerstaden från 1900-talet är bevarade utan stora förändringar. I innerstadens utkanter har områdena successivt kompletterats genom nya tillägg.

Lärkstaden.
Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret



De områden som utgör värdekärnor inom temat 1900-talets bostadsområden är Lärkstaden, Diplomatstaden, storgårdskvarteren Motorn och Vingen, Röda bergen, storgårdskvarteren Metern, Draget och Ryssjan, smalhusområdet Abessinien och tjockhusområdet Gärdesstaden. De beskrivs var för sig nedan efter redovisningen av stadens syn på hur de utpekade värdekärnorna ska tillgodoses.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

De flesta lägenheterna är små, tre rum och kök och mindre, vilket gör det svårt för växande familjer att bo kvar i sin stadsdel. Servicen är koncentrerad till torg eller platsbildningar i anslutning till tunnelbanestationerna.

Färre människor bor i stadsdelarna i dag än då de byggdes, vilket medför ett försämrat underlag för service och verksamheter. Smalhusstadsdelarna ligger centralt och är uppskattade bostadsmiljöer vilket skapar ett stort förändringstryck.

Stora delar av bebyggelsen från första delen av 1900-talet saknar hissar vilket innebär att det finns behov att förbättra tillgängligheten. Samtidigt har det varit svårt att hitta bra lösningar.

Delar av 1900-talets bostadsbebyggelse har eftersatt underhåll och stort behov av stambyten och andra åtgärder.

Flera bostadsområden från 1950–80 är dåligt anpassade till intresset av att utveckla levande gatumiljöer. Entréerna är vända mot gårds-sidan och bottenvåningarna saknar publika lokaler även i lägen som i dag är kommersiellt intressanta. Det finns därmed ett behov av förändring.



**Gäddede
vid Tessin-
parken.**

Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

Förhållningssätt

Värdekärnorna i innerstaden med bostadsbebyggelse från första delen av 1900-talet är avsedda att bevaras. Samtliga har stora kulturvärden. Några skyddas genom miljöbalkens bestämmelser om nationalstadsparker. För de övriga kan gällande detaljplaner vid behov kompletteras med skydd och rivningsförbud.

Värdekärnor och företeelser

Lärkstaden

Lärkstaden från 1909–1918 är ett tidigt exempel på en terränganpassad, oregelbunden stadsplanstruktur och ett bostadsbyggande i en av dess mer exklusiva former. Den småskaliga arkitekturen, mängden tegelhus och de planterade förgårdarna skapar en känsla av idyllisk, engelsk villastad. Området har stora kulturvärden som är viktiga att bevara. Större delen av Lärkstaden omfattas av en detaljplan Pl 3917 från 1952 som reglerar byggrätten och vilken mark som inte får bebyggas. Vid behov behövs komplettering med rivningsförbud.

Diplomatstaden

Diplomatstaden är ett unikt område som avsågs för utländska beskickningars residens. Det byggdes med stora enfamiljshus runt Engelska kyrkan på 1910- och 1920-talen. De är byggda av tegel med ett enhetligt formspråk och stor omsorg om utformningen. Området som helhetsmiljö med enskilda värdefulla byggnader har stort kulturvärde att bevara. Promenadvägen efter stranden är ett viktigt promenadstråk. Diplomatstaden skyddas genom miljöbalkens bestämmelser om nationalstadspark och ingår i den fördjupning av översiktsplanen för Kungliga nationalstadsparken. Större delen av området omfattas av en äldre stadsplan Pl 1415 från 1936 med överstora byggrätter. Området ingår även i en tilläggsplan TDp 2013-03480 som innebär skydd mot fällning av träd på kvartersmark.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Arkitektoniskt högklassiga och påkostade villor från 1910–20-talen med ståtliga, symmetriska fasader mot vattnet.

- Stadsdelens lummighet med slingrande gator, stora tomter och läget vid vattnet.
- De enskilda byggnadernas exklusiva och välgestaltade arkitektur såväl i helhet som i detaljer.
- Stora oregelbundna tomter.
- Huvudsakligen villor i nationalromantisk stil med ett enhetligt formspråk i tegel, men även putsfasader och klassicistiska inslag förekommer.
- Stor omsorg i materialbehandling, konstnärlig utsmyckning och utformning av trädgårdar och planteringar.

Storgårdskvarter

Under 1910- och 20-talen byggdes nya bostadsenklaver på tidigare lämnade höjdparter eller på gammal industrimark inom 1800-talets rutnät. Ett nytt stilideal hade utvecklats inom arkitekturen; nyklassicismen, och stadsplanemönstret blev nu mer varierat med vinklade gator och oregelbundna kvartersformer runt stora planterade gårdar, så kallade storgårdskvarter.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Gatumönstrets anpassning till terrängen och topografin.
- Väl gestaltade gaturum med hus placerade i gatuliv och där de krökta gatorna bjuder på intressanta sekvenser i form av parkrum och platsbildningar.
- Stora, halvöppna, planterade bostadsgårdar bidrar till storgårdskvarterens gröna karaktär.
- Den sammanhållna stadsbilden där bebyggelsens proportioner, fasadindelning, taklandskap och färgsättning samt ursprungliga byggnadselement såsom fönster, entréer och material bidrar till helheten.
- De enskilda byggnadernas arkitektur och färgsättning.
- Byggnadsdetaljer så som entréportar, gavelpartier och ornamentik bildar sammantaget en karaktäristisk helhetsbild.

Motorn och Vingen

Kvarteren Motorn och Vingen ligger i norra Vasastaden och uppfördes i slutet av 1910-talet. De är ett tidigt exempel på kooperativt byggande med kommunalt stöd och visar hur man ville lösa bostadsbristen genom goda bostäder till rimliga priser i omsorgsfullt gestaltade miljöer. Bebyggelsen med gårdar och allmänna platser har stort kulturvärde att bevara. Befintliga stadsplaner kan behöva kompletteras med hänsyn till de kulturhistoriska värdena.

Röda Bergen

Röda Bergen är innerstadens största miljö som helt präglas av 1910- och 1920-talets stadsbyggnadsidéer. Ett grundläggande drag är att byggnaderna följer terrängen och att gatorna är vinklade för att uppnå en intim närmiljö. I planen reglerades var prydnadsgavlar skulle anordnas och att gårdarna skulle vara öppna och planterade. Röda Bergen är en mycket attraktiv bostadsmiljö av stort kulturhistoriskt värde. Befintliga planer kan behöva kompletteras med hänsyn till kulturvärdet.

Metern, Draget och Ryssjan

Kvarteret Metern vid Helgalunden är ett storgårdskvarter med den ursprungliga utformningen väl bevarad från 1926–27. Kvarteret har stort kulturvärde både vad gäller arkitektur och planform. Befintliga planer kan behöva kompletteras med hänsyn till kulturvärdet.

Kvarteren Draget och Ryssjan vid Blecktorns-parken är två välbevarade, tidstypiska storgårdskvarter från 1920-talet av stort kulturvärde. Befintliga planer kan behöva kompletteras med hänsyn till kulturvärdet.

Abessinien

Abessinien är ett område i Hjorthagen som berättar om välfärdssamhällets framväxt. Det byggdes 1934–37 som ett tidigt exempel på bostadsrättsföreningar för arbetare. Området har renodlat funktionalistisk stil med enbart 7,5 meter breda smalhus. Lägenheterna är små och genomgående med fönster åt båda håll. För första gången prövades ett rationellt seriebyggande med parallellt ställda huslängor. Området är välbevarat och har stort kulturvärde. Befintliga planer kan behöva kompletteras med hänsyn till kulturvärdet.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Gatumönstrets och bebyggelsens anpassning till terrängen och naturlandskapet.
- Smalhusstadsdelarnas gröna och luftiga karaktär med förgårdsmark och sparad naturmark tätt in på husen.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Torg och platsbildningar omges av bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.
- Bebyggelsens sammanhållna helhet vad beträffar skala, gestaltning och utformning vilket bidrar till områdenas identitet och karaktär.
- Byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkonger.

Gärdesstaden

Gärdesstaden byggdes 1932–37 på ömse sidor om Tessinparken. Det är en av Sveriges mest kända och helgjutna miljöer från funktionalismens genombrottsstid. Bebyggelsemiljön kombinerar monumentala drag med 1930-talets öppna och storskaliga former. Området har stora arkitekturhistoriska, stadsbyggnadshistoriska och samhällshistoriska kulturvärden. Det skyddas genom bestämmelser om nationalstadspark i miljöbalken och omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Kungliga Nationalstadsparken.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Det medvetna och tydliga förhållandet mellan bebyggelse och naturlandskap där byggnaderna ofta är dramatiskt inplacerade i terrängen.
- Det sammankopplade gatunätet som gör det lätt att röra sig genom stadsdelarna. Stadsdelarnas gröna och luftiga karaktär med sparad naturmark och förgårdsmark.
- Det omsorgsfulla utförandet av de enskilda husens byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkongräcken.



Hamngatan.
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

Tema: Det moderna city

Omvandlingen av Stockholms city inleddes på 1950-talet med bygget av tunnelbanan och Hötorgscity väster om Sveavägen. Den dramatiska förändringen omfattade rivningar av stora delar av den äldre bebyggelsen. Nya byggnader uppfördes i djupa schakt för att också skapa plats för tunnelbana och den nya stadens logistik under de gamla marknivåerna. Bebyggelsens skala ökade. Det mesta av detta är kvar och sätter en tydlig prägel på dagens city. Den kommersiella miljön förstärktes av att banker, varuhus och liknande verksamheter lockades till området. Omvandlingen innebar även att city upphörde att vara en boendemiljö.

Värdebärande uttryck

En stor del av Stockholms city präglas av det sena 1900-talets radikala cityomvandling efter andra världskriget, som har satt sin prägel på kvartersformer, bebyggelse, trafikstruktur och offentliga rum. De bedömningar och förhållningssätt som här presenteras gäller i huvudsak de delar av stadsmiljön i city som har denna karaktär.

De områden som utgör värdekärnor inom i city är Hötorgscity, Sergels Torg och Hamngatan.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Staden vill säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av Stockholms city, som en mångsidig och rik stadsmiljö för boende, besökare och verksamheter.

Många andra storstäder har fått uppleva att de centrala delarnas betydelse har urholkats på grund av att handel, kontor och andra funktioner föredragit andra lokaliseringar. Det är angeläget att Stockholms city inte utvecklas i sådan riktning utan att city kan behålla sin attraktivitet. Staden strävar också efter att förbättra de offentliga miljöerna, exempelvis genom mer öppna och välkomnande botten-

våningar, inbjudande vistelseytor och bättre förhållanden för gående och cyklande. Citymiljöns fortsatta utveckling och förändring med nya värden är av avgörande betydelse för staden och regionen och stärker även Sveriges möjligheter i ett internationellt perspektiv.

Samtidigt har flera av citys byggnader från tiden efter andra världskriget ett kulturhistorisk och konstnärligt värde. De är omsorgsfullt utförda med dyrbara material och tidstypiska drag, även om vissa delar har egenskaper som direkt motverkar ett attraktivt och levande stadsrum. Det är en utmaning att hantera dessa avvägningar.

Från slutet av 1980-talet har staden drivit en medveten policy att göra det moderna city till en över dygnet mer levande stadsmiljö. Utvecklingen av stadsmiljön har fått minst genomslag i regeringskvarteren i Södra Klara, där ökade säkerhetskrav har hindrat en omvandling av bottenvåningar, även när kvarteren förändrats.

Förhållningssätt

Det är ett övergripande intresse att slå vakt om citys särprägel och funktion som kommersiellt centrum och attraktiv mötesplats.

Eftersatta delar av citymiljön behöver åtgärdas

Det pågår ett arbete med att ta fram program för citys förnyelse och utveckling. Avgränsningen av city i detta arbete omfattar både de moderna delarna av city och de områden som mer liknar den klassiska stenstaden.

Delar av citymiljön är eftersatt och behöver utvecklas som stadsmiljö. Följande är exempel på generella åtgärder som kan ingå i förnyelsearbetet enligt cityprogrammet:

- Återskapa liv och attraktivitet i eftersatta offentliga rum.
- Levandegör kvarter genom fler entrépunkter.
- Fler bostäder för en levande citymiljö.

- Öppna upp stängda fasader och omvandla slutna bottenvåningar till publika lokaler.
- Avlägsna mörka smattor och prång på offentliga platser.
- Återställ sammanhängande gångytor utan nivåseparering från trafiken.
- Möjliggör liv i stadsrummet över hela dygnet.
- Trygga, säkra och attraktiva gångpassager och kopplingar till tunnelbanan.

Stadens bedömning är att de värden som tillför city kan bidra till att stärka det riksintressanta uttrycket för Stockholms funktion som huvudstad.

Det moderna city utvecklas successivt

Det är angeläget för hela Stockholm att city ska kunna fortsätta att utvecklas som en attraktiv mötesplats och en intensivt utnyttjad stadsmiljö, vars utveckling följer med sin tid – ett modernt city. Det är också grundläggande för riksintresset att funktionen som det moderna city kan fortsätta att förnyas genom en dynamisk förändringsprocess, så att cityområdet inte trivialiseras till ett uttryck för en begränsad tidsperiod.

För att bibehålla karaktären av ett modernt city är det viktigt att stadsmiljön successivt förändras och kompletteras med ny högklassisk arkitektur. Samtidigt behöver behoven av förnyelse vägas mot värdet av att behålla attraktiva delar av citymiljön och enskilda byggnader av betydelse för stadsmiljön.

Risken för att förändringar i cityområdet ska medföra påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad bedöms emellertid vara begränsad. Området är inte känsligt för nya ändringar och tillägg på samma sätt som mer enhetliga och entydigt tidsbestämda delar av riksintresseområdet. Området innehåller till stor del en blandning av moderna byggnader av varierande ålder, volym och utseende från tiden efter 1950.

Många av byggnaderna i city har ett kulturhistoriskt och konstnärligt värde som enskilda objekt, vilket i sig är en omständighet som behöver beaktas i planeringen. Självklart bör stadsmiljön i första hand utvecklas och förbättras med urskiljning och varsamhet, så att värdefulla kvaliteteter i befintliga byggnader och stadsmiljöer inte onödigtvis går förlorade. Vid intresseavvägningar behöver sådana åtgärder och förändringar som tillgodoser allmänna intressen få företräde. Det gäller exempelvis åtgärder som tillför fler bostäder i city, mer öppna och inbjudande bottenvåningar, bättre offentliga platser och liknande.

Den pågående utvecklingen med måttligt höjda byggrätter kan fortgå under vissa förutsättningar

Det är stadens hållning att den påbörjade utvecklingen i city där man tillåter påbyggnader i

1–3 våningar utöver byggnadernas ursprungliga höjd om 5–7 våningar, kan fortgå. Påbyggnader som påverkar riksintressets värdekärnor ställer särskilda krav på fördjupade stads- och kulturmiljöanalyser i ett tidigt skede i planprocessen. Även ändringar utanför värdekärnorna som kan innebära påverkan på stadens riksintressanta särdrag ska analyseras, till exempel påverkan på siluetten, påverkan på vyer och blickfång och läsbarheten hos stadens årsringar. Vid påbyggnader i city är det till exempel viktigt att inte skymma viktiga vyer mot Kungstornen vid Kungsgatan och höghusen vid Hötorgscity.

Konsekvenserna av måttligt höjda byggrätter är beroende av att de enskilda påbyggnaderna utförs så att de kan smälta in i ett uppdelat och varierat taklandskap samt att topografin inte blir otidlig. Erfarenheter visar att påbyggnader lättare smälter in i taklandskapets volymer och stadens siluett om de begränsas till delar av fastigheter eller kvarter. Påbyggnader bör inte utformas med stora reflekterande glaspartier utan hellre i material som bättre svarar mot det omgivande taklandskapets färg-, form- och materialverkan.

Det är angeläget att äldre byggnader och stadsmiljöer i city bevaras

Det är angeläget att de relativt få äldre partierna inom citys centrala delar som har överlevt 1950–1980-talens rivningsvåg bevaras. De kvarvarande äldre byggnaderna och stadsmiljöerna i city är viktiga för cityområdets attraktivitet och upplevelsen av en mångsidig bebyggelsemiljö. De bör i första hand rustas och vid behov moderniseras utan påbyggnader eller andra stora yttre förändringar. Exempel på sådana stadsmiljöer är kvarteren kring Gamla Brogatan, Klara Norra Kyrkogata och delar av Drottninggatan, Kungsgatan med Kungstornen och Birger Jarlsgatan.

Det gäller också 1800-talets stenstadsbebyggelse i cityområdets utkanter som har stort bevarandevärde. För dessa delar av city är det närmast de förhållningssätt som redovisas för den klassiska stenstaden som bör vara



Kungsträdgården mot St: Jacobs kyrka.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

vägledande. Det är även viktigt att värna om bostadsmiljöer i city och där så är möjligt återställa kontoriserade bostadshus för boende.

Västra city kan bli ett nytt stadsutvecklingsområde

I Stockholms city ingår ett område i västra delen, som till stor del utgörs av ett järnvägsområde. Staden har övervägt att området kan överdäckas och användas för en utvidgning av city, som ett nytt stadsutvecklingsområde.

Värdekärnor och företeelser

Hötorgscity

Hötorgscity är en av Sveriges viktigaste stadsmiljöer från årtiondena efter andra världskriget. På ett sätt som är unikt för landet förverkligades här 1950-talets internationella idéer om arkitektur och planering, med ”skyskrapor”, en bilfri shoppinggata och låga glasade terrasshus. De fem höghusen är väsentliga inslag i Stockholms stadsbild och markerar stadens centrum. Området och de enskilda husen håller en hög arkitektonisk kvalitet och den medvetet formade helheten är stilrent modernistisk.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Genomplanerad och samkomponerad modernistisk helhet.
- Skulptural och funktionsmässig kontrast mellan vertikalt strävande höga skivhus (kontor) och horisontellt betonade låga terrassbyggnader (affärer).
- Kommunikationsvägar på flera nivåer genom viadukter, gångbroar, terrasser.
- Gågata samgestaltad med Sergels torg.
- ”Lätta”, icke bärande fasader i skivmaterial, såsom glas eller plåt.
- Kontrasterande ljusa och mörka kulörer och mönster på byggnader och gator.

Sergels torg

Sergels torg uppfördes som flaggskeppet i efterkrigstidens stora cityomdaning i huvudstaden. Platsen är med sin skålformade piazza och sina olika nivåer som skjuter in under varandra, på en och samma gång monumental och intim, överblickbar och komplicerad. Torget med dess grafiska markbeläggning och kulturhuset med sin kraftfulla arkitektur är en betydelsefull del av helheten. Sergels torg utgör tillsammans med Hötorgscity ett modernt stadscentrum av högsta internationella klass.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Genomplanerad och samkomponerad asymmetrisk, modernistisk helhet.
- Det tredimensionella torget med två olika nivåer.
- Trafikseparering med ett övre plan för motortrafik och ett nedre trafikfritt plan med nedsänkt piazza och breda gångstråk med butiker.
- Västgestaltade och lätt igenkännliga delar: superellipsen, glasobelisken och den svartvita markbeläggningen.
- Spel med byggnadsvolymer, där Brunkebergsåsen förtydligas och omtolkas i bebyggelse och en i övrigt sammanhållen byggnadshöjd som bygger vidare på den klassiska stenstaden och kontrasterar mot Hötorgscitys höga skivhus.
- Påkostade stenfaser med horisontell betoning och terrasser från vilka man ser ut över platsen.
- Kulturhusets genomsläppta ”allhus” som samlingspunkt.

Hamngatan

Hamngatans starkt kommersiella prägel utgör en manifestation av Stockholms roll som kommersiellt centrum. Gatubredden och bebyggelsens gestaltning ger gatan en betydande monumentalitet. Den kantas också av rikskända butikskomplex och varuhus och har stor attraktionskraft på stockholmarna och tillresande från hela landet. Förutom Ferdinand Bobergs NK-hus från 1915 finns här en rad nydanande byggnader som speglar modernistiska arkitektoniska strömningar, exempelvis Sverigehuset, Sparbankshuset, PK-bankens hus och Gallerian.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Modernistiskt brett gaturum som vidgar sig mot Sergels torg.
- Högkvalitativ storskalig kommersiell arkitektur med horisontell betoning från framför allt 1960- och 70-talen.
- NKs varuhus.
- Individuella byggnader i olika material men med sammanhållen skala och lugna, mestadels släta och repetitiva fasader.
- Anpassade lägre byggnadsvolymer närmast Kungsträdgården.



**Villor
Enskede.**
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

Trädgårdsstäder och småhusområden (AB 110, 112, 117, 118 och 119)

Strax före första världskriget inledde Stockholm en bostadspolitisk satsning på nya trädgårdsstäder. En utbyggnad påbörjades i omgivningarna till stenstaden på stadens mark och fortsatte sedan under 1920- och 30-talen med olika småhusområden. De tidiga trädgårdsstäderna utformades med varierade bostadsformer, gatunät med parker och små platsbildningar och service. De senare trädgårdsstäderna är mindre variationsrika, och omfattar nästan enbart småstugor av olika typer och erbjuder en mer sammanhållen stadsbild.

Riksintresseområden

Inom Stockholms kommun har Riksantikvarieämbetet redovisat fem riksintresseområden som omfattar villor och radhus. De är: Trädgårdsstaden Gamla Enskede (AB 112), Småhusområdena Olovsund (AB 118) och Pungpinan (AB 110), Norra och Södra Ängby (AB 119) samt Radhusområdet Ålstensgatan (AB 117). De beskrivs var för sig nedan efter redovisningen av stadens syn på hur områdena ska tillgodoses.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Småstugeområdena har genom sitt centrala läge utvecklats till mycket eftertraktade boendemiljöer. Husen är ofta små och motsvarar inte dagens krav på boendestandard vilket innebär ett stort förändringstryck på stadsdelarna. Många hus har därför byggts till genom åren. Förändringarna har dock huvudsakligen skett mot trädgården varför den ursprungliga karaktären i gaturummet är relativt välbevarad.

Det har funnits ett starkt behov av att de små, ursprungliga husen får byggas till, för att bättre motsvara dagens utrymmesbehov för en familj. Samtidigt är det ett allmänt intresse att så långt möjligt bevara stadsmiljöns enhetliga karaktär och kulturvärden. De allra flesta husen är redan tillbyggda.

Småhusområdena omfattas till största delen av äldre stadsplaner från slutet av 1920-talet och början av 1930-talet. Planerna ger i regel generösa byggrätter. För Gamla Enskede, Pungpinan, Olovsund och Norra Ängby anger planbestämmelserna att högst en femtedel av tomtens yta får bebyggas. Konsekvenserna om sådana byggrätter utnyttjas fullt ut i hela stadsdelar behöver övervägas och eventuellt kan en begränsning vara nödvändig genom tillägg till gällande detaljplaner. Samtidigt får det inte skapa någon inlåsningsseffekt för mindre byggnader.

Gamla Enskede, Pungpinan, Norra Ängby och Södra Ängby har kompletterats med mindre enklaver med ny bebyggelse i ytterkanter av områdena. Erfarenheterna visar att det har kunnat ske utan att respektive områdes kulturmiljö tagit skada. Vid Ålstensgatan och i Södra Ängby har bebyggelsen förändrats i mycket liten omfattning och den ursprungliga bebyggelsens karaktärsdrag och detaljer är i huvudsak väl bevarad.

Gällande detaljplaner för Gamla Enskede, Olovsund och Pungpinan reglerar inte användningen, utom att industriell verksamhet inte är tillåten. Avsikten är emellertid att området ska fortsätta fungera som bostadsområde och inte

omvandlas. Vid eventuella bygglovsansökningar för åtgärder med annat syfte kan det bli aktuellt att ta anstånd med beslutet i avvaktan på en planändring med bestämmelser om användningen.

Förhållningssätt

Det är önskvärt att sådana fastigheter som redan förändrats med kraftigt utökade byggnadsvolymer inte ges möjlighet till ytterligare utökningar. Det står emellertid i motsättning till de stora byggrätterna i flera av områdena. Utan ändring av gällande detaljplan finns inte möjlighet att neka fastighetsägare bygglov för fullt utnyttjande av byggrätten.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att bebyggelseutvecklingen i småstugeområdena i huvudsak kan fortsätta med nuvarande inriktning. Det innebär att tillbyggnader och andra förändringar i första hand bör göras mot gården, för att stadsmiljöns enhetliga karaktär mot gatan så långt möjligt bevaras. Varsamma ändringar och tillbyggnader kan bidra positivt till stadsdelens utveckling. Det är ofta en fördel om den ursprungliga huskroppen kan urskiljas tydligt vid tillbyggnad samtidigt som nya tillägg alltid ska samspela med det befintliga. I den mån kraftigt förändrade byggnader kan återställas, så att de bättre smälter in i stadsmiljön, är det av stort värde för bevarandet av gaturummens karaktär.

Omsorgen om att gatumiljön får behålla sin enhetliga karaktär innebär att det nästan alltid är olämpligt att bygga på ett hus med en våning till vid en gata som i övrigt präglas av lägre hus. För att minska risken för detta kan det övervägas att upprätta en tilläggsplan som upphäver möjligheten att bygga på en våning på småstugor som ursprungligen byggts som envåningshus.

I något fall har det prövats att tillåta rivning och nybyggnad i småstugeområden av riksintresse. Resultatet kan inte betraktas vara lyckat. För att inte förlora stadsmiljöns enhetliga karaktär är det angeläget att ursprunglig bebyggelse i största möjliga utsträckning bevaras mot gatan. Det hindrar inte att eventuella tillbyggnader och förändringar mot gården kan få större variation med olika utförande. Om ett gammalt hus ändå

måste ersättas med ett nytt är det viktigt att anpassning sker till den omgivande bebyggelsens skala, placering och material.

Så kallade Attefallshus omfattas av bygglovsplikt inom områden av riksintresse och andra kulturhistoriskt värdefulla områden. I bygglovsprocessen avgörs tilläggets lämplighet.

Gamla Enskede (AB 112)

Gamla Enskede ligger strax söder om Gullmarsplan. Stadsdelen började byggas 1908 som Stockholms första trädgårdsstad. Stadsplanen är terränganpassad med gator i mjuka kurvor och parker på höjderna. Bebyggelsen omfattar två- och trevånings affärs- och bostadshus utmed de breda gatorna i områdets ytterkanter, samt nationalromantisk egnahemsbebyggelse vid smalare gator inne i området. Gamla Enskede har cirka 10 000 invånare och omfattar nära 300 hektar.

Värdebärande uttryck

Egnahemsmiljö som speglar det tidiga 1900-talets trädgårdsstadsideal efter internationella förebilder, och en föregångare på det bostads-sociala området med landets första radhus.⁷

Gamla Enskede är Stockholms första trädgårdsstad. Den började byggas 1908 med kommunalt planerad egnahemsbebyggelse och tomter som uppläts med tomträtt på den 1904 inköpta Enskede gårds mark. Stadsplanen är terränganpassad med gator i mjuka kurvor och parker på höjderna. Bebyggelsen omfattar två- och trevånings affärs- och bostadshus utmed de breda gatorna i områdets ytterkanter, samt nationalromantisk egnahemsbebyggelse vid smalare gator inne i området.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Planmönstrets anpassning till topografin.
- Torg, platser, små gröna allmänningar och parker som omges av högre bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.
- Gaturummens gröna karaktär med häckar, trädgårdarnas uppvuxna vegetation och alléplanteringar längs de bredare gatorna.
- Husens strikta placering i gatuliv eller med förgårdsmark och häckar som avgränsar trädgårdarna skapar ett sammanhållet gaturum.
- Bebyggelsens enhetliga utformning vad gäller proportioner, takfall samt tak- och fasadmateriäl, där de enskilda husens byggnadsdetaljer skapar variation.
- De enskilda husens ursprungliga byggnadsdetaljer så som fönster, entrédörrar och räcken.

⁷ Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län (AB)

Tvåvåningsvillor Enskede.
Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret



Olovslund (AB 118) och Pungpinan (AB 110)

Olovslund är en stadsdel i Västerort, mellan Västerled och Gustav III:s väg. Stadsdelen började byggas med små, självbyggda enbostadshus, varav flertalet uppfördes 1927–1928. Olovslund omfattar i dag omkring 200 enbostadshus. Stadsdelen är väl belägen nära den centrala staden och en omtyckt boendemiljö. Där finns skola och en park, Olovslunden. Stadsdelen har drygt 500 invånare.

Pungpinan ligger vid Skarpnäcksvägen i söderort. Namnet kommer från en numera riven krog vid dåvarande vägen till Tyresö och från ett torp med samma namn, som fortfarande finns kvar. Småhusen vid Pungpinan började byggas 1927 samtidigt som Olovslund (se nedan). Pungpinans äldre bebyggelse omfattar omkring 100 småhus. Området kompletterades 2009 i områdets ytterkant med kedjehus utmed Gamla Tyresövägen. Pungpinan har drygt 2 000 invånare.

Värdebärande uttryck

Egnahemsmiljöer från 1920-talets slut, som utgör ett av de tidigaste exemplen på den kommunala bostadspolitiken, som gick ut på att skapa "småstugeområden" med självbyggda hus för arbetare. En föregångare och förebild för många områden av likartad typ inom och utom landet.

Särskilt för Olovslund

Planeringen med central park, enhetliga tomter, husens placering och sammanhållen gatumiljö. Husens enhetliga och tidstypiska utformning.

Särskilt för Pungpinan

Områdets planering med enhetliga tomter, husens placering och sammanhållen gatumiljö. Husens enhetliga och tidstypiska utformning.⁸

Värdebärande karaktärsdrag (gemensamt för Olovslund och Pungpinan):

- Det sammankopplade gatunätet som gör det lätt att röra sig genom stadsdelarna.
- Gaturummens gröna karaktär med häckar, trädgårdarnas uppvuxna vegetation och alléplanteringar längs de bredare gatorna.
- Allmänningar av naturmark insprängda i bebyggelsen.
- Hus av samma typ konsekvent placerade gruppvis.
- Husens placering i gatuliv och häckar som avgränsar trädgårdarna skapar ett sammanhållet gaturum.
- Bebyggelsens enhetliga utformning vad gäller proportioner, takfall samt tak- och fasadmaterial.
- De enskilda husens ursprungliga byggnadsdetaljer så som fönster, entrédörrar och smidesräcken.

⁸ Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län (AB)

Norra och Södra Ängby (AB 119)

Norra och Södra Ängby planerades samtidigt men utformade som två helt olika stadsdelar.

Norra Ängby byggdes ut 1931–38 i ett kulturlandskap med gravfält från Vikingatiden och Stora Ängby slott från 1690-talet. I området byggdes 1 200 småhus som självbyggeri under ledning av Småstugebyrån i Stockholms stad. Stadsdelen Norra Ängby har omkring 5 500 invånare.

Södra Ängby byggdes 1934–39 som en funktionalistisk villastad på en skogbevuxen höjd nära Mälaren. Området omfattar drygt 500 villor med enhetlig utformning. För Södra Ängby gjordes 1995 en ny detaljplan med bestämmelser om markens utnyttjande, rivningsförbud och skyddsbestämmelser beträffande byggnadernas placering, utformning och utförande.

Stadsdelen Södra Ängby har omkring 1 700 invånare.

Värdebärande uttryck

Planeringen med enhetliga tomter, ett femtontal hustyper i sammanhållna grupper med enhetlig utformning. Husens placering utmed gatorna. De trädplanterade huvudgatorna. Det i området inordnade Stora Ängby slott, med huvudbyggnad från 1690-talet och omgivande park, och det som park sparade järnåldersgravfältet.

Norra Ängby egnahemsmiljö, ett stort och enhetligt "småstugeområde" planerat för arbetare, vilket visar stadens satsning på självbyggeri på 1930-talet, den bostadssociala politiken och en framsynt planering som utgick från de äldre kulturlämningarna på platsen.

Södra Ängby, ett av norra Europas bästa exempel och största sammanhängande förortsmiljö med större, mycket enhetliga funktisvillor från 1930-talet avsedda för ett tjänstemannaskikt, utbyggt på initiativ av Stockholms stad och ett uttryck för tidens arkitekturideal.⁹

⁹ Texter från Riksantikvarieämbetets motivering av riksintresset



Ålstensgatan.

Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

Ålstensgatan (AB 117)

Ålstensgatan i södra Bromma började byggas 1932 som ett radhusområde med sex kvarter på ömse sidor om gatan. De 94 tvåvåningsradhusen byggdes i ren funktionalistisk stil och har snett förskjutna huskroppar som bildar zickzackformade fasader mot gatan. Radhusen har små trädgårdar på baksidan och ligger indragna med förgårdar mot gatan. De snedställda fasaderna med husens entréer, de gröna förgårdarna och Ålstensgatans utformning med alléträd skapar tillsammans ett på samma gång tydligt definierat stadsrum och en luftigt grön miljö som ger området dess speciella karaktär. Gällande detaljplan ger inte någon byggrätt utöver själva radhuslängan. Det bor omkring 275 personer i de sex kvarteren.

Värdebärande uttryck

Bostadsområde i form av funktionalistiskt radhusområde från 1932–33, som speglar den tidiga funktionalismens gestaltningsmässiga och sociala idéer om bra bostäder till rimligt pris för vanliga människor.

Planeringen med sex grupper av snett förskjutna radhus med förgårdar och bakomliggande trädgårdar, på vardera sidan av den allékantade Ålstensgatan. Husens arkitektoniska utformning.¹⁰

Området karaktäriseras av en likformighet och en formmässig enkelhet, som kontrasterar mot den omgivande villabebyggelsen. Radhusbebyggelsen har ett stort arkitektoniskt värde och framhävs ofta som exempel på tidig funktionalistisk arkitektur.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Enhetligheten, stramheten, huskropparnas förskjutna placering.
- Den ljusa färgskalan.
- Förgårdarna, de lummiga trädgårdarna och den alléplanterade gatan.

¹⁰ Riksintressen för kulturmiljövården
– Stockholms län (AB)



Skogskyrkogårdens entrélandskap.

Foto: Ingrid Johansson
Källa: Stockholms stadsmuseum, Stockholmskällan

Skogskyrkogården (AB III)

Skogskyrkogården är en unik helhetsskapelse där ursprunglig natur, skapande landskapsrum och byggande samverkar till en sakral miljö av allra yppersta klass. Det av arkitekterna Gunnar Asplund och Sigurd Lewerentz formade samspillet mellan arkitektur och landskap har banat väg för en ny typ av begravningsplats med efterföljare både i Sverige och utomlands. Sedan 1994 är Skogskyrkogården upptagen på Unesco:s världsarvslista.

Värdebärande uttryck

Begravningsplats som i samspillet mellan arkitektur och parklandskap skapat en ny typ av kyrkogårdsanläggning med många efterföljare inom Sverige och internationellt.

Parklandskapet där olika terrängtyper givits individuell behandling. Entréer, murar, öppna ytor och vägar samt konstnärlig utsmyckning och andra blickpunkter och accenter i landskapet. Gravkvarternas skilda karaktärer.

De olika kapellen som i sin arkitektur speglar utvecklingen från 1920-talet till Asplunds personligt färgande, mogna functionalism. Utblickar mot omgivningarna.¹¹

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Exploateringsstrycket på Stockholm är högt på grund av samhällsutvecklingen i stort och den höga inflyttningen i synnerhet. En naturlig följd är att staden växer och förtätas. Av världsarven i Sverige är det endast Skogskyrkogården som ligger i Stockholms stad, dessutom mitt i en expanderande stadsmiljö.

Unesco har framfört krav på att staden för Skogskyrkogården bör redovisa adekvata buffertzoner till skydd för världsarvens kulturhistoriska värde, inom vilka särskild uppmärksamhet och hänsyn tagande behöver tas för att inte påverka världsarvet negativt när den befintliga staden förtätas.

Projekt i näromgivningen som kan innebära påverkan av omgivningsbuller på Skogskyrkogården ska beaktas i stadens planering. Nyetableringar som alstrar störande ljud är inte lämpliga. Tillgängligheten till Skogskyrkogården ska beaktas i stadens planering.

Förhållningsätt

Skogskyrkogården som helhetsmiljö ska bevaras och vårdas. Enstaka kompletterande byggnader av hög arkitektonisk kvalitet som har med Skogskyrkogårdens funktion att göra kan läggas till. Det krävs dock extra omsorg i planerings- och byggprocessen, medverkan av antikvarisk kompetens samt mycket hög arkitektonisk kvalitet.

Eventuell nybebyggelse i Skogskyrkogårdens närhet måste bedömas med hänsyn till behovet av respektavstånd till kyrkogården. Påverkan av den visuella upplevelsen ska beaktas i stadsplaneringen när nya höga hus byggs i omgivningarna, ifall de blir synliga från viktiga platser på Skogskyrkogården. Siktlinjerna på kyrkogården är viktiga – till exempel vad man ser från Korsets väg och Monumenthallen utanför Heliga Korsets kapell, från Meditationslundan eller från Sju Brunnars väg söderut. Unesco har uttryckt önskemål om en redovisning av buffertzoner och andra åtgärder för att säkerställa att viktiga upplevelsevärden värnas.

¹¹ Riksintressen för kulturmiljövården
– Stockholms län (AB)



Konstfack flyttade 2004 från Valhallavägen till ombyggda fabrikslokaler i LM Ericssons f.d. industriområde vid Telefonplan.

Foto: Stefan Bolin
Källa: Stadsledningskontoret, Exigus

LM Ericssons telefonfabrik och LM-staden i Midsommarkransen (AB 114)

Vid Telefonplan i Midsommarkransen ligger LM-staden, en av Sveriges intressantaste industrimiljöer med LM Ericssons telefonfabrik, som flyttade hit i slutet av 1930-talet, och ett bostadsområde som stod inflyttningsklart 1940.

I den helgjutna miljön ingår LM-stadens välbevarade smalhusbebyggelse som är ett utomordentligt exempel på funktionalistiskt bostadsbyggande, både i utformning och rationaliserad byggteknik, nära knutet till en stor arbetsplats. Här finns gestaltningsmässiga värden såväl som uttryck för tidens bostadssociala ambitioner.

Värdebärande uttryck

Industrimiljö omfattande LM-Ericssons industrianläggning med närliggande enhetligt bostadsområde, etablerad under sent 1930-tal och successivt utvecklad under 1900-talet som en följd av förändringar i verksamheten. Miljön speglar den tidiga funktionalismens rationella strävanden inom arkitektur och planering, så som de kom till uttryck i fabriker och boendemiljöer med bostadssociala ambitioner.

Fabriksanläggningen från sent 1930-tal i utpräglad funktionalistisk stil med karaktäristiska glasade trapphus och med telekommunikationstorn från 1949. Till industriplaneringen kompletterande anläggningar och bebyggelse som tillkommit under 1900-talet för bland annat kontors- och personaländamål. Centrumanläggning från 1940-talet med centrumbyggnad i kombination med bostäder, torg, medborgarhus och butikslokaler. Enhetligt bostadsområde i nära anknytning till fabriksområdet bestående av smalhusbebyggelse med moderna, standardiserade planlösningar, placerade på rad i nordost-sydväst i kuperad terräng med tillhörande vägnät och omgivning av grönska.¹²

Värdebärande karaktärsdrag:

- Gatumönstrets och bebyggelsens anpassning till terrängen och naturlandskapet.
- Smalhusstadsdelarnas gröna och luftiga karaktär med förgårdsmark och sparad naturmark tätt in på husen.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Torg och platsbildningar omges av bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.
- Bebyggelsens sammanhållna helhet vad beträffar skala, gestaltning och utformning vilket bidrar till områdenas identitet och karaktär.
- Byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkonger.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Telefonplan är ett område som förtäts med fler bostäder och verksamheter och som är på god väg att bli en mångfunktionell del av det centrala Stockholm.

Visionen för området vid Telefonplan handlar om kreativa verksamheter, skaparanda och idérikedom. Konstfack etablerades här 2004.

¹² Riksintressen för kulturmiljövärden – Stockholms län (AB)

Flera tusen nya lägenheter har byggts eller planeras i stadsdelen. Antalet arbetsplatser kan fördubblas.

Delar av omvandlingen sker i nära anslutning till riksintresseområdet. Planeringen innebär avvägningar mellan möjligheterna att använda befintliga byggnader för nya verksamheter, ekonomiska förutsättningar, behovet av nya bostäder och kulturhistoriska hänsyn. Vissa byggnader rivs. Andra byggnader planeras kan återanvändas som värdefulla inslag i den nya stadsmiljön.

Förhållningssätt

LM-staden är ett intressant exempel på möjligheterna att förena omvandlingen av ett stadsutvecklingsområde med kulturvärden av riksintresse. Smalhusområdet har bedömts vara särskilt känsligt för förändringar och där har omvandlingen nästan helt begränsats till omgivningarna. Arbetsplatsområdet med storskalig bebyggelse har bedömts vara mer tåligt och även nödvändigt att utveckla, eftersom det förlorat sin tidigare funktion. Platsens särart och kulturvärden har använts som en värdefull utgångspunkt för omvandlingen från LM Ericssons fabriks- och kontorsmiljö till en ny stadsmiljö med nya verksamheter och inslag av bostäder.

I planeringen behövs underlag i form av antikvariska analyser och konsekvensbedömningar. Analyserna behöver vara pedagogiska planeringsunderlag som kan inspirera i gestalt-

ningsarbetet. Olika detaljplanprojekt behöver samordnas i ett helhetsperspektiv med avseende på konsekvenserna för kulturmiljön.

För arbetsplatsområdet gäller ett stort antal nya detaljplaner från 2000-talet som reglerar bevarande och förändringar. De befintliga industribyggnaderna har i större eller mindre grad byggts om, men gestaltningen är i huvudsak bevarad, inklusive många betydelsefulla byggnadsdetaljer. Bevarade ursprungliga byggnadsdetaljer bidrar till människors upplevelse av de höga värdena och är därför viktiga att fortsätta att värna.

Smalhusområdet omfattas i huvudsak av en äldre stadsplan, P11986A, från 1938. Den reglerar bygggrätter relativt detaljerat genom bestämmelser om byggnadshöjd, våningsantal och så kallad prickmark som inte får bebyggas. Smalhusstaden är en enhetlig och särskilt värdefull miljö där det är viktigt att undvika ny bebyggelse mellan smalhusen. Den enkla och funktionella arkitektoniska form som präglar LM-stadens bostadsbebyggelse med enkla fasader utan balkonger och förgårdsmark har stort värde genom att de berättar om en tids-typisk stadsmiljö.

Sambandet mellan det gamla fabriksområdet och LM-stadens bostadsbebyggelse är angeläget att ta tillvara som en tillgång i planeringen. Det historiska och funktionella sambandet mellan arbetsplatserna och bostäderna är viktigt för att man ska förstå områdets historia.



Terrasshus i Gröndal.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Blocket 27 i Gröndal.

Foto: Simon Sobczyk
Källa: Stockholms stadsmuseum, Stockholmsskällan



Gröndal (AB 116)

De självbyggda så kallade hyresvillorna i kvarteren Taljan och Blocket i norra Gröndal är en samlad miljö, en särpräglad rest av en tidstypisk arbetarbebyggelse, direkt betingad av industrisamhällets framväxt. Stjärnhusen, terrasshuset och punkthuset i centrala Gröndal kom med sina nya bostadstyper och husformer att framstå som något av det bästa och mest ambitiösa i efterkrigstidens bostadsbyggande och har därtill höga arkitektoniska kvaliteter.

Värdebärande uttryck

Kvarteren Taljan och Blocket i norra Gröndal

Bostadsområde i norra Gröndal med stora självbyggda så kallade hyresvillor som speglar en för 1900-talets början tidstypisk arbetarbebyggelse, direkt betingad av industrisamhällets framväxt.

Stora, individuellt formade flerfamiljsvillor med i stadsbilden dominerande läge, på lummiga tomter med uthusbyggnader, trädgårdsland och fruktträd. Tillkomna efter att Gröndals tomt- och byggnads AB 1898 hade köpt in Gröndals gård och styckat marken för att arbetare och hantverkare vid Liljeholmens industrisamhälle skulle kunna bygga bostäder här.

Stjärnhusen, terrasshuset och punkthuset i centrala Gröndal

Bostadsområde i centrala Gröndal, uppfört 1944–52, som med sina epokgörande nya bostadstyper och husformer blivit en viktig förebild för svenskt och internationellt bostadsbyggande under efterkrigstiden.

Grupper av stjärnhus, dels sammankopplade, dels friliggande, uppförda 1944–46. Ett långt terrasshus och ett punkthus från åren 1946–52 uppförda efter ritningar av dåtidens namnkunniga arkitekter. Gestaltningsmässiga värden och planlösningar. Gårdar och omgivande grönska, trafikseparering.¹³

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

De två delområdena av riksintresse berörs inte av några planerade förändringar. Inga nämnda värda konflikter mellan olika intressen finns i dagsläget i eller i nära anslutning till de båda riksintresseområdena. Bullret från Essingeleden är ett problem i området.

Förhållningssätt

Stjärnhusen och terrasshuset i centrala Gröndal är egenartade byggnader som är viktiga för Gröndals identitet. Plan- och bygglagens regler om att särskilt värdefulla byggnader inte får förvanskas bedöms vara tillämpliga.

Enklaven med resten av Gröndals villastad på Utkiksbacken är angelägen att bevara intakt bland annat på grund av sitt höga, synliga läge uppe på berget.

Tvärspårvägen i centrala Gröndal är ett nytt inslag i stadsmiljön.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret



¹³ Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län (AB)



**Invi-
ning av
Årsta centrum
den 1 novem-
ber 1953.**

Foto: okänd
Källa:
Stockholms
stadsmuseum,
Stockholms-
källan

Årsta centrum (AB 113)

Årsta centrum speglar tidens politiska vilja att skapa ett demokratiskt samhälle. Av vikt är de blandade verksamheterna i en mötesplats för alla åldrar där kulturen har stor betydelse, sammanvägt med sociala och kommersiella funktioner. De konstnärliga ambitionerna i projektet är sammanlänkande med de sociala, vilket berättar om 1940-talets tro på den offentliga konstens politiska roll och starka plats i samhället.

Värdebärande uttryck

Bostadsområde i form av stadsdelscentrum, invigt 1953, som utgör ett av landets tidigaste exempel på en så kallad grannskapsenhet, med "torget som vardagsrum". En kommersiell, social och kulturell mötespunkt för alla åldrar, som utgjort en viktig förebild för svenskt förortsbyggnad under efterkrigstiden.

Planläggningen med låga byggnader för olika funktioner – medborgarhus med bibliotek och teater, biograf, butiker, kontor, bostäder – grupperade runt det centrala torget. Gestaltningens värden och den konstnärliga utsmyckningen.¹⁴

Värdebärande karaktärdrag:

- Gatumönstrets och bebyggelsens anpassning till naturlandskapet och terrängen.
- Den gröna karaktären med väl gestaltade parker, förgårdsmark och sparad naturmark på bostadsgårdarna. Portiker och öppningar i kvarteren som skapar inblickar på de gröna gårdarna.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Den gestaltade naturmarken med stentrappor, stödmurar och gångvägar.
- Tunnelbanetorg som omges av bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.
- Bebyggelsens sammanhållna helhet vad beträffar skala, gestaltning och material.

- Väl utförda byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkonger.

Årsta centrum omfattas av en detaljplan, Dp 8253, från 1990 som innehåller rivningsförbud och starkt kulturskydd för både bebyggelse och torgytor.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Årsta centrum har mycket stora kulturvärden att bevara. Samtidigt behöver de vägas samman med behov av förändringar för att hålla kvar platsen som en levande service- och träffpunkt för stadsdelen. Att stadsdelen Årsta förtätas med fler bostäder kan underlätta att behålla service och stärka Årsta centrumets betydelse i stadsdelen.

Centrumanläggningarna har haft svårt att hävda sig mot nya shoppinggallerior i ytterstaden vilket medför att närservicen ibland är begränsad. De lokala centrumen kan därför behöva förnyas och utvecklas för att möta konkurrensen från storskaliga handelscentrum och svara mot ändrade konsumtionsmönster.

Det finns ofta behov av att utveckla och komplettera stadsdelarna med andra upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och service.

¹⁴ Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län (AB)

Förhållningssätt

Årsta centrum har stort kulturhistoriskt värde som bör värnas i sin helhet – både när det gäller byggnadsdetaljer, material, färg och konstnärlig utsmyckning. Hanteringen av själva torgytan bör också ske med hänsyn till helheten.

Huvudfokus i stadens hantering är att särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader inte får förvanskas och att alla ändringar ska utföras

varsamt och med beaktande av värdebärande byggnadsdelar och karaktärsdrag. Prövning av bygglovsfrågor för särskilt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse förutsätter medverkan av certifierad sakkunnig på varsamhet och antikvarisk konsekvensbedömning av projektet. Större förändringar i sammanhållna områden ska föregås av fördjupade stads- och kultur- miljöanalyser och konsekvensanalyseras.



Vällingby Centrum. Ursprungliga byggnader och offentligt rum med bevarad karaktär har kompletterats med ett nytt, högt upplyft tak.

Foto: Lennart Johansson
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Vällingby (AB 120)

Vällingby-Råcksta planerades som en självförsörjande förort, landets första så kallade ABC-stad (Arbete-Bostäder-Centrum) med goda kommunikationer via tunnelbanan in till Stockholms innerstad. Ingen skulle ha längre än 900 meters gångväg från sin bostad till tunnelbanan. Av betydelse för riksintresset är den ursprungliga tanken med stadsplanen, inklusive naturmarken, olika slags bebyggelse typer samt områdets ursprungliga gestaltningsidéer.

Värdebärande uttryck

Efterkrigstidens ideala förortsmiljö, uppbyggt som en självförsörjande förort längs tunnelbanan på grundval av idén om den så kallade ABC-strukturen (Arbete-Bostad-Centrum). Förebild för planering, gestaltning och socialt program för bostadsområden i Sverige och internationellt.

Planeringen med centrumdel med låg bebyggelse och gågator, affärer, service och gemensamma anläggningar och utanför detta en zon med en blandning av höga punkthus och lägre flerbostadshus, som omges av gräsplaner och grönska, samt längst ut områden med radhus- och småhusbebyggelse. Trafikdifferentiering, bestämda gestaltningsidéer. I det sociala programmet ingick tankar om en blandad befolkning och lättillgänglighet, som också skulle skapa en rationell verklighet för arbetande kvinnor. Området byggdes ut under 1950-talet och är ett sammanhållet uttryck för detta årtionde.¹⁵

Värdebärande karaktärdrag:

- Stadsdelarnas blandning av service, arbetsplatser, bostäder och parker.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Centrumanläggningarnas artikulerade arkitektur med omsorg om byggnadsdetaljer, form-, färg- och materialverkan.

- Den tydliga gestaltningsidén med högre byggnader närmast centrumanläggningen och en succesiv nedtrappning av skalan längre ut.
- Bebyggelsens anpassning till naturlandskapet och terrängen.
- De ursprungliga husens gestaltning och byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier, balkonger och räcken.

Att tillgodose riksintresset och utveckla staden – aktuella utmaningar

Redan när Vällingby byggdes var det svårt att locka arbetsplatser till området. Det fötal som flyttade dit lokaliserades i huvudsak vid centrum, i Råcksta och i Johannelunds industriområde. Omvandlingen av Vattenfalls byggnader i Råcksta till bostäder har inneburit noga genomförda avvägningar mellan att bevara kulturhistoriska och arkitektoniska uttryck i bebyggelsen och att skapa fungerande bostadsmiljöer. Det har inneburit cirka 1 200 nya bostäder i området, samtidigt som ett stort antal arbetsplatser gick förlorade.

Konkurrensen från storskaliga handelscentrum och arbetspendlingen till centrala Stockholm gör det svårt att upprätthålla blandningen av arbetsplatser, bostäder och service. Det finns därför behov av att utveckla stadsdelarna med nya bostäder och arbetsplatser samt att förnya centrumanläggningarna.

¹⁵ Texter från Riksantikvarieämbetets motivering av riksintresset

Stadens mål är att Vällingby ska utvecklas med fler invånare, arbetsplatser och. Avsikten är att komplettera med fler attraktiva bostäder och att utveckla mångsidiga stadsmiljöer. Utvecklingen innebär kulturmiljön påverkas och att den negativa befolkningsutvecklingen och utflyttningen av arbetsplatser kan hejdas.

Genom Förbifart Stockholm beräknas Vällingby få en förbättrad regional tillgänglighet med starka samband till Skärholmen och Barkarby-Jakobsberg. Bergslagsvägen kan få en mer stadsmässig karaktär med kompletteringsbebyggelse, utan att förändra karaktären av huvudväg.

Samtidigt är Vällingby-Råcksta ett område av riksintresse för kulturmiljövården, vilket inte är okomplicerat att hantera. Stadsdelen har en klart avläsbar struktur med bebyggelse i tydligt definierade grupper med enhetlig karaktär. År 2009 upphävde Länsstyrelsen en antagen plan för område vid kvarteren Kulspetspennan och Stenografen i Råcksta. Två punkthus hade placerats så att de innebar en markant brytning mot områdets övergripande planidé. Byggnadsstrukturen i området anses vara värdebärande för det kulturhistoriska värdet.

Efter 1960-talet har folkmännen i Vällingby-Råcksta minskat kraftigt och är i dag knappt 15 000 invånare. Att upprätthålla ABC-stadstanken med lokal balans mellan bostäder, arbete och centrum har varit svårt på grund av ändrade demografiska förhållanden i området, utflyttning av arbetsplatser och svår konkurrens från andra köpcentrum.

Förhållningssätt

För att värna den övergripande idén om ABC-staden krävs medvetna avvägningar mellan bebyggelseutvecklingen och de kulturhistoriska värdena i och intill riksintresseområdena. Det är nödvändigt att stadsmiljön utvecklas med

fler bostäder, arbetsplatser och att centrum vid behov kan förstärkas. Samtidigt är det nödvändigt att riksintresseområdets struktur och helhetsmiljö bevaras. Staden bedömer att Vällingby-Råckstas särprägel kan var en tillgång som gör stadsdelen extra attraktiv.

Ytterligare kompletteringsbebyggelse i stor skala i centrala delar av riksintresseområdet bedöms vara svårt att genomföra, utan att viktiga karaktärsdrag i bebyggelsen skadas. Den omvandling som skett i Vällingby visar dock att en stegvis förnyelse av centrum och omgivande bostadsområden kan genomföras samtidigt som unika kulturhistoriska värden tillgodoses.

Det gäller att anpassa kompletteringsbebyggelsen så att den till volym, placering och uttryck inte bryter strukturen med de enhetliga bebyggelsegrupperna. Nya tillägg i stadsdelen behöver ha samma höga kvalitet på utformningen som ursprungsbebyggelsen.

Ny mer omfattande kompletteringsbebyggelse kan prövas i riksintresseområdets nära omgivning. Kulturmiljö- och landskapsanalyser kan vara ett värdefullt underlag, som beskriver handlingsutrymmet för förändringar.



**Biografen
Fontänen i
Vällingby.**
Foto: Lennart
Johansson
Källa: Stads-
byggnads-
kontoret

Stadsbyggnadskontoret
08-508 27 300
Fleminggatan 4
104 20 Stockholm

stockholm.se/oversiktsplan
facebook.com/Stadsutvecklingstockholm

The Capital of Scandinavia



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	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 stadsbyggnads mål, 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 livskvalitet, 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.

Stockholms 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 Stockholm 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 vidareutveckla 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 stads-kvaliteter 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 planeringsriktningar.

Lokala utvecklingsmöjligheter

Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsmål, vilka utvecklingsmöjligheter som finns i respektive stadsdel. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelområden. 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-Mälarenregionen är i dag en av Europas snabbast växande regioner.

för nytt arbete och nya möjligheter. Näringslivets 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 arbetsplatser 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. Flygplatsen Stockholm Arlanda är ett nav med globala och nationella kopplingar. Stockholm är också en knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet.

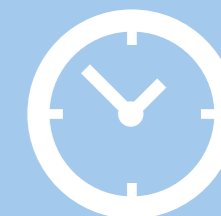
Regionens invånare rör sig alltmer över kommungränserna, vilket är positivt för Stockholms tillväxt. Förändringar i de centrala delarna av regionen påverkar transportsystemet i ett allt större omland. En ökad tillgänglighet genom utbyggd kollektivtrafik och förbättrade kopplingar mellan städerna och 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.

Stark befolkningstillväxt

Stockholm-Mälarenregionen 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



Många stockholmare bor inom gång- eller cykelavstånd till arbetet.

Digitaliseringen ger möjligheter

Digitaliseringen är en central utveckling som i allt högre grad påverkar samhällets funktioner, näringslivets förutsättningar och invånarens 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 genomföra 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 stads-kvaliteter 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 norrtor.

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 stadsbyggnads-karaktärer. Att väva samman ny och befintlig bebyggelse är en av stadsbyggandets viktiga och komplexa uppgifter.

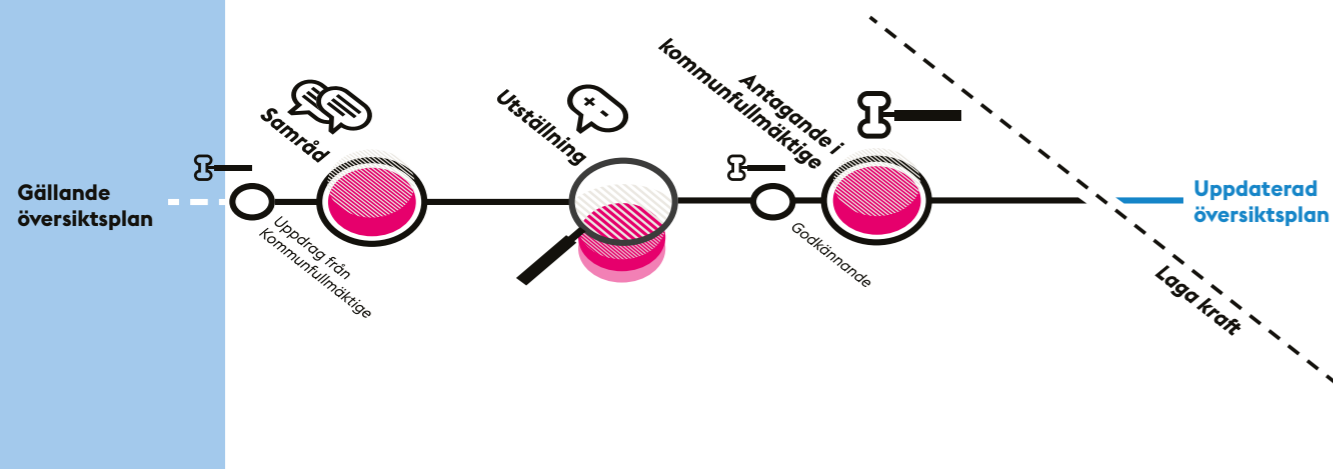
Planering för alla samhällsfunktioner

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 tillräckligt 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.

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 överbygga 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 gatuutrymmet 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 styrdokumenterna beskrivs i anslutning till de allmänna intressena.



Bostadsmålet

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

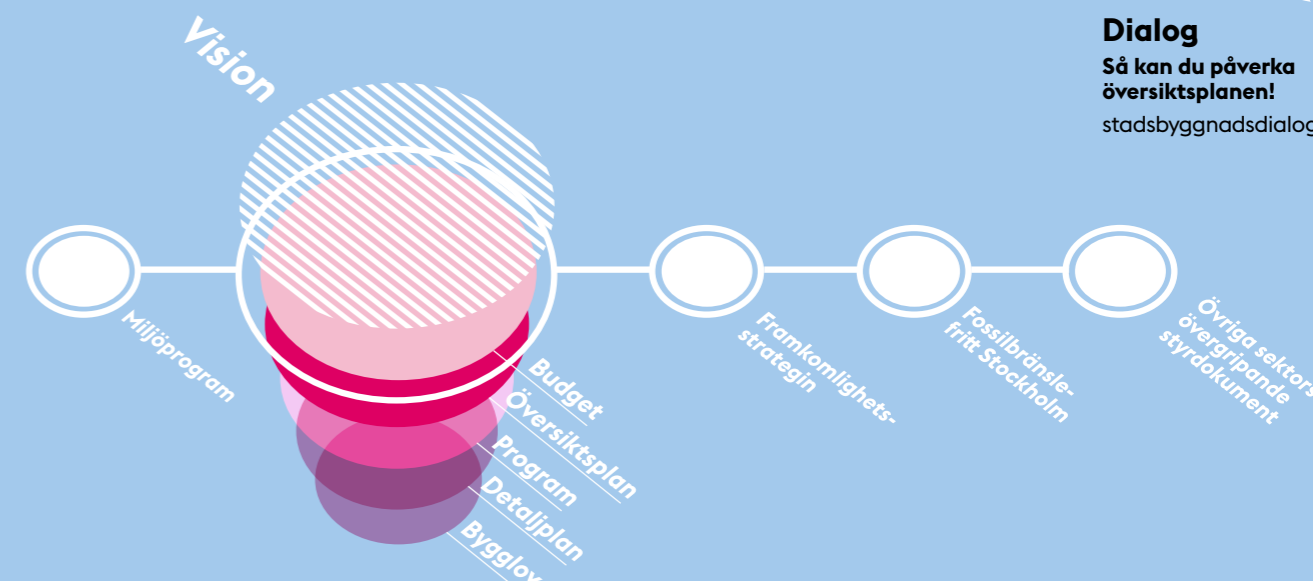
Fossilfritt Stockholm

Stockholm stad har som mål att vara fossilbränslefritt 2040 med etappmålet högst 2,3 ton CO₂e per invånare till 2020.



Dialog

Så kan du påverka översiktsplanen!
stadsbyggnadsdialog.se



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

2

Mål för stads-
byggandet





Stadsbyggnadsmål

En växande stad

Allt fler 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 urbaniserings-trenden 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

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.

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.





Målbekrivning

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 stadsbyggnadset 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

Byggnad 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

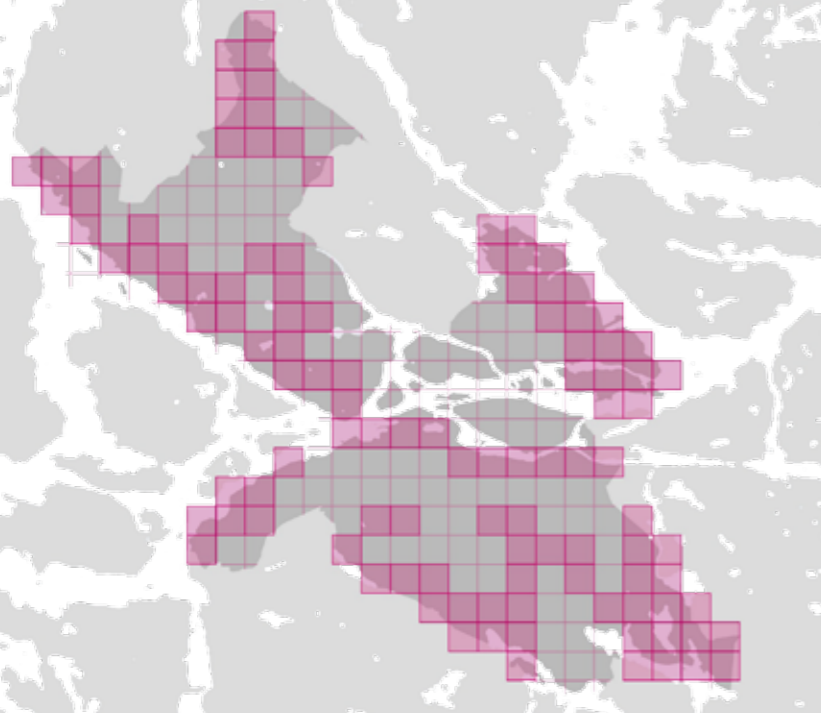
En central uppgift för stadsbyggandet de kommande åren är att utveckla Stockholms offentliga rum – gator, torg, parker och stråk. Tillgången till inbjudande och trygga platser som är tillgängliga för alla är grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle. Det skapar förutsättningar för ett rikt 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 verkamma, 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.



Mål för stadsbyggandet



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 stadsutvecklings-möjligheter 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 hälso-problem, 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, villatradgårdar, 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

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.



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

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 genomförandeinsatser 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. Utbyggnadsstrategin 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 stadsdelarna i och omkring de centrala delarna. Med mer omfattande stadutveckling finns förutsättningar 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.

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, kommersiell och offentlig service samt väl gestaltade offentliga rum.

Tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential

Staden ska tillvarata den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen 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 bostadsbyggande 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

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 stadsutvecklingsmöjligheter visar potential och grad av stadsutvecklingsmöjligheter. Exempel på områden där utbyggnad pågår är Hammarby sjöstad, Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden. Exempel på kommande områden är Söderstaden, Årstafältet, Hammarbyhöjden-Björkhagen, Älvsjö, Alvik och Ulvsunda.

Kartan för stadsutvecklingsmöjligheter redovisar olika potential och grad av stadsutvecklingsmöjligheter i stadens olika delar. Det innebär en vägledning och ett ställningstagande till inriktningen på kommande förändringar. Vissa områden har stora stadsutvecklingsmöjligheter och där kan större omvandling vara önskvärd, 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.

flygverksamhet till år 2038, därefter kan området omvandlas till en stadsdel med blandad bebyggelse. Det förutsätter att en fjärde rullbana på flygplatsen Stockholm Arlanda är i drift, varav den nationella och internationella tillgängligheten 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 stadsutvecklingspotential:

- områden i nära anslutning till företags-/verksamhetsområden 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, Sättra, 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 uppfölj-

ning 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 omsätt 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 helhets-syn 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 utvecklings-möjligheter 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 produktions-takten 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. Efter som 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.

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



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”

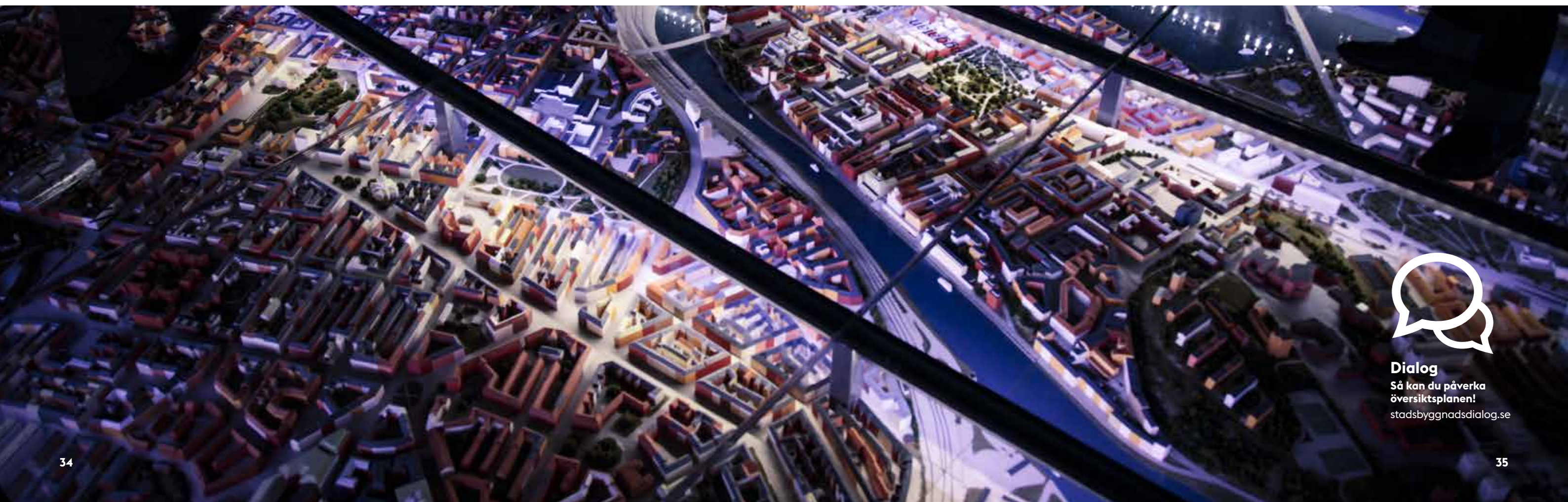
Markanvisningspolicy 2015

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 Stockholm 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 städernas 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 Stockholm 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 Stockholm 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, överbygga 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

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 nivå omkring 15 000 personer per år och att födelse-nettot 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

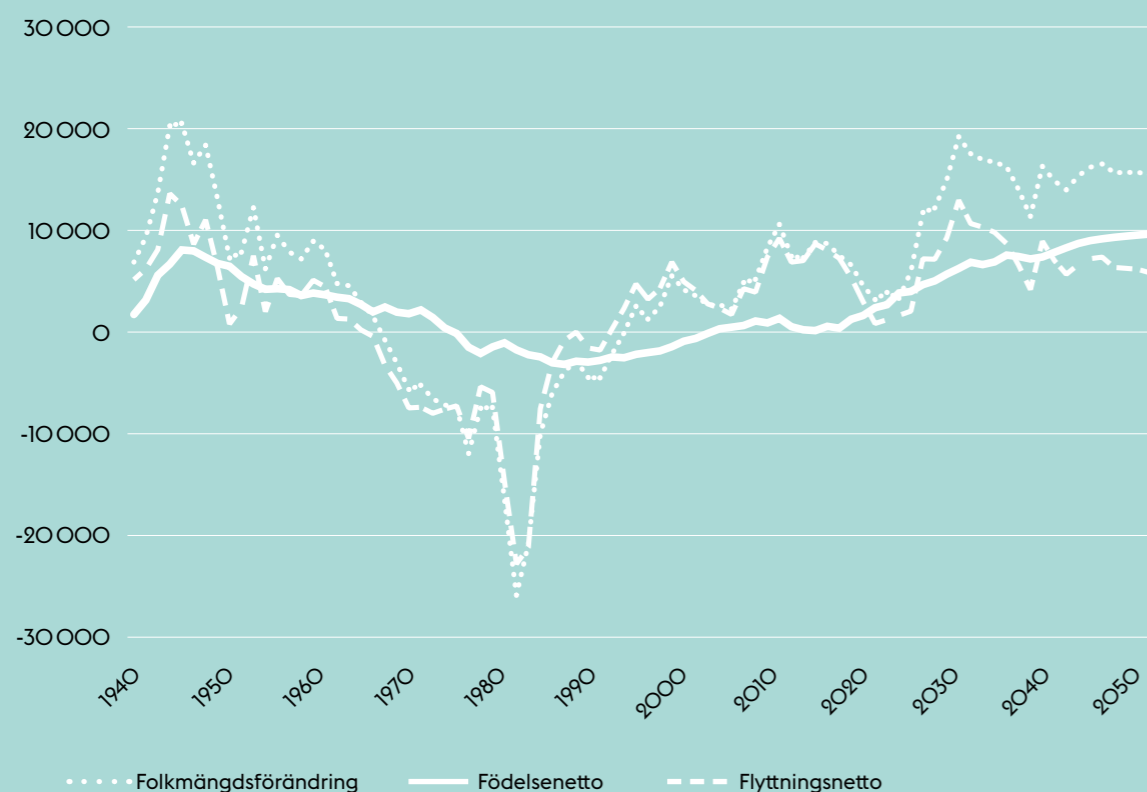
Stadens mål att kraftigt öka bostadsproduktionen kräver en ökad planering och att aktörerna på bostadsmarknaden bygger de bostäder som planeras. Bostadsplaneringen behöver utgå från det långsiktiga behovet av bostäder och bidra till ett byggande på en hög och jämn nivå. Erfarenheten har visat att bristande 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.

Folkmängdens förändringar



Källa: Sweco



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 äldreomsorg för anpassade bostäder och stadsdelsnämnderna planerar för bostäder till personer med funktionsnedsättning och särskilda behov.

Planeringsinriktningar

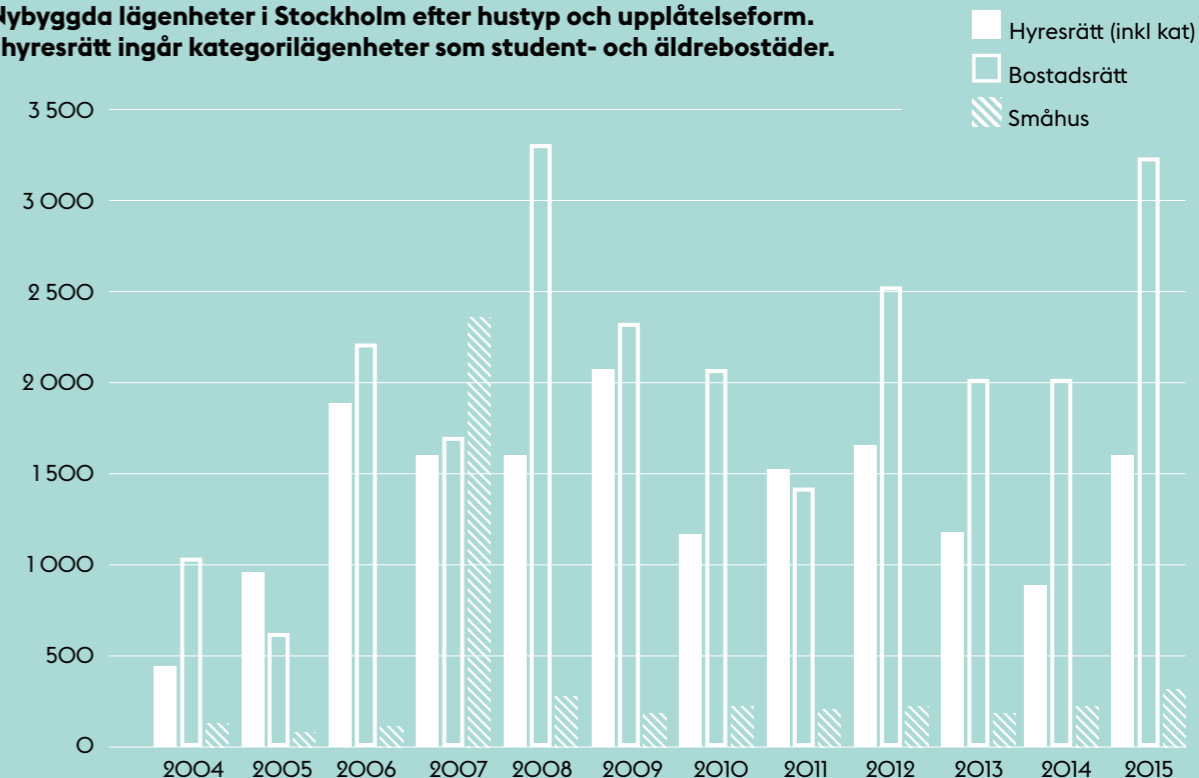
- Säkerställ en god planeringsberedskap för att möjliggöra ett högt och kontinuerligt bostadsbyggande.
- Planeringen för bostäder till personer med särskilda behov ska säkerställas.
- Staden ska driva på utvecklingen mot ett mer effektivt byggande av bostäder med god kvalitet.
- Staden ska verka för 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

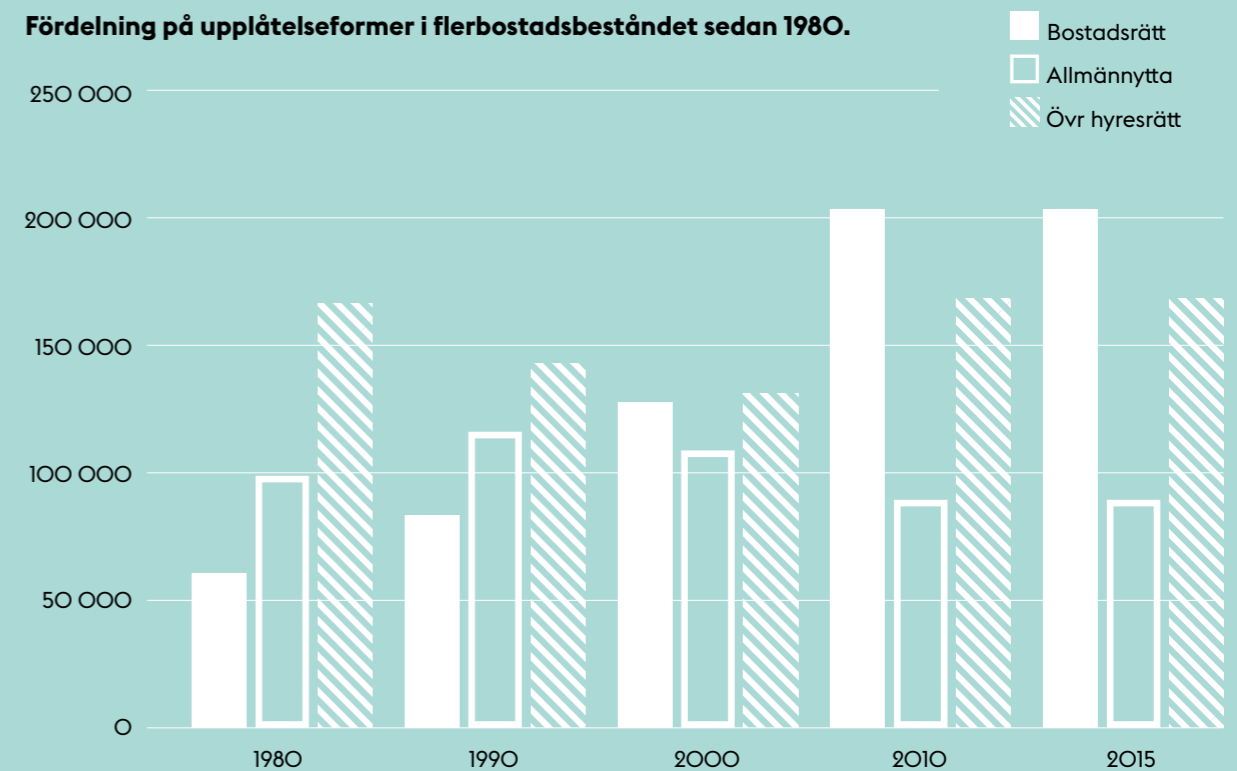
Inom stadens gränser finns (2015) 429 500 lägenheter i flerbostadshus och 45 000 i småhus. Nästan hälften av alla lägenheter i flerbostadshus är bostadsrätter och de kommunala

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 äldreboende.

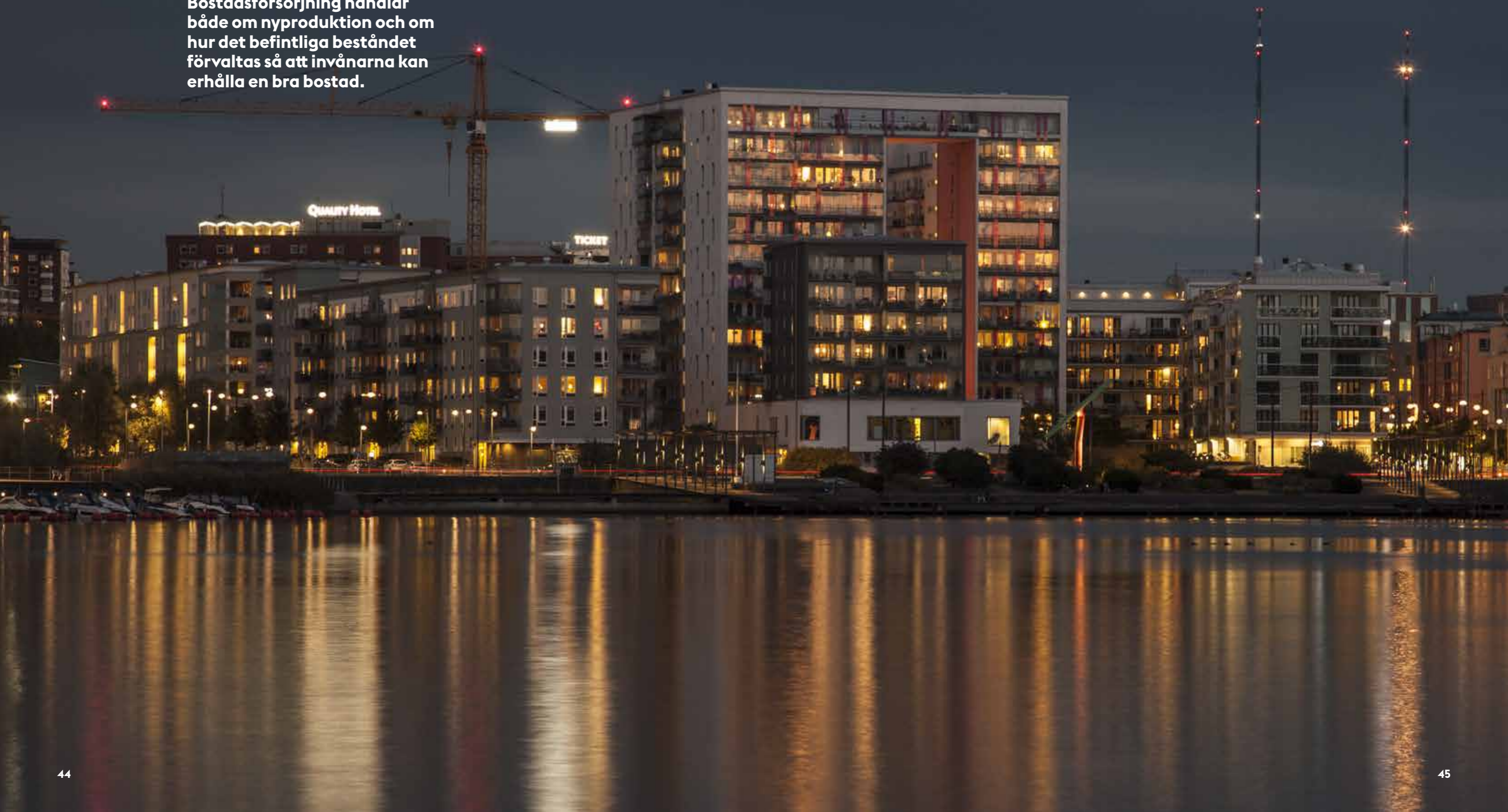


Fördelning på upplåtelseformer i flerbostadsbeståndet sedan 1980.



”

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 näringslivetableringar 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 teknikerke 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 övernattnings- 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.

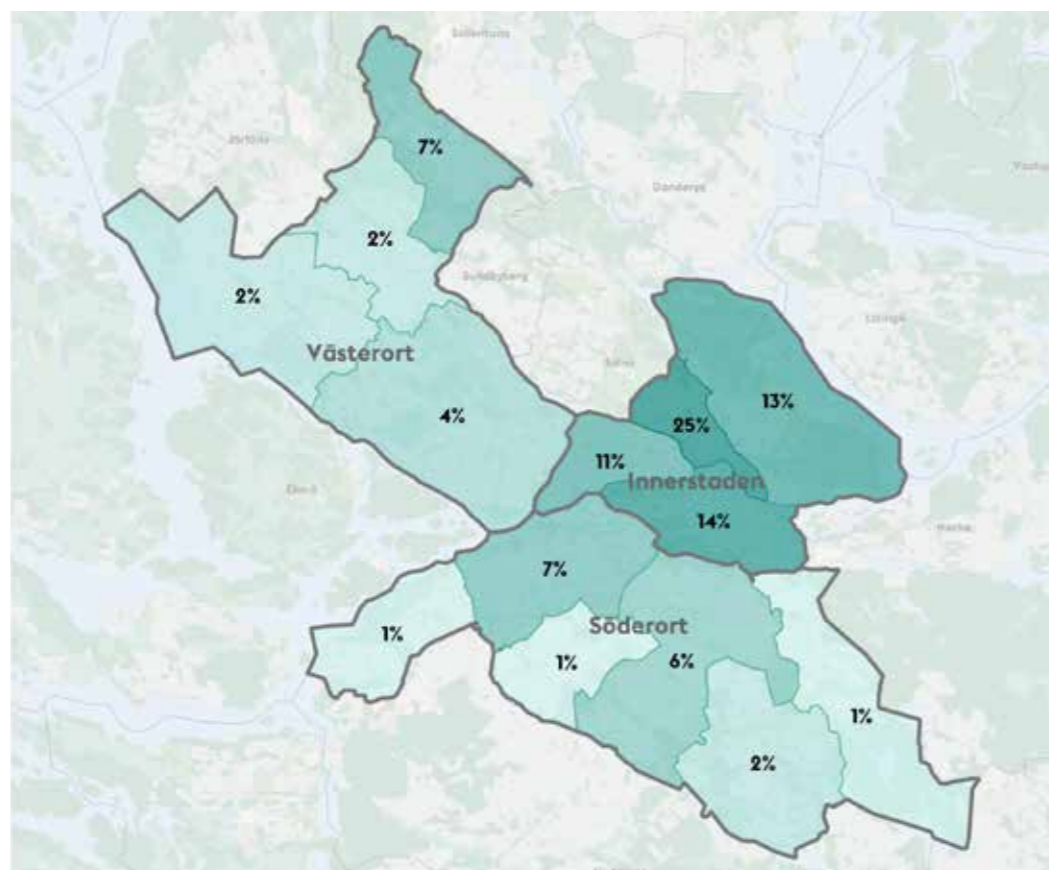
Denna arbetsplatsobalans beror främst på bättre kommunikationer, närhet till flygplatsen Arlanda Stockholm, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark. Obalansen innebär ett ojämnt tryck på väg- och kollektivtrafiken i regionen. Det gör även att dagbefolkningen blir snedfördelad inom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

Vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållna 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, tunnelbanoutbyggnaden och Mäljarbanan är sammanlagt investeringar på mer än 100 miljarder kronor som kommer att medföra positiva utjämnings-effekter 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 övernattnings- 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.



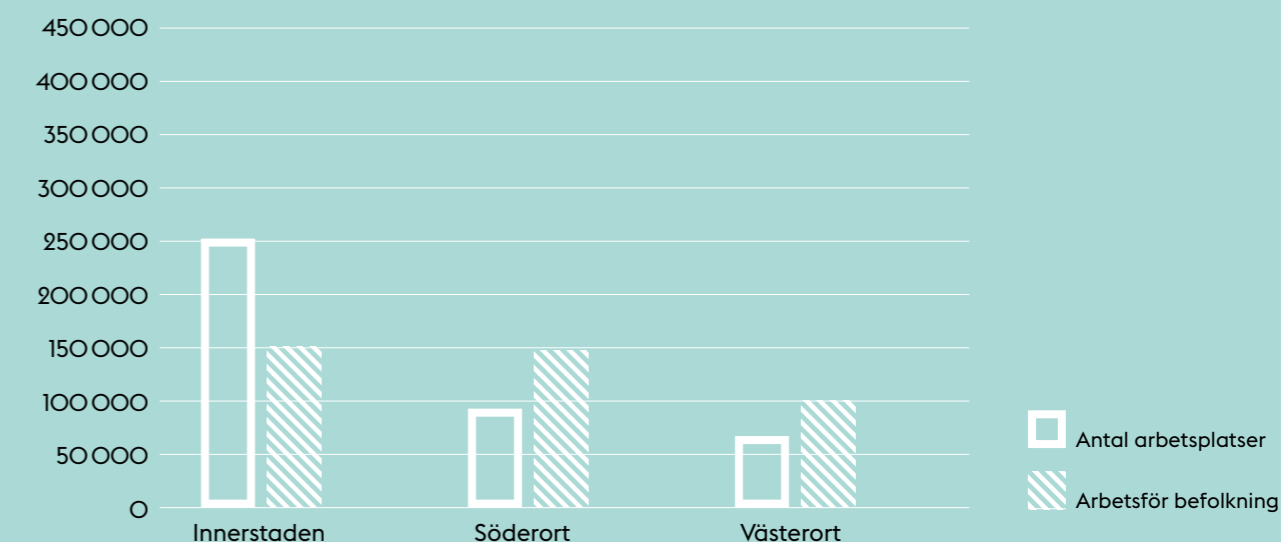
Andel av arbetsplatserna uppdelat per stadsdelsområde.



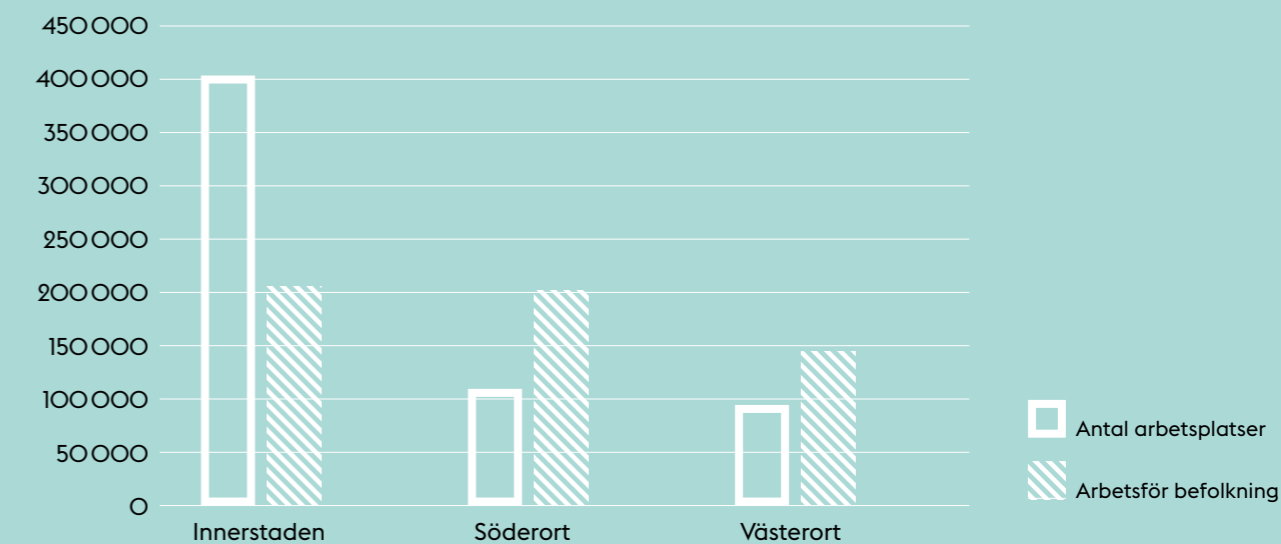
Stockholm är gynnat vad gäller antalet arbetsplatser – det finns fler arbetsplatser än förvärvsarbetande.

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.



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.

Företagsområdets fortsatta utveckling viktig 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 portihallar.

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 företagsammansättning 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 näringslivspecifika avväganden alltid göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms företagsområden.

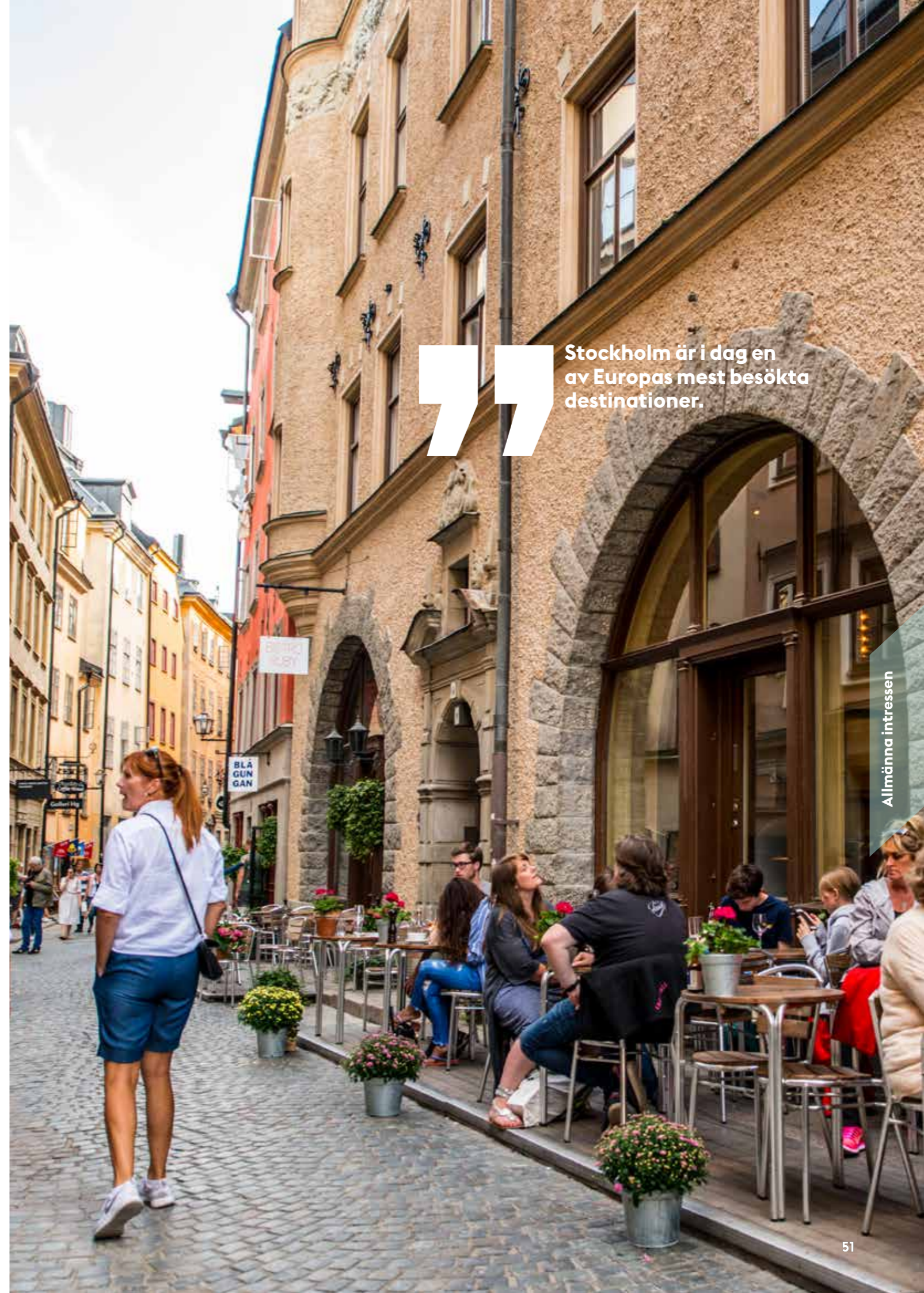
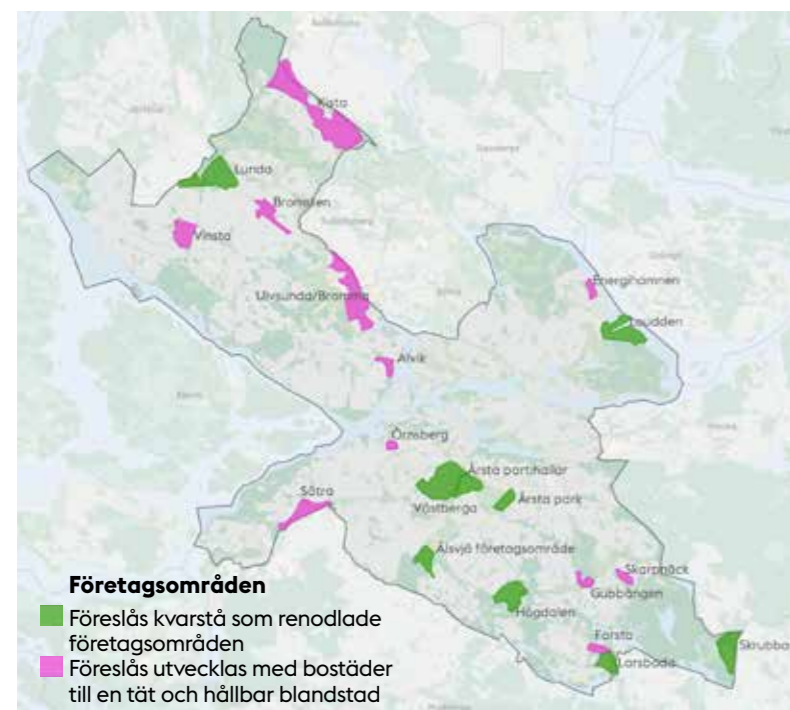
Det är nödvändigt att Stockholms stad arbetar långsiktigt för att skapa gynnsamma förutsättningar för de olika företagsområdena. För att kunna möta den växande stadens behov handlar det om att integrera företagsetableringar med bostads- och handelsområden. Det är även viktigt att skapa förutsättningar 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.
- Näringslivspecifika avväganden ska göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms företagsområden.

645000

arbetsplatser fanns år 2014 i Stockholms stad.



” ” 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.

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 stads-kvaliteter. 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. Boendese-

gregationen 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 stadsbyggnad. 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



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/



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 trivselen 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 mötesplatser 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

medborgarinvolvning 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 boendediologer 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 likväldigt trygga, med konsekvenser för vardagslivet. Det gäller särskilt kvinnor och flickor. Att främja trygghet är därför en viktig stadsbyggnadsfråga.

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.

Planeringsinriktning

- Socialt värdeskapande åtgärder som bidrar till en god livsmiljö i hela staden ska prioriteras. Exempel på sådana åtgärder är god samhällsservice 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 inflyttande 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.



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 närbarhet. Närbarhet 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.

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 trafikgenererande bebyggelse lokaliseras i kollektivtrafknära 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.

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 belägningsgrad, 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.

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



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 fortsätta 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.

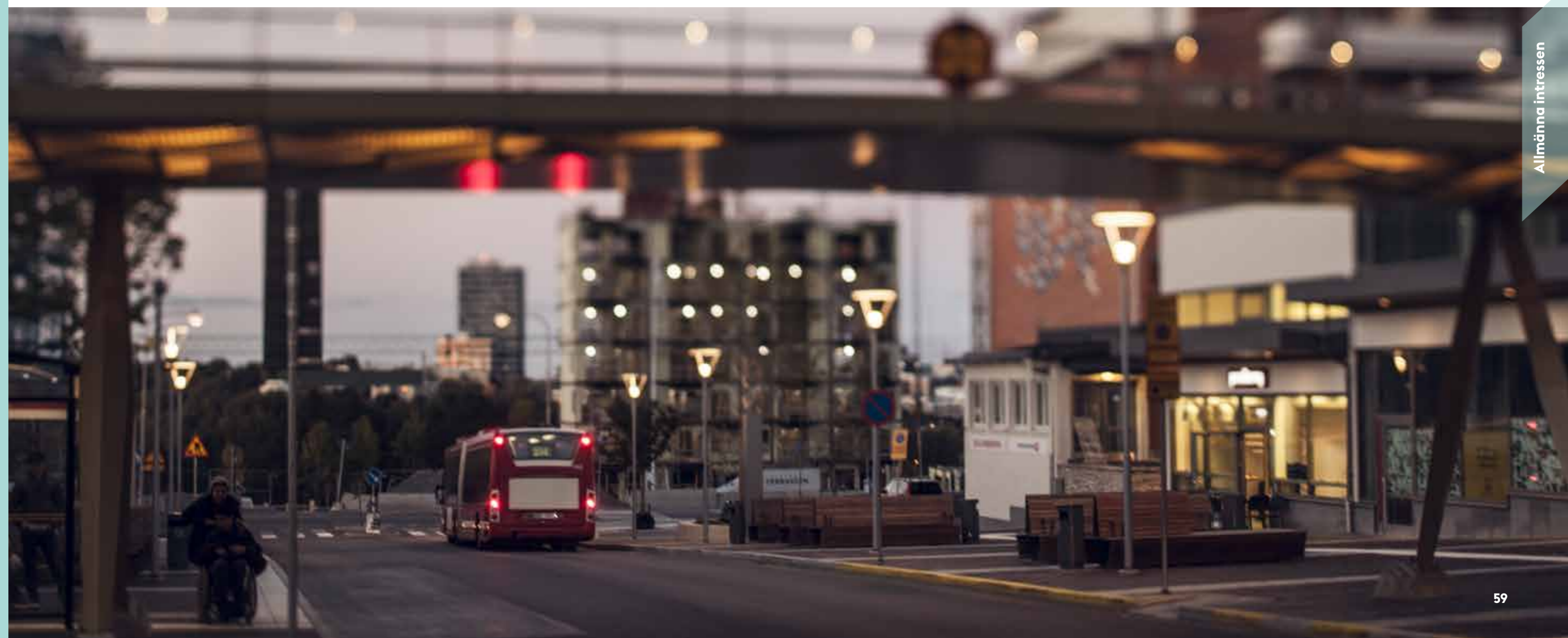
86%

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



Läs mer

i avsnittet om klimat samt i mål och strategier.





15%

Stadens målsättning är att det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden. 15 procent av alla resor som sker i högt trafik 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 stomnätplan 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. Stomnätplanen kan behöva anpassas till nya förutsättningar som ett ökat bostadsbyggande och 2013 års Stockholmsförhandling samt den pågående Sverigeförhandlingen. Möjligheten att utveckla nya regionalåtgångstopp 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. Cykelpassagera 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 nytter 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 stadsmiljöer, 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 tidsperspektiv

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 högt trafik ska vara 80 procent 2030.

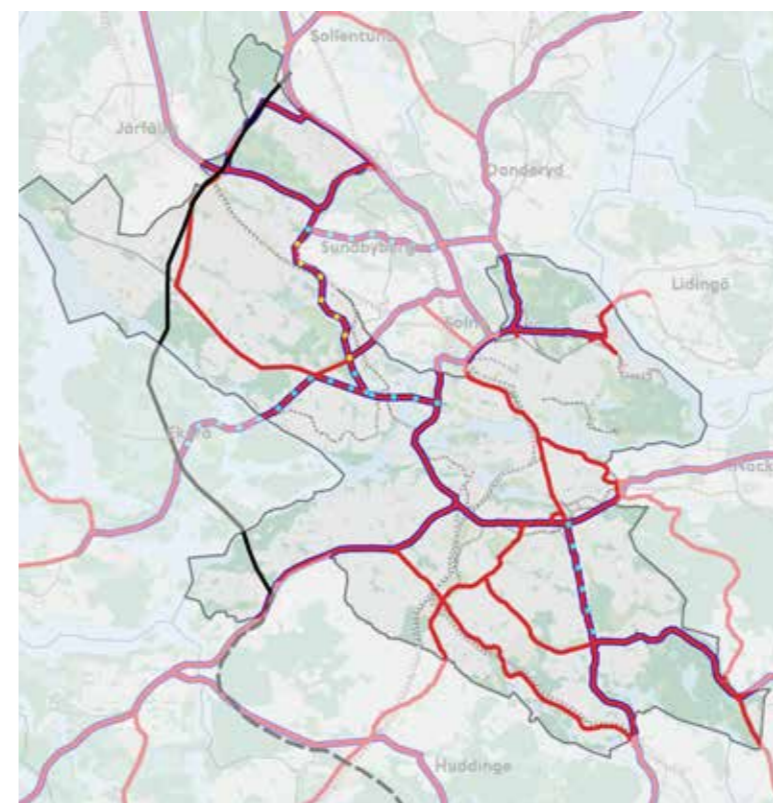


Stockholmsförhandlingen

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.



Vägnät

- Funktionellt prioriterat vägnät
- Rekommenderat 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

ADR

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

kommer staden att prioritera utvecklingen av 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 underhållsarbete 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.

Resor och transporter på vatten

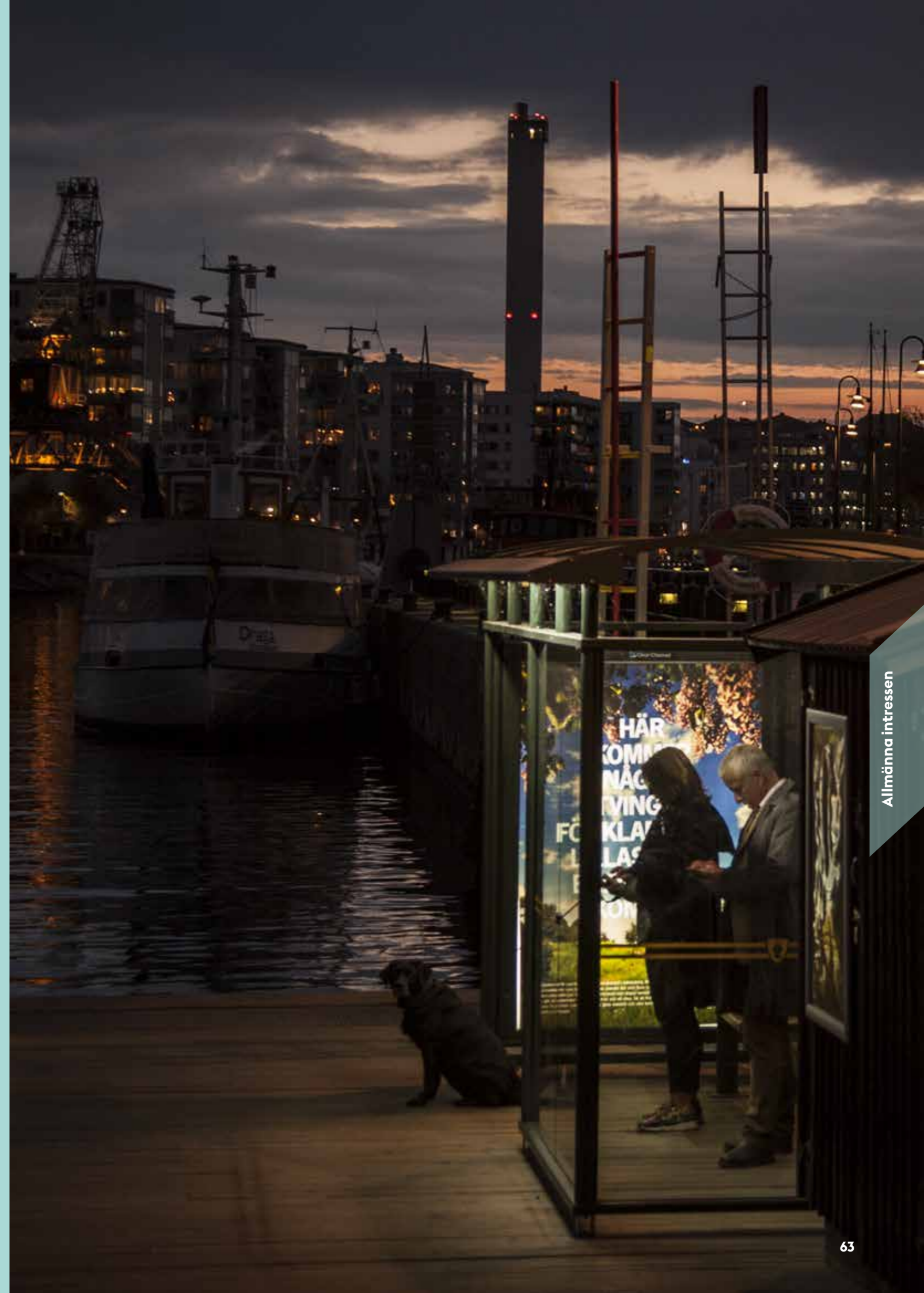
Sjöfarten har stor kapacitet och för många transporter är den, eller har potential att bli, mer miljöeffektiv än transporter på väg. Stockholm har en lång tradition som sjöfartsstad och sjöfarten kan i framtiden få en större strategisk betydelse, inte minst när det gäller att avlasta väg- och järnvägsnäten. 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.

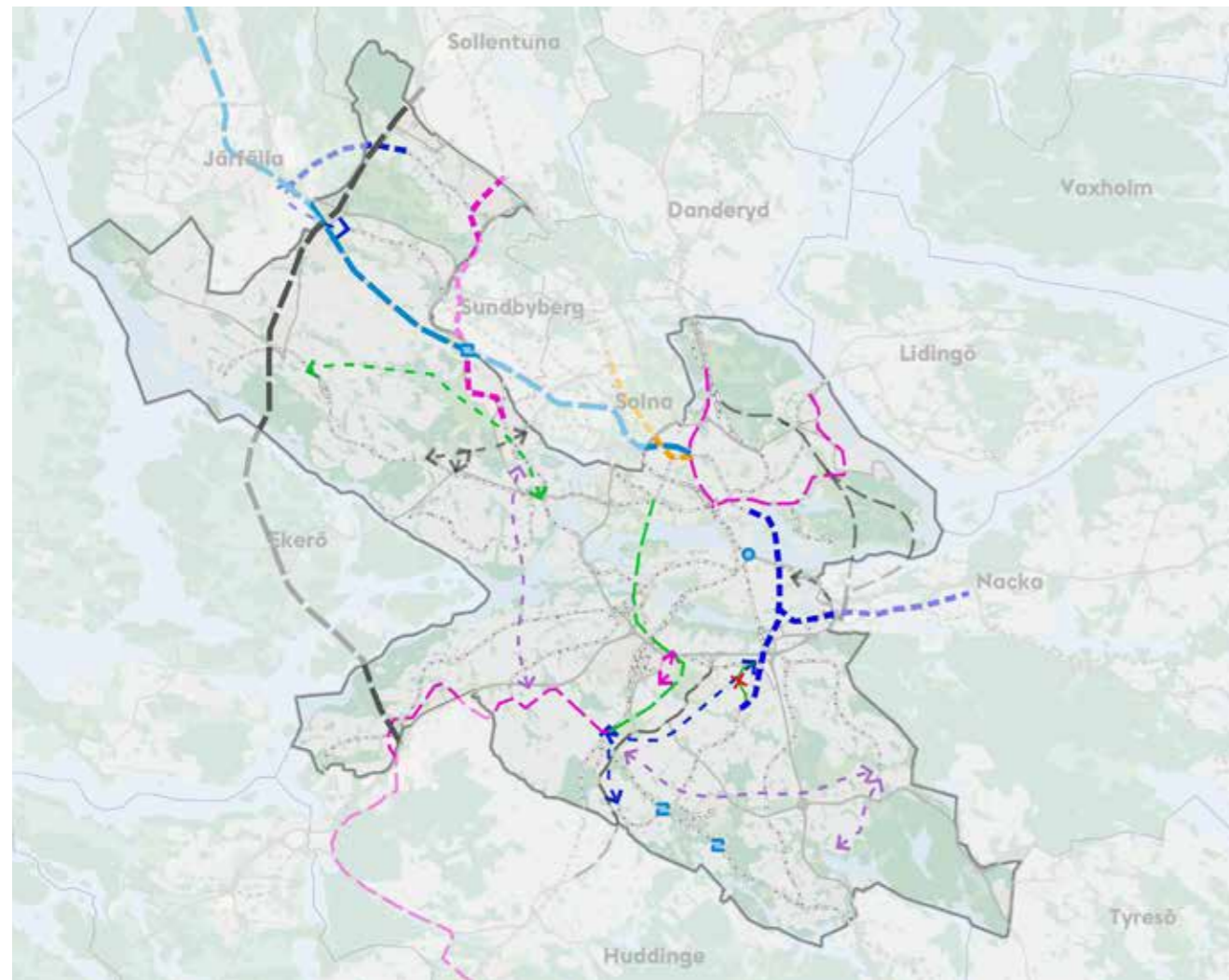
De inre vattenvägarna har potential för kollektivtrafik på vatten. Den pågående stadsutvecklingen i tidigare hamnområden bidrar på sikt till ett ökat resandeunderlag och innebär fler möjliga omstigningspunkter mellan färjor och övrig kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Centrala kajer som erbjuder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

Planeringinriktningar

- 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 bytestpunkter 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.



Kommunikationsstråk



Kommunikationsstråk

Pågående spår- och vägutbyggnad

- Mälardalen: Tomtebodavägen - Kallhäll
- Förbifart Stockholm, ny E4 sträckning
- Slussen

Beslutade spår och vägar

- Tunnelbana: Odenplan - Hagastaden - Arenastaden
- Tunnelbana: Kungsträdgården - Nacka/Söderort
- Tunnelbana: Akalla - Barkarby
- Tvärbanan 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 - Barkarby
- ← → Kapacitetsstark kollektivtrafik till Bromma flygplats och vidare väster ut
- ← → Avgrening av tvärbanan till Årstafältet och Östberga
- ← → Kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Sköndal
- ← → Kapacitetsstark kollektivtrafik Söderort
- ← → Nord-sydlig koppling väster om innerstaden
- Ny pendeltågsstation i Rågsved/Högdalen eller Fagersjö
- Ny pendeltågsstation vid Solvalla

Pågående spår- och vägutbyggnad

Mälardalen: Tomtebodavägen - Kallhäll Stockholmsförhandlingen 2007 Beräknas klar 2025

Mälardalens utbyggnad syftar till att öka kapaciteten och förbättra restider för främst pendel- och regionaltrafik.

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.

Tvärbanan Kista - Helenelund
Planering pågår och beräknas klar 2023
Kistagrenen knyter ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder och ger resenärer en möjlighet till spår-bunden 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 spårssystem 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 tvärlinje med byten till pendeltågstationerna.

Östlig förbindelse
Ingår i Sverigeförhandlingen
En trafikunnel med kapacitetsstark kollektivtrafik under Saltsjön som binder samman söder och norr samt kopplar ihop Norra och Södra länken och sluter därmed väggringen 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 trafik-säkerhet samt med minskad miljöpåverkan. Vidare eftersträvas att barriäreffekten minskas. Omdirigering 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 Älvik.

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 resenärstarka 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 väster ut
En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via Bromma flygplats, ett framtida stadsomvandringsområde 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 spår-bunden 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.

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 tätastadsdelar är det viktigt att skapa mångfunktionella och värdeåtergivande 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 stadsparkar med många olika aktiviteter och så kallade stockholmstråk 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 besöksstryck 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 kulturresevat 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



Länk

Läs mer om den regionala grönstrukturen på:

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



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/

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 grönbå 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 fornlämnningar, 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 Stockholm 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 förstärkningsåtgärder prövas. Ett utvecklat regionalt sam-

arbete 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 forandet 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.

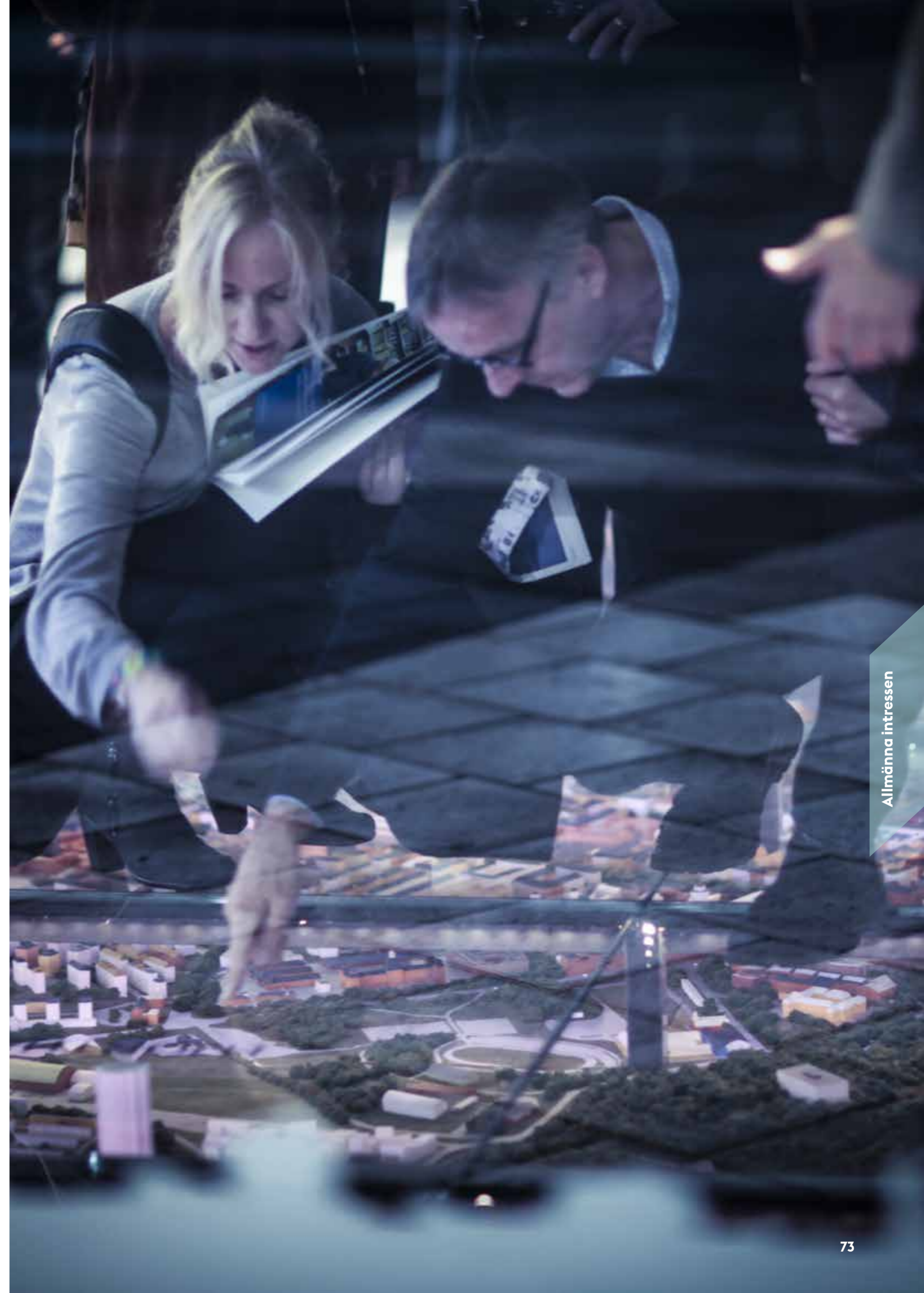
I Stockholm finns Skogskyrkogården som är ett världsarv, elva riksintressen för kulturmiljövärden, en nationalstadspark, ett antal kyrkliga kulturminnen i form av kyrkor och begravningsplatser, ett antal byggnadsminnen samt byggnader och miljöer som bedömts särskilt värdefulla ur ett lokalt, regionalt 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 tillåtit höja sig över resten av stadens byggnader. I yterstadens 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 särpräglad, 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 gestaltungsambitionerna 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 detaljsorg 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 rutnätstaden, 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.

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 förebildig, exempelvis genom att utarbeta vårdprogram och anordna arkitektävlingar.

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



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 §





Kulturverksamheter
behöver ges utrymme i
hela staden.



Allmänna intressen



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

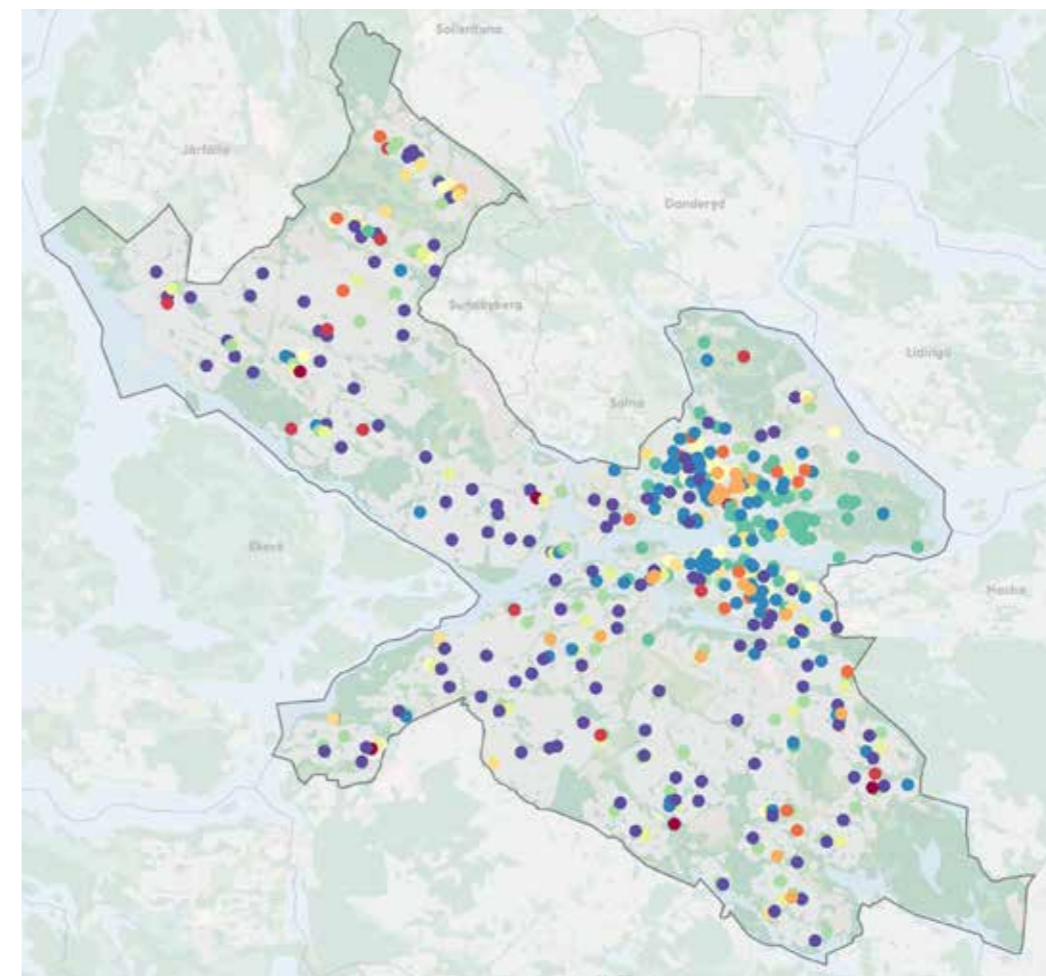
Idrott och friluftsliv för alla

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 idrotts-hallar, 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.



Samlingslokaler och andra mötesplatser

- Kulturhus
- Hembygdsgrändar och 4H-grändar
- Bopningsbara skolor
- Biografer
- Samlings- och möteslokaler
- Studieförbundets egna lokaler
- Bibliotek
- Friluftsliv- och ungdomsgårdar
- Museer och konsthallar
- Scener
- Bopningsbara idrottsanläggningar

Allmänna intressen



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 bullerproblemet vid källan och arbeta med bullerreducerande åtgärder i stadsplaneringen. Staden har tillsammans med Länsstyrelsen utvecklat metoder och arbetssätt för att buller-reducerande åtgärder ska möjliggöra 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

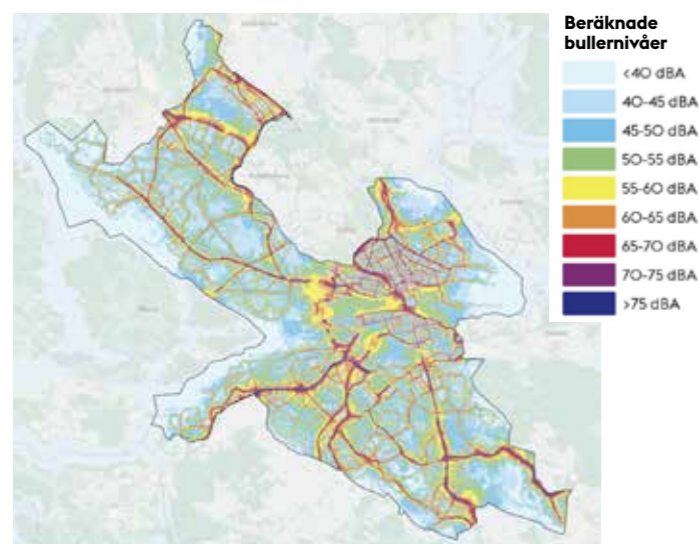
Ett vatten av god kvalitet är en del i Stockholms varumärke, och stadens vattenområden har stor betydelse för upplevelsen av stadslandskapet, rekreation och friluftsliv. Trots förbättringar på senare år är det endast en fjärdedel av Stockholms 23 fastställda vattenförekomster som uppnår god ekologisk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



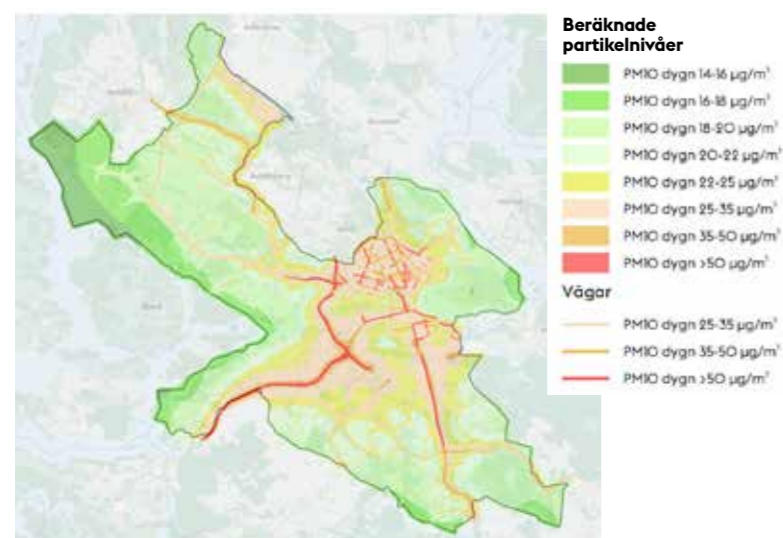
Länk

Om klimatförändringar och klimatanpassning i Stockholm

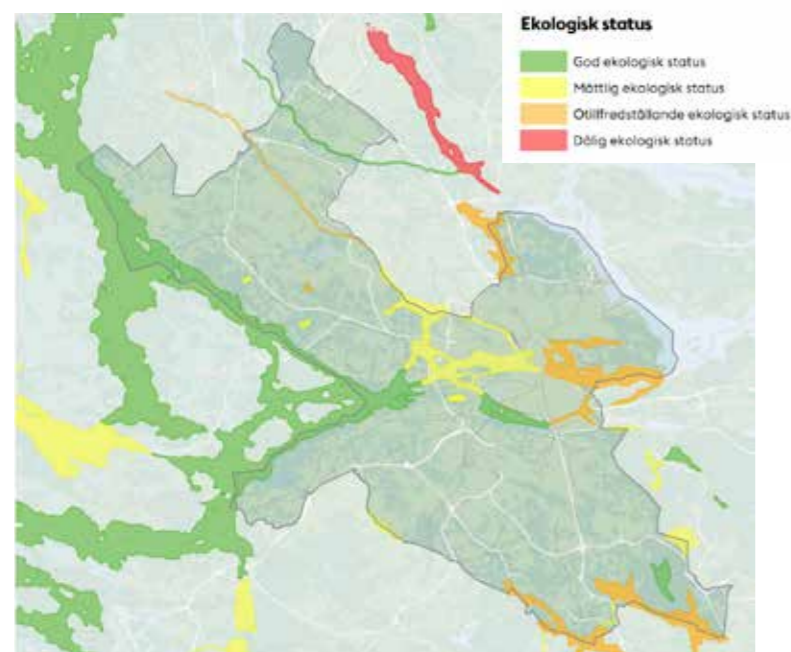
miljobarometern.stockholm.se/klimat/klimatforandringar-och-klimatanpassning/



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



Beräknade partikelnivåer, PM10 (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 översvämningrisk. 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 översvämningriskerna 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 över-

svämmas kan det vara aktuellt med skyddsåtgärder 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 klimat-anpassad dagvattenhantering. Stadens dagvattenstrategi betonar värdet av mångfunktionella ytor som förutom att samla upp och fördröja dagvatten, kan användas för andra behov och vara ett attraktivt 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

Fördjupning

Länsstyrelserna runt Mälaren rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt vid Mälarens stränder och Östersjökusten 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 samhällsviktiga 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-havsnivaer-exploateringsprojekt.pdf

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

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.



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

stockholm.vatten.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 miljö-kvalitetsmålet "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 miljö-kvalitetsmål 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 mark-egenskaper 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.

Översvänningsbenägna områden vid Mälaren

Stockholm är ett av 18 utpekade områden i Sverige med betydande översvänningsrisk och omfattas av arbetet med översvänningsförordningen (2009:956) som bygger på EU:s översvänningsdirektiv. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har karterat dagens översvänningsrisker i Stockholms län där delar av Mälaren ingår. I nuläget är översvänningsrisken 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 vattenföroreningar. 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 översvänningsrisk 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 fjärrvärme-systemet.

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. Framst 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 fjärrvärme-systemet 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 plusus. På Järvafältet genomförs satsningar på energi-effektivisering 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 bebyggelse-sektorn inklusive verksamhets- och hushålls-energi 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 CO₂e/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 kvaliteten 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
miljöbarometern.
stockholm.se



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.

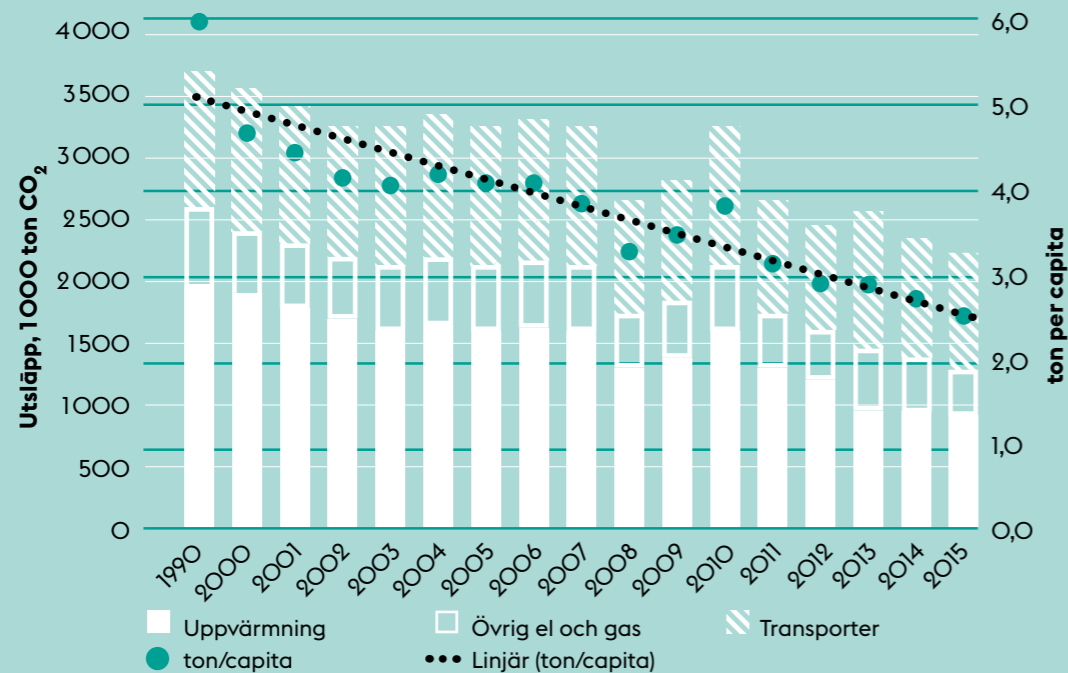
EU:s avfallshierarki

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

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 Henriksdals 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.



Stockholms CO₂-utsläpp

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

Statistik finns hos MIF och/eller Sweco
Källa: Miljöbarometern

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.

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 fungerande 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



5 Lokala utvecklings- möjligheter

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 grönsamspel samspejar och ger förutsättningar för goda boendemiljöer. Stockholm förändras när staden byggs tätare, stadsdelar knyts närmare

varandra och dagens stadsmiljöer kompletteras för att möta nya behov. Detta innebär nya möjligheter för staden och dem som bor och verkar här. Tätare stadsdelar ger fler bostäder, bättre förutsättningar för lokal service, underlättar vardagslivet och minskar transporterna. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med god kvalitet. I all stadsutveckling är det angeläget att eftersträva levande stadsmiljöer. Centralt är att utveckla bättre kopplingar mellan stadens delar och överbygga 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 grönsamspel samspejar 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.



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.



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.





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 utpekad 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. Trafiksepareringen 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 kulturresevatet, kan tillgängligheten till Järvafältet förbättras.

Rinkeby-Kista har en unik potential.



Rinkeby

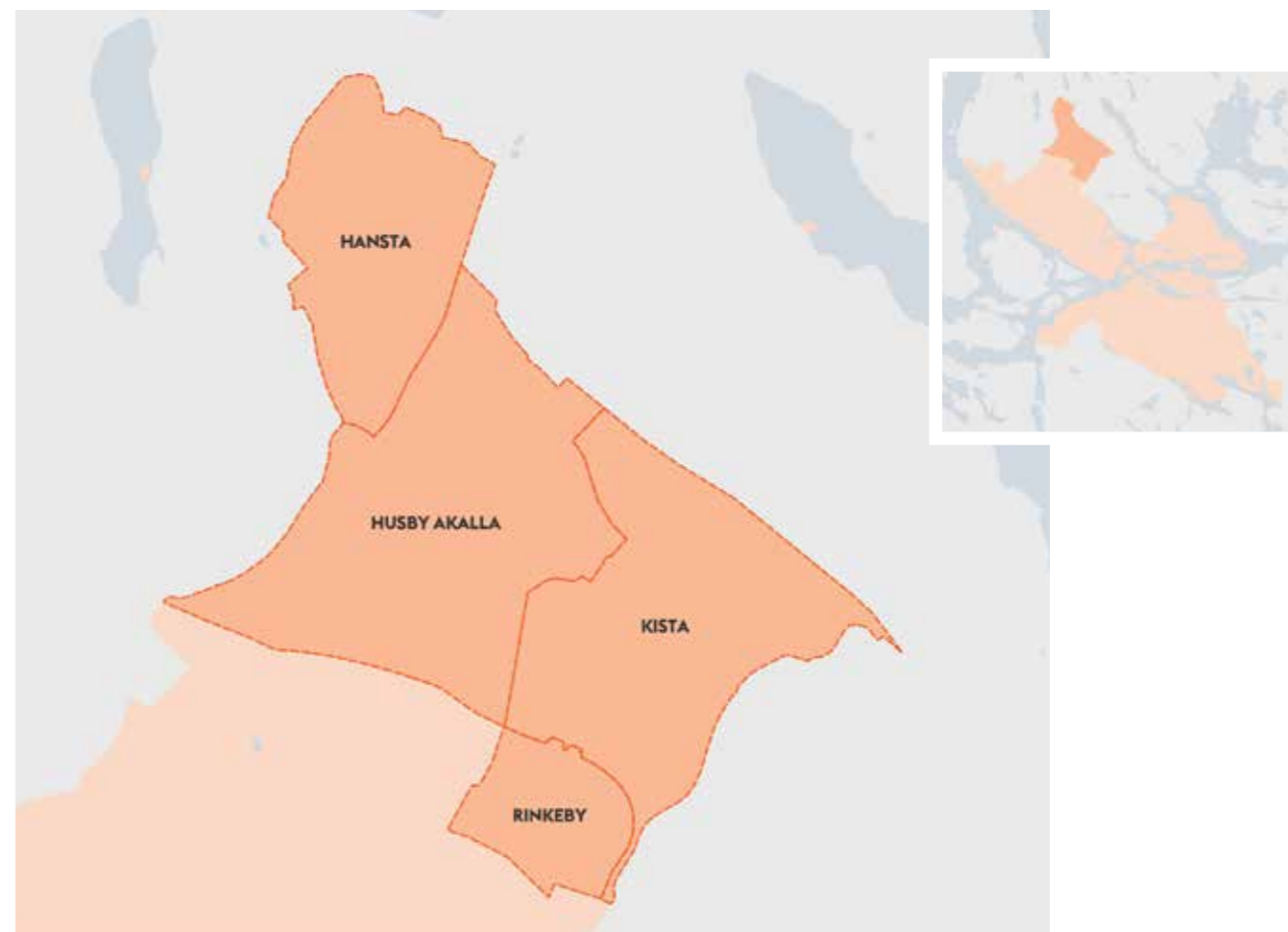
Rinkebys karaktär utgörs huvudsakligen av lameller i två till åtta våningar. De högre husen är placerade mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd och bebyggelsen är organiserad i relativt slutna rum. Sedan 00-talet har området kompletterats 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. Hanstävägen, 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 akademien 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 stads-kvaliteter 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.

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 minska och sambandet till Barkarbystaden i Järfälla stärkas.



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



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 Ballstaån 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 Ballstaåns 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. Trafiksepareringen 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 prioriterat. 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 karakteriseras 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. Bromstenvägen, 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 småstads-karaktär.

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. Bromstenvägen, 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.

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



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.

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 karakteriseras 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 förändringar med bostäder gjorts. Hässelby strand karakteriseras 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 utökad 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 stadslig 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 Ballstaans 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 Tunnländsparken 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 Ballstavägen har förutsättning att omvandlas till stadsgata, beroende på Bromma flygplats utveckling på lång sikt. Korsningen Spångavägen-Ballstavägen 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. Spårväghållplatsen 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 Bromstenvägen 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 Ballstaviken. Förutom tillkommande bebyggelse med tillhörande lokala parker och torg finns goda förutsättningar för en ny strandpromenad längs med Ballstaån. 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 utvecklas 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 rekreativsvärde.

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 cyklisterna 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 trädgårdstadsbebyggelse. 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 infrastruktur-funktion 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 kapitel 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. Classicism 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

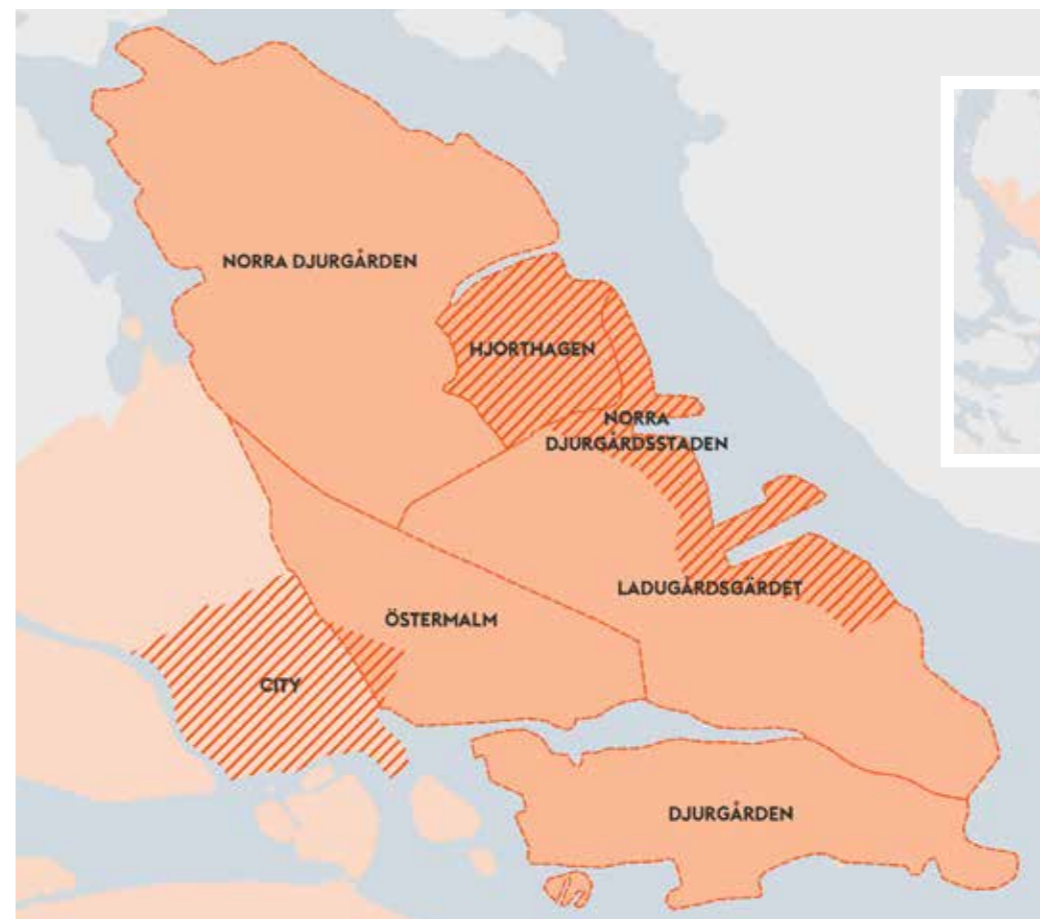
Smalhusområdet Abessinien är ett tidigt exempel på bostadsrättsföreningar för arbetare. Husen och lägenheterna gavs en för sin tid särskilt hög standard och är ovanligt konsekvent utformade. Ropsten är en mycket viktig knutpunkt för kommunikationer till och från Lidingö kommun.

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.



6 000

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

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 tillgängliggöra 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 Ekshagen 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.



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.



Lokala utvecklings-
möjligheter



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. Stadsdelsrådets 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 karaktäriseras 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 huvud-

stad, 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.

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 höskoleområde ligger runt Observatoriekullen och här finns Stadsbiblioteket. Vasaparken anlades i slutet av 1800-talet och är en av stadens unika bergsparker. Karaktärsstarka storgårdsquarter från början av 1900-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 Uppsala-vägen. 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 gaturreglering 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 industripräglad 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 smaldas 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 Gjørwellsgatan 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 höjdparter 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 tunnelbanespåret 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 rekreativsmöjligheterna 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

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.



15000

cyklister passerar Slussen dagligen under högsäsong.

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 utjänta 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

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, Aspudsparken och Mellanbergsparken kan stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. Att förstärka stråket längs Mälaren från Gröndal via Aspudden, Örnberg, Axelsberg, Mälarhöjden till Sätterskogen 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 Frid-

hemsplan 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, terrasshusen och punkthusen 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 utökad 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.

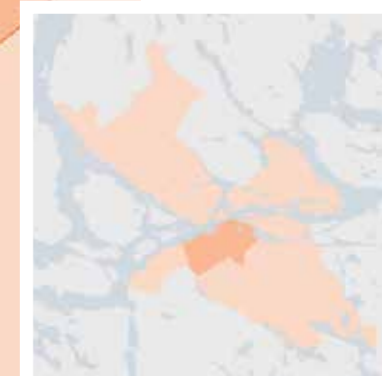
De västra delarna av Västberga har vissa möjligheter till stadsutveckling genom komplettering. Det är av regionalt intresse att Västberga industriområde, i synnerhet kombiterminalfunktionen, fungerar väl. Markanvändningen kan effektiviseras och trygghetsskapande åtgärder, i syfte att förbättra möjligheter 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 centrumerna 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 Örnberg samt Hägerstenshamnen med industrimiljöer och promenadstråk utmed vattnet.

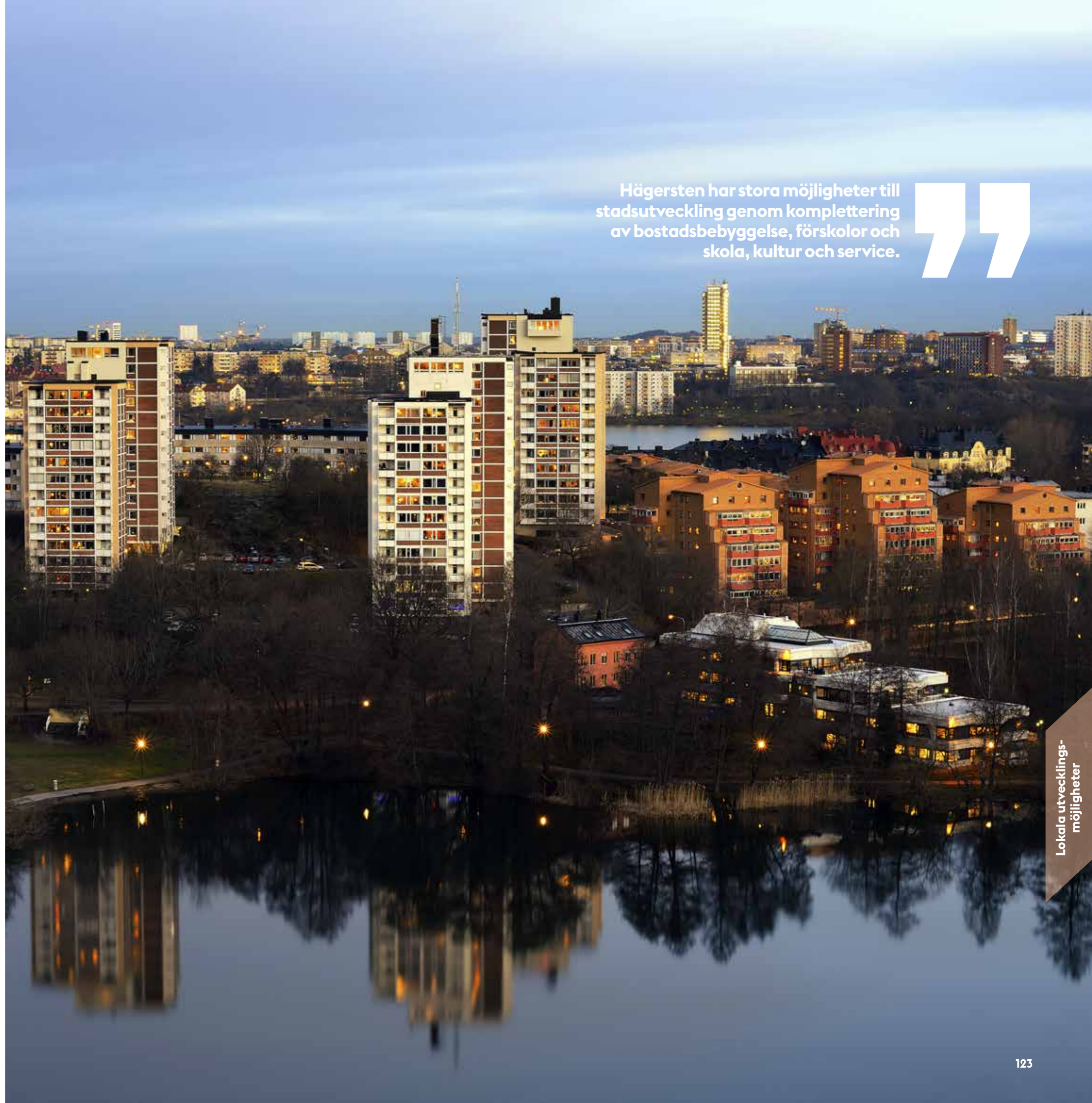
Hägersten har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bostadsbebyggelse, förskolor och skola, kultur och service. Kopplingar kan skapas mellan Axelsberg och Mälärhöjden. Centrums i områdena Axelsberg, Örnberg och Mälärhöjden kan fortsatt stärkas med kompletterande bebyggelse och verksamheter. Hägerstensvägen har utvecklats mot en mer stadslig gata under många år och har möjlighet att med ny blandad bebyggelse från Örnberg 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.

Mälärhöjden

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

Mälärhöjden 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, Sättra, 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. Sättraskogen 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 verksamhetsentreeer i bottenvåningarna och fler verksamheter som även har kvällsaktiviteter.

Sättraskogen är i storlek jämförbar med södra Djurgården och är ett uppskattat rekreativområde. Sättraskogen kan utvecklas med nya målpunkter, stråk, tydligare parkentreeer 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 Sättra

Bredäng och Sättra 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 Sättradalsparken och Bredängsparken samt tillgången till Sättraskogen och Mälaren är stora kvaliteter i stadsdelarna.

Genom att förtydliga torgbildningarna och koppla centrum mot omgivande gator och gröna promenader kan Bredängs och Sättras 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 Mälardalshöjden 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 vägnas 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 flerbostadshus. Den gamla Slottsparken är en uppskattad målpunkt i området.

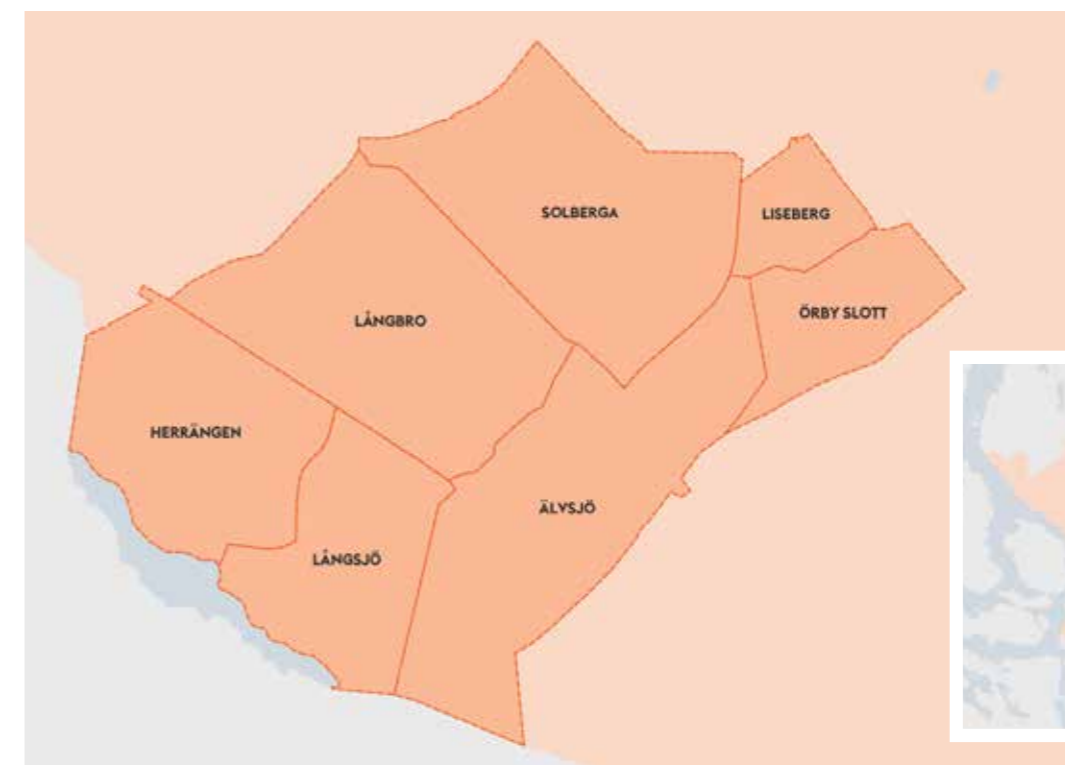
Det finns begränsade stadsutvecklingsmöjligheter inom befintlig bebyggelse, men behovet av kompletteringsbebyggelse för att koppla an och ihop stadsdelarna med Älvsjö och Östberga och den stadsutveckling som planeras där är stort. I samband med kompletteringsbebyggelsen är det även viktigt att utveckla 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. Lektytor 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.

97600

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 Årstaberget 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 småhusbebyggelse placerad i naturmark, med inslag av högre punkthus. En stor kvalitet är närheten till Rågsveds friområde och Älvsjöskogen.

Stadsdelarna har stora stadsutvecklingsmöjligheter med omfattande kompletteringar med bostäder, verksamheter, service och kultur i kollektivtrafknära lägen, på markparkeringar och längs befintliga gator som Rågsvedsvägen, Sköllerstagatan, Vintrosagatan, Hagsättravägen och Bjursättagatan. 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.

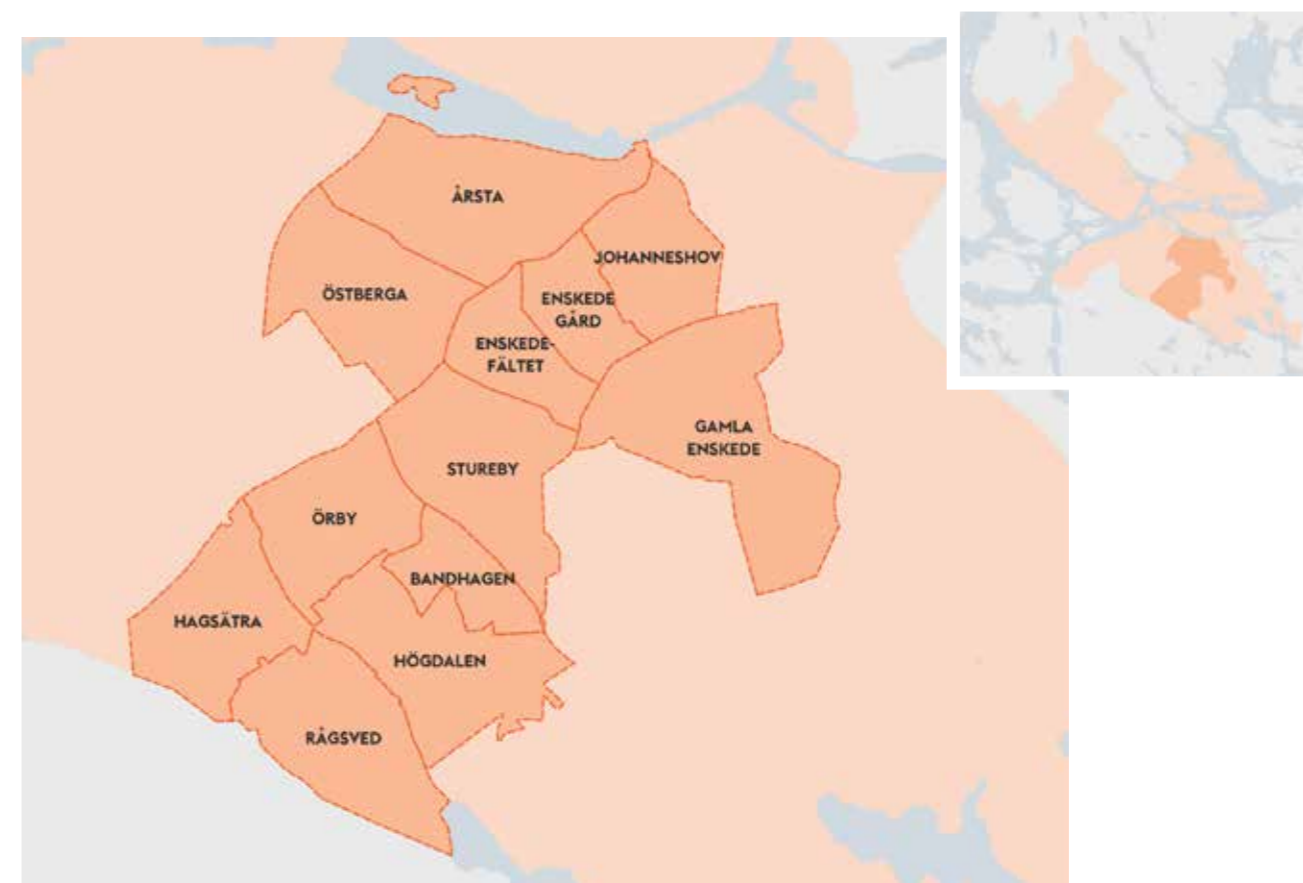
Stureby och Örby

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, Sägverksgränd 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 utpekad 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 gårde 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 tunnelbanespår.

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

Östberga

Gamla Östberga växte fram under sent 50-tal och kompletterades med Östberghöjden 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 Östberghöjden till en attraktiv mötesplats. Stadsutvecklingen skulle bidra till att stärka Östberghöjdens 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 utpekad 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 utpekad 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 överenskommen 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 realiserar 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 topografien. 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

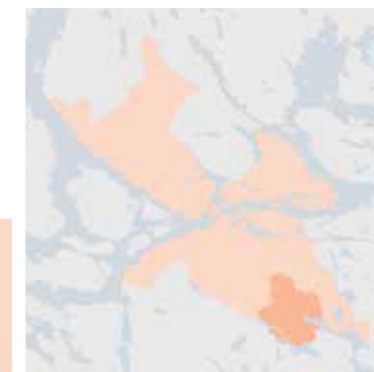
Tallkrogen och Svedmyra är småhusområden. Under 1940- och 50-talet uppfördes även flerbostadshus i lameller, punkthus och smalhus.

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



5000

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.



Lokala utvecklings-
möjligheter



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 tvärrisande i Söderort.

De gröna sambanden mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen och mellan Flatens naturreservat och Nackareservatet kan stärkas. Nytorps gårde 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 gårde.

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 gårde kan utvecklas.

Bagarmossen och Skarpnäck gård

Bagarmossen är en grannskapsenhet med en mindre centrumläggning. 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 Skarpnäck 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.



Lokala utvecklings-
möjligheter

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. Stadsboulevarderna 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, mötpunkter och omvandlade gator. De strategiska sambanden kompletterar stadsgator, stadsboulevarderna 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 stockholmregionens 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 kulturresevat, nationalstadspark, världsarv

Övrigt

- Bromma flygplats
- Spår
- Vägar
- Vatten
- Kommungräns



0 1.5 3 4.5 6 km Skala 1:85 000



SAMRÅDSFÖRSLAG

2016-10-19

Kartunderlag: stadskartan, tätortskartan



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, 60, 63, 66, 68, 70, 73, 76, 78,
87, 88, 92, 96, 104, 106, 109, 124, 126, 139

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, 113

Stockholms stad sid 19, 31, 46, 95, 100,
102, 108, 110, 114, 116, 118, 120, 128, 132, 134

Svartpunkt AB sid 82

iStock sid 32, 51, 123, 131

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

KONSEKVENSBESKRIVNING

STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN 2016 – samrådshandling

KONSEKVENSBESKRIVNING STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN 2016 – samrådshandling

PÅ UPPDRAG AV
Stockholms stad. Stadsbyggnadskontoret

UTFÖRANDE KONSULT
WSP Sverige AB/ WSP Samhällsbyggnad

Författare

Oskar Wallgren, uppdragsansvarig
Andrea Utas
Anders Bondemark
Mari Ferring

Layout och illustration
Filippa Andersson

Bilder
WSP Sverige AB om inget annat anges

2016-11-04

INNEHÅLL

Sammanfattning	s.5		
1	Inledning	s.9	
2	Utgångspunkter och metod	s.13	
3	Översiktsplanens syfte och huvudsakliga innehåll	s.19	
4	Påverkan på rumsliga strukturer	s.27	
4.1	Bebyggelsestruktur	s.27	
4.2	Transportinfrastruktur och tillgänglighet	s.28	
4.3	Teknisk försörjning	s.29	
4.4	Grönstruktur	s.30	
5	Konsekvenser för de som bor, vistas och verkar i staden	s.33	
5.1	Social sammanhållning	s.33	
5.2	Konsekvenser för olika samhällsgrupper	s.35	
5.3	Individer och hushåll	s.37	
5.4	Företag och företagare	s.38	
5.5	Risker och störningar	s.39	
6	Konsekvenser för miljön	s.43	
6.1	Naturmiljö	s.43	
6.2	Vatten	s.44	
6.3	Kulturmiljö	s.45	
6.4	Klimatpåverkan	s.46	
6.5	Hushållning med resurser	s.47	
7	Planförslagets ekonomiska konsekvenser	s.51	
7.1	Effekter på kommunens ekonomi och kommunala taxor	s.51	
7.2	Samhällsekonomisk nytta och kostnad	s.52	
8	Planens genomförande – svårigheter och möjligheter	s.57	
8.1	Rådighet och påverkansförmåga	s.57	
8.2	Beroende av andra aktörers investeringar och prioriteringar	s.58	
8.3	Beroende av nya system- och tekniklösningar	s.58	
9	Samlad bedömning	s.61	
9.1	Planförslagets bidrag till måluppfyllelse	s.61	
9.2	Planförslagets samlade påverkan och konsekvenser	s.62	
9.3	Uppföljning	s.62	
9.4	Fortsatt arbete – frågor att speciellt belysa i samrådet	s.62	
	Bilaga A: metod och relevanta mål	s.67	
	Bilaga B: relevanta regelverk	s.70	
	Behov av miljöbedömning	s.70	
	Miljöbedömningens syfte och innehåll	s.70	
	Miljölagstiftningens krav på mkb:ns innehåll i förhållande till dispositionen i denna rapport	s.70	

SAMMANFATTNING

Den här rapporten redovisar arbetssätt och resultat från den hållbarhetsbedömning av samrådsversionen av Stockholms översiktsplan som genomförts under perioden september 2015 till oktober 2016. Arbetet har genomförts av en grupp konsulter från WSP Sverige AB, i samverkan med staden tjänstemän.

Lagstiftningen säger att en miljöbedömning behöver genomföras för en översiktsplan och att den ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Staden har valt att integrera den lagstadgade miljöbedömningen av den nya översiktsplanen i en bredare hållbarhetsbedömning – en bred analys av planens samlade påverkan och konsekvenser, kompletterad med en bedömning av planens genomförbarhet. Arbetet med bedömningen av planen har lagts upp så att den vid ett flertal tillfällen gett vägledning i det pågående planarbetet.

Som grund för arbetet har en bedömningsmodell använts där miljölagstiftningens krav på MKB integrerats i en struktur med bredare perspektiv. I förenklad form bygger bedömningsmodellen på fem frågeställningar:

1. Hur väl kommer den fysiska strukturen att fungera – vilka strukturella förutsättningar skapa planen för en långsiktigt hållbar utveckling för människor, miljö och verksamheter?
2. Vilka konsekvenser får planen för de som bor, verkar och vistas i staden?

3. Vilka konsekvenser får planen för miljön?
4. Vilka kostnader är förenade med planens genomförande – för samhällsekonomin och kommunalekonomin?
5. Vilka möjligheter och svårigheter är förknippade med planens genomförande?

Översiktsplanen består av stadsbyggnads mål, utbyggnadsstrategi, inriktningar för att hantera allmänna intressen, samt en beskrivning av lokala utvecklingsmöjligheter i stadens 14 stadsdelsområden. I en bilaga redovisas hur staden ska förhålla sig till riksintressen i planeringen. Bilagan och avsnittet om utvecklingsmöjligheter har inte ingått i hållbarhetsbedömningen, eftersom de färdigställdes mycket sent i processen.

Som helhet är bedömningen att stadsbyggnads målen är välformulerade och generellt sett ansluter till nationella mål av relevans för översiktsplaneringen. Målen är inåtriktade och fokuserade utslutande på det som händer inom stadens gränser och hur förhållanden för de som bor och verkar i staden ska kunna upprätthållas eller förbättras. Om målen tydligare behöver sätta staden i ett nationellt och internationellt perspektiv bör diskuteras under samrådet.

Utbyggnadsstrategin beskriver hur staden ska prioritera sina planerings- och genomförandeinsatser i stadsbyggandet. Den ska vara ett verktyg för planering och genomförande. Stadens utbyggnad ska ske genom en kombination av att använda den centrala sta-

dens attraktionskraft, möjliggöra värdeskapande kompletteringar, ta tillvara långsiktig stadsutvecklingspotential samt rikta satsningar till fokusområden och samband. Att stadsbyggandet ska prioriteras utifrån marknadsförutsättningarna betonas genom hela strategin. Konsekvenserna av detta är svåra att bedöma, men det finns en risk för att stadens insatser riktas mer mot områden där de kommersiella förutsättningarna är goda och mindre mot de delar av staden där behoven av insatser är stora.

Sammantaget bedöms planen stärka de rumsliga sambanden i staden. Planförslaget bedöms även kunna innebära möjligheter till ett ökat socialt utbyte mellan stadens delar, samt bidra till resurseffektiva lösningar inom energi och transportområdet. Den fysiska strukturen kan dock inte ensam leverera en kraftig minskning av transportsystemets klimatpåverkan. En kombination av kraftfulla styrmedel är nödvändig för att uppnå stadens klimatmål.

Sammantaget bedöms planförslaget kunna bidra till positiva konsekvenser för de som bor, verkar och vistas i staden. Detta under förutsättning att den fortsatta planeringen präglas av den goda blandning av funktioner, aktörer, upplåtelseformer samt priser på bostäder, mark och lokaler som planförslaget betonar. Behoven hos olika typer av företag syns inte i texten och kan behöva utvecklas i kommande steg. För att dagens trend med ökande sociala skillnader ska kunna brytas måste insatser för utbildning och ökat deltagande på arbetsmarknaden komplettera stadsbyggandet. Buller och dålig luftkvalitet påverkar många människors hälsa och kraftfulla åtgärder krävs i kommande planering och byggande för att problemen ska minska.

Konsekvensbeskrivningen betonar vikten av att skapa breda beslutsunderlag. Sådana underlag bör bygga på riktade konsekvensbedömningar som belyser frågor och perspektiv som annars riskerar att förbises i planeringen. Speciellt viktigt är att grupper och frågor som saknar starka företrädare uppmärksammas. Sociala konsekvensanalyser och integrerade platsanalyser förordas som lämpliga verktyg i planeringen.

Planförslagets miljökonsekvenser bedöms som begränsade, i förhållande till den kraftiga tillväxt som staden står inför. Behovet av en stark grönstruktur lyfts, liksom frågor kring landskap, ekologiska samband och naturmiljövärden. Det betonas att ekosystemtjänster på ett bättre sätt än idag behöver integreras i planering och byggande. Arbetet för att klara miljö kvalitetsnormer för vatten behöver intensifieras. Fyra nya naturreservat pekas ut. Kommande planering

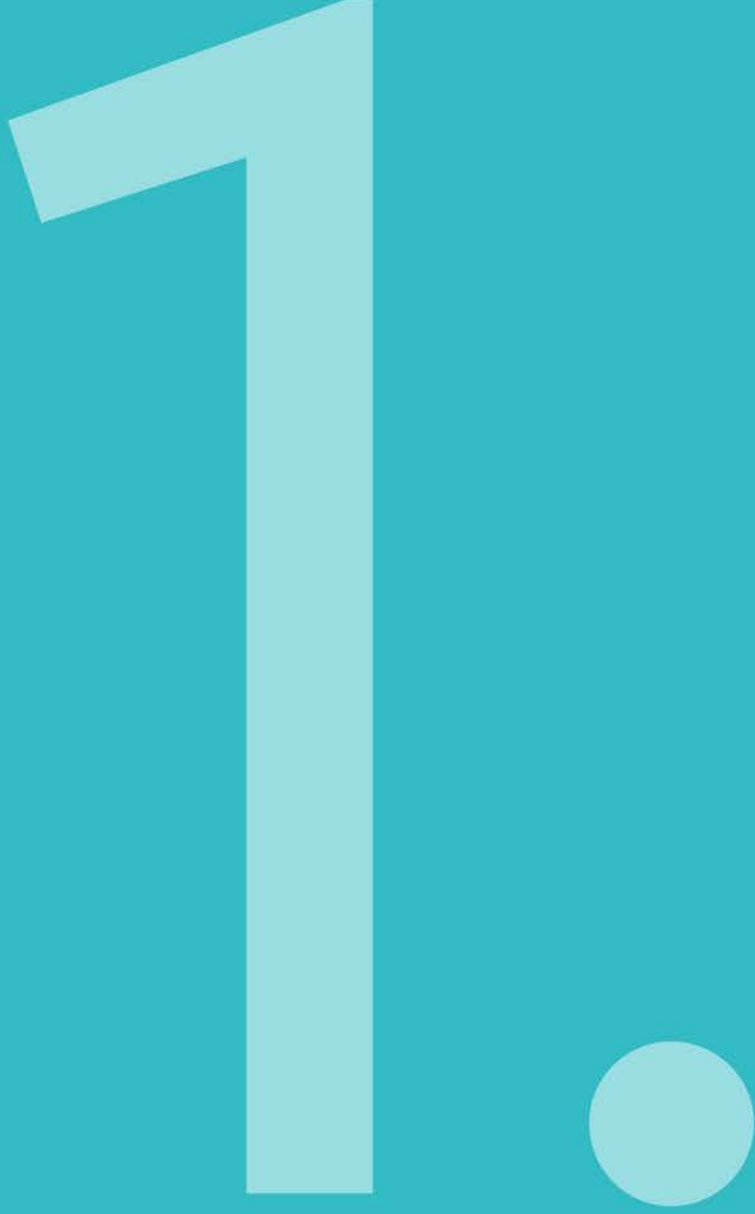
behöver tydligt och systematiskt säkerställa att förhållningssätten tillämpas och ger avtryck i den faktiska utvecklingen av staden. Detta gäller särskilt förhållningssätt till kulturmiljövärden där riskerna förenade med ett ensidigt fokus på att klara bostadsmålen i byggandet är stora. Fokus på omfattande kompletteringar av existerande bebyggelse väcker frågor kring den framtida tillgången på rekreationsytor i staden och påverkan på stadsbild och kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Planförslagets konsekvenser för stadens ekonomi bedöms på en generell nivå som små. Med ett tydligt fokus på tillväxt och att bygga marknadsmässigt skapas stadiga intäkter. De samhällsekonomiska effekterna är svåra att bedöma. Planförslaget kan göra störst skillnad genom ökad närhet till service och målpunkter och genom att bidra till minskad trängseln i transportsystemet.

Planens genomförbarhet är sammantaget svårt att bedöma men ett tydligt fokus på att utnyttja marknadskrafterna ger i dagens högkonjunktur stor genomförandekraft.

Konsekvensbeskrivning väcker fyra övergripande frågor som bör diskuteras under samrådet. De rör bristen på konkret vägledning i avsnittet om allmänna intressen, samspelet mellan planförslaget och staden klimatmål, frånvaron av ett internationellt perspektiv i planen, samt det bidrag som stadsbyggandet kan ge till social utveckling och vilka andra insatser som behöver göras parallellt.

Ett uppföljningsprogram bör upprättas och beslutas, inte minst eftersom omfattningen av många av de effekter av planen som identifierats i bedömningen är osäker, och bara kan bedömas i kommande, mer detaljerade, planerings- och beslutsprocesser. Uppföljningen bör knytas till stadens arbete med annan måluppföljning, och översiktsplanens genomförande bör redovisas årligen, exempelvis i stadens budget.





I DET HÄR KAPITLET beskrivs bakgrunden till hållbarhetsbedömningen av översiktsplanen

INLEDNING

Den här rapporten redovisar konsekvenserna av samrådsversionen av den nya översiktsplanen för Stockholms stad. Rapporten dokumenterar den hållbarhetsbedömning som genomförts sedan hösten 2015 - en arbetsprocess med det övergripande syftet att så långt möjligt integrera miljö- och andra hållbarhetsaspekter i den nya planen.

Hållbarhetsbedömningen har genomförts av WSP Sverige AB i nära samarbete med Stockholms stad och har pågått parallellt med planarbetet. Hållbarhetsbedömningen har syftat till att belysa det komplexa samspelet mellan social, kulturell, ekologisk, ekonomisk och rumslig utveckling i staden, och ge konkret vägledning hur planen på bästa sätt kan bidra till bred måluppfyllelse. Rapporten beskriver översiktsplanens påverkan på och konsekvenser för en rad olika aspekter och utifrån olika perspektiv på hållbarhet.

Sammantaget har rapporten ambitionen att belysa och göra en samlad bedömning av planens konsekvenser och hur väl den skapar förutsättningar för att leva och verka hållbart i staden. Som en del av detta diskuteras utmaningar och framtida nödvändiga ställningstaganden förknippade med planens kostnader och genomförbarhet.

Hållbarhetsbedömningen har genomförts och dokumenterats så att den uppfyller plan- och bygglagens krav på tydlighet i redovisningen av planens innebörd och konsekvenser, liksom miljöbalkens krav för miljöbedömningar av planer och program.

Samråd om den nya översiktsplanen inleds under hösten 2016. Denna rapport utgör ett brett och kompletterande underlag till samrådsförslaget av översiktsplanen.

1.1 HÅLLBARHETSBEDÖMNING – VARFÖR OCH HUR?

Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken ska en miljöbedömning genomföras i samband med att en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program som kan antas få betydande miljöpåverkan. Översiktsplaner bedöms generellt få betydande miljöpåverkan. Bedömningen ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB)¹.

Stockholms stad har valt att integrera den lagstadgade miljöbedömningen av den nya översiktsplanen i en hållbarhetsbedömning.

I hållbarhetsbedömningen har fokus legat på att ta ett samlat grepp om översiktsplanens påverkan på de komplexa inbördes relationerna mellan sociala, kulturella, ekologiska, ekonomiska och rumsliga aspekter i staden. Ett viktigt moment i denna analys har varit att identifiera hur planens olika delar samspelar och hur insatser på ett område kan bidra till positiva effekter på andra.

Ambitionen i arbetet har varit att säkerställa att de samlade konsekvenserna av planen (inklusive miljökonsekvenserna, enligt gällande lagstiftning) fått en adekvat behandling i planarbetet och tillåtit påverka planens inriktning och ställningstaganden, i linje med lagstiftningens krav att processen ska "... integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas".²

Bedömningsarbetet har letts av en konsultgrupp från WSP Sverige AB och genomförts i samarbete med stadens ansvariga tjänstemän. Hållbarhetsbedömningen har fungerat som en integrerad del i planeringen, och inte enbart som en revision eller efterhandsbedömning av det färdiga plandokumentet.

Arbetet har pågått mellan september 2015 och oktober 2016 genom löpande dialog mellan staden och WSP, med fokus på problemformuleringar och avvägningar mellan olika intressen. Insikter från hållbarhetsbedömningen har på detta sätt kunnat integreras i planarbetet fram tills färdigställandet.

1.2 LÄSANVISNING

Rapporten är upplagd enligt följande:

I nästa kapitel (kap. 2) beskrivs kortfattat utgångspunkterna för analysen, den metod som använts och de avgränsningar som gjorts. I det följande kapitlet (kap. 3) beskrivs planförslagets huvudsakliga innehåll, samt dess relation till andra planer och program.

De därpå följande kapitlen beskriver bedömningarna av planens egenskaper från tre perspektiv: planens påverkan på rumsliga strukturer (kap. 4), planens konsekvenser för de som bor, vistas och verkar i staden (kap. 5), samt planens miljökonsekvenser (kap. 6).

I kapitel 7 bedöms översiktsplanens ekonomiska konsekvenser, och i kapitel 8 förs resonemang kring planens genomförbarhet.

I konsekvensbeskrivningens sista kapitel (kap. 9) tas ett samlat grepp om planens egenskaper. En bedömning görs av planens förutsättningar att bidra till de mål som satts upp för stadens utveckling. Ett framåtblickande resonemang förs kring uppföljningen av planens konsekvenser. Med de identifierade konsekvenserna som utgångspunkt lyfts ett antal övergripande frågeställningar fram som är kopplade till översiktsplanens långtidsverkande och strukturerande effekter och som bedöms viktiga att diskutera djupare under samrådet.

Två bilagor beskriver kortfattat den metod som använts (A) och det regelverk som styr miljöbedömning av planer och program (B).

¹ Det regelverk som styr miljöbedömningen av översiktsplaner finns kortfattat sammanfattat i Bilaga B.

² Miljöbalken 6 kap. 11 §





I DET HÄR KAPITLET beskrivs kortfattat utgångspunkterna för analysen, den metod som använts och de avgränsningar som gjorts.

UTGÅNGSPUNKTER OCH METOD

2.1 METOD OCH BEDÖMNINGSMODELL

Det saknas idag etablerade metoder för att genomföra hållbarhetsbedömningar av planer och program, både vad gäller process och sätt att dokumentera resultaten.

Den metod som använts i hållbarhetsbedömningen av planförslaget bygger på en kombination av de behov och frågeställningar som Stockholms stad själv pekat ut som relevanta för planprocessen, de krav som miljölagstiftningen ställer på miljöbedömning av planer och program, samt de generella krav på planeringen som formuleras i plan- och bygglagen.

Den bedömningsmodell som använts bygger på fem frågeställningar:

1. Vilka strukturella förutsättningar skapar planförslaget för en långsiktigt hållbar utveckling för människor, miljö och verksamheter?
2. Vilka konsekvenser får planförslaget för de som bor, verkar och vistas i staden?
3. Vilka konsekvenser får planförslaget för miljön?
4. Vilka konsekvenser från planförslaget för samhällsekonomin och kommunalekonomin?
5. Vilka möjligheter och svårigheter är förknippade med planförslagets genomförande?

För att svara på dessa frågor har var och en av dem brutits ned i en handfull underkategorier som belyser olika aspekter av respektive frågeställning. Dessa aspekter återfinns som underrubriker i bedömningarna i kapitel 4-8, och finns summerade i Tabell 1. på nästa sida.

Beskrivningar av effekter och konsekvenser bygger i första hand på expertbedömningar. Inom ramen för uppdraget för staden har inga fristående modelleringar eller andra kvantitativa analyser genomförts.

I Bilaga B finns en detaljerad redovisning i tabellform där miljölagstiftningens krav på innehåll i en MKB för planer och program sorteras i förhållande till dispositionen i denna rapport, som stöd för den intresserade läsaren.

	KATEGORI	UNDERKATEGORIER
PÅVERKAN	Rumsliga struktur	<ul style="list-style-type: none"> • Bebyggelsestruktur • Transportinfrastruktur • Tekniska försörjningssystem • Grönstruktur
	Konsekvenser för de som bor, verkar och vistas i staden	<ul style="list-style-type: none"> • Social sammanhållning • Konsekvenser för olika samhällsgrupper • Individer och hushåll • Företag och företagare • Risker och störningar
KONSEKVENSER	Konsekvenser för miljön	<ul style="list-style-type: none"> • Naturmiljö • Vatten • Kulturmiljö • Klimat • Hushållning med resurser
	Ekonomiska konsekvenser för kommunen och samhället	<ul style="list-style-type: none"> • Effekter på kommunens ekonomi och kommunala taxor • Samhällsekonomisk nytta och kostnad
GENOMFÖRANDE	Genomförande	<ul style="list-style-type: none"> • Rådighet och påverkansförmåga • Beroende av andra aktörers investeringar och prioriteringar • Beroende av nya teknik- och systemlösningar

Tabell 1: Bedömningsmodellen summerad.

2.2 EN ITERATIV PROCESS I FLERA STEG

En av grundbultarna i regelverket för miljöbedömningar av planer och program är att bedömningsarbetet ska integreras i planarbetet och inte bara genomföras som en analys i efterhand. Denna ambition bör även gälla bredare hållbarhetsbedömningar.

Det uppdrag som WSP genomfört åt staden har löpt under drygt ett år, och innehållit följande huvudmoment:

1. September 2015. Uppdragsstart
2. Oktober 2015. Första granskning av preliminärt planmaterial. Workshop och skriftlig återkoppling från konsulten till staden med förslag på kompletteringar och förtydliganden
3. December 2015. Andra granskning av preliminärt planmaterial. Workshop och skriftlig återkoppling från konsulten till staden med förslag på kompletteringar och förtydliganden
4. Juli-augusti 2016. Genomläsning och inledande bedömningar av "sommarutkast" av komplett översiktsplan

5. September 2016. Återkoppling: bedömning av effekter och konsekvenser rapporterade till staden.
6. September-Oktober 2016. Slutlig dokumentation av hållbarhetsbedömning av planen. Färdigställande av föreliggande konsekvensbeskrivning.

Hållbarhetsbedömningen har alltså inte fungerat som en revision eller efterhandsbedömning av det färdiga plandokumentet utan som ett kontinuerligt stöd till staden. Den slutliga bedömning av planens effekter och konsekvenser som redovisas här är dock WSP:s egna och har gjorts utan påverkan från beställaren.

2.3 AVGRÄNSNING

Hållbarhetsbedömningen har inriktats på de aspekter av planförslaget som kan anses betydande och relevanta, givet planförslagets syfte och omfattning och andra planer och program som den ska samspela med. Analysen har avgränsats tidsmässigt, geografiskt och ämnesmässigt.

När det gäller avgränsningen i tid så är bedömningarna fokuserade på läget fram till år 2040, vilket är samma tidshorisont som i översiktsplanen i övrigt.

För den geografiska avgränsningen är det så att den påverkan som ett genomförande av planförslaget har kan sträcka sig olika långt beroende på vilken effekt som behandlas. Beskrivningen av påverkan och bedömningen av konsekvenserna som denna påverkan medför har därför principiellt hanterats utifrån från två geografiska nivåer:

1. Kommungränsen
2. Influensområdet, det vill säga det område som bedöms är det som påverkas av ett visst ställningstagande i översiktsplanen. Influensområdet varierar beroende på vilken effekt man talar om.

Hållbarhetsbedömningen är bred och ämnesövergripande. Avgränsningen i sak ska ses som en prioritering utifrån den *betydande påverkan* planförslaget kan förväntas ha³. De ämnesområden som lyfts fram som särskilt viktiga ur ett miljöhänseende för Stockholms översiktsplan är:

- Kulturmiljö (landskap, bebyggelse, fornlämningar och annat kulturarv)
- Naturmiljö (biologisk mångfald, djurliv och växtliv)
- Vattenmiljö (vattenkvalitet och -tillgång)
- Befolkning och människors hälsa (rekreation och friluftsliv; buller; luft; och risker och störningar)
- Klimat (klimatpåverkan)
- Hushållning med naturresurser och materiella tillgångar

Avgränsningen diskuterades med länsstyrelsen och grannkommunerna vid ett samrådsmöte den 8 mars 2016.

Omfattningen av respektive analys har anpassats till planens detaljeringsgrad (karta och text). För många frågor är mer ändamålsenligt att analysera och belysa konsekvenser i kommande beslutsprocesser (t.ex. fördjupad översiktsplan, områdesprogram, detaljplan).

Bedömningen har inriktats på effekter och konsekvenser av planens strategiska ställningstaganden: stadsbyggnads mål, utbyggnadsstrategin och de planeringsinriktningar som anges för att tillgodose de allmänna intressena. Det är i första hand konsekvenserna av dessa ställningstaganden som redovisas i den här rapporten.

Vissa begränsningar i analysen

Bilagan *Riksintressen enligt miljöbalken* har av tids- och resursskäl inte varit föremål för konsekvensbeskrivning. De lokala utvecklingsmöjligheter som beskrivs i kapitel 5 bedöms i den form de har i samrådsversionen av planen inte fungera som planeringsanvisningar i sådan grad att de bör konsekvensbeskrivas. Både riksintressebilagan och kapitel 5 bör omfattas av konsekvensbeskrivningen av den kommande utställningshandlingen.

I planförslaget finns ett antal hänvisningar till en mängd policies och styrdokument i staden, vilket gör bedömningen svår. Planen hänvisar till att framtida planering ska ta hänsyn till strategier och styrdokument som i sig inte är föremål för konsekvensbedömning. Exempel på sådana dokument är framkomlighetsstrategin, byggnadsordningen, stadens miljöprogram, lokala utvecklingsprogram, stadens investeringsstrategi, Arkitektur Stockholm samt landstingets stomnätsplan.

Plankartan saknar kompletterande text som beskriver respektive objekt och område. Det är inte tydligt vilka ändringar som är prioriterade, vilka som görs först, eller vilka som är beroende av varandra. Konsekvensbedömning av enskilda objekt, områden eller stråk kan bara göras när omfattning och utformning beskrivits, dvs. i efterföljande planering på mer detaljerad nivå.

Konsekvensbedömningen har försvarats av att texter om de lokala utvecklingsmöjligheterna (planförslagets kapitel 5) inte varit tillgängliga förrän mycket sent under bedömningsarbetet, vilket gjort att jämförelser av samstämmigheten mellan planens olika delar inte kunnat göras fullt ut.

³ Jämför Miljöbalken 6 kap 12 § som säger att en miljöbedömning ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning "...där den *betydande miljöpåverkan* som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms." (vår kursivering)

2.4 BEDÖMNINGSGRUNDER

För att bedöma översiktsplanens konsekvenser, det vill säga storleken, omfånget eller betydelsen av planens effekter, används bedömningsgrunder. Denna konsekvensbedömning är målledd, i linje med dominerande internationell praxis för strategiska miljöbedömningar. Bedömningen görs alltså i förhållande till olika uttalade målsättningar (däribland miljö kvalitetsmålen). De mål som valts ut som bedömningsgrunder utgör tillsammans en ram för ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Rapportens analyser utgår från hur planen och dess strategiska ställningstaganden förhåller sig till bedömningsgrunderna: hur mycket olika insatser leder utvecklingen i riktning mot de mål som finns i staden eller nationellt. Bedömningen av konsekvenserna görs utifrån nuläget i staden och har begränsats till riktninganalyser – expertbedömningar fokuserade på om planförslagets inriktning sammantaget ger positiva eller negativa konsekvenser i förhållande till målen.

Exempel på bedömningsgrunder som använts är de nationella miljö kvalitetsmålen, nationella mål för folkhälsan, nationella transportpolitiska mål och nationella jämställdhetsmål. Andra övergripande bedömningsgrunder som används är planförslagets stadsbyggnads-mål (se nästa kapitel).

De bedömningsgrunder som används i varje tematisk analys redovisas i denna rapport i början av varje kapitel.

2.5 STADENS UTVECKLING UTAN DEN NYA ÖVERSIKTSPLANEN – ”NOLLALTERNATIVET”

Lagstiftningen kräver att en konsekvensbeskrivning innehåller ”en beskrivning av miljöförhållandena och miljös sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs”⁴. Oftast benämns denna framtid ”nollalternativet”

Nollalternativet för en stadens nya översiktsplan innebär i huvudsak att den tidigare, nu gällande, planen *Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm* fortsätter att gälla. Därtill gäller de redan fattade besluten och ingångna avtalen med staten och landstinget kring utveckling av regionens tunnelbanesystem. Jämte detta så finns det ett antal antagna styrdokument och övergripande beslut inom Stockholms stad som på ett strategiskt plan kommer att påverka stadsutvecklingen även om den nya översiktsplanen av olika skäl inte skulle antas.

Av störst vikt av dessa styrdokument är den antagna *Vision 2040*, som är Stockholms stads nya målbild för en socialt, ekonomiskt, ekologiskt och demokratiskt hållbar utveckling under de närmaste decennierna. I samband med beslutet om *Vision 2040* initierade staden ett lokalt utvecklingsarbete som ska resultera i Lokala utvecklingsprogram för stadens 14 olika stadsdelsförvaltningar. Även om dessa inte primärt avser den fysiska miljön så kommer dess innehåll att kunna få påverka stadsutvecklingen och hållbarheten i stadens delar utifrån alla fyra hållbarhetsmål. Staden har därtill tagit beslut om att bli fossilbränslefritt senast år 2040. Staden har beslutat om ett nytt miljöprogram för 2016-2019. I miljöprogrammet finns målet *Hållbar mark- och vattenanvändning, inklusive delmålet Varje stadsdel ska planeras för god stadsmiljö*.

I utställningsversionen av konsekvensbeskrivningen fördjupas resonemangen om hur planförslagets konsekvenser skiljer sig från nollalternativets konsekvenser och vilka rimliga alternativ till planen som finns för att uppnå planens syften.

⁴ 6 kap. 12 § MB





I DET HÄR KAPITLET beskrivs planförslagets huvudsakliga innehåll, samt dess relation till andra planer och program.

ÖVERSIKTSPLANENS SYFTE OCH HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

3.1 ÖVERSIKTSPLANENS SYFTE OCH FÖRHÅLLANDE TILL ANDRA PLANER OCH PROGRAM

Enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar kommunens hela geografiska område. Av planen ska grunddragen i användningen av mark- och vattenområdet framgå. Den ska redovisa kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas, samt de allmänna intressen och de miljö- och riskfaktorer, som ska beaktas vid beslut som gäller planering, byggande och resurshushållning.

Förslaget till översiktsplan redovisar Stockholms stads prioriteringar för mark- och vattenanvändning: hur bebyggelse och andra anläggningar bör lokaliseras och hur den bebyggda och obebyggda miljön bör utvecklas fram till år 2040.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men den är vägledande när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser, samt prövar bygglov enligt plan- och bygglagen. När kommunen fattar andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen i kommunen, till exempel vid framtagandet av obligatoriska planer som avfallsplan och energiplan, ska översiktsplanen också vara vägledande. De finns även andra typer av planer, som regionala utvecklingsplaner och förvaltningsplaner och åtgärdsprogram för vatten, som en översiktsplan måste förhålla sig till.

Översiktsplanen är en av stadens många styrdokument. Stadens arbete syftar till att vara samstämmigt vad gäller inriktningar för den fysiska planeringen. Översiktsplanearbetet har som utgångspunkt att sträva mot målsättningarna i stadens Vision 2040 – Ett Stockholm för alla. Även stadens Budget 2016 tar sin utgångspunkt i visionen och översiktsplanearbetet förhåller sig i sin tur till budgetmålen. Vidare förhåller sig översiktsplanen till andra policys och program eller planeringsunderlag som relaterar till den fysiska planeringen i staden.

Översiktsplanen har fyra huvudkapitel: ett om mål för stadsbygget, ett där utbyggnadsstrategin redovisas och resonemang om planens genomförande förs, ett om hur de allmänna intressena ska tillvaratas i kommande planering, samt ett om lokala utvecklingsmöjligheter i stadens olika delar.

De första tre av dessa kapitel sammanfattas mycket kort nedan. Kapitlet med lokala utvecklingsmöjligheter har inte varit tillgängligt under arbetet med konsekvensbeskrivningen, eftersom det fortfarande varit under produktion.

Konsekvensbeskrivningen, samt dokumentet *Riksintressen* utgör bilagor till planen.

3.2 KAPITEL 2: MÅL FÖR STADSBYGGANDET

I förslaget till översiktsplan definieras fyra mål för stadsbyggandet. De fyra målen beskriver vilken stadsmiljö som eftersträvas. Målen har en tydlig koppling till stadens vision och ska fungera som stöd i planering och stadsbyggande. Målen beskrivs i löptext med ett antal underrubriker som kan tolkas som preciseringar eller beskrivningar av aspekter av målet. Underrubrikerna återkommer dock inte senare i planförslaget och deras status är oklar. Bedömningen här är inte att de ska betraktas som delmål och det görs i planförslaget inga ansatser att sätta nivåer för dem, eller prioritera dem i tiden. Mål och underrubrikerna är följande:

1. En växande stad
 - En stad där alla kan bo
 - En attraktiv storstad
 - Ett rikt stadsliv
 - Livskraftigt näringsliv i hela staden
 - En väl fungerande stad
 - Sveriges och regionens motor
 - Hög tillgänglighet – globalt, nationellt och lokalt
2. En sammanhängande stad
 - Ett nätverk av stadsrum
 - Nya stadsgator och framtidens boulevarder
 - Kollektivtrafik som kopplar samman
 - Ett sammanhängande parknät
 - Målpunkter i varje stadsdel
3. God offentlig miljö
 - Levande lokala centrum
 - God tillgång till stads kvaliteter
 - Blandade stadsmiljöer
 - Varierat bostadsbestånd
 - Inbjudande offentliga rum
 - Gröna kvaliteter
4. En klimatsmart och tålig stad
 - Effektiv markanvändning
 - Resilient stad
 - Flexibel stadsstruktur
 - Tåliga försörjningssystem
 - Klimatanpassad stadsmiljö
 - Livskraftig grön infrastruktur

3.3 KAPITEL 3: UTBYGGNADSSTRATEGI OCH GENOMFÖRANDE

Utbyggnadsstrategin beskriver hur staden ska prioritera sina planerings- och genomförandeinsatser i stadsbyggandet. Den ska vara ett ”verktyg för planering och genomförande” (sid. 30). Genomförandedelen beskriver stadens möjligheter att i närtid i områdes- och detaljplanering samt i bygglovsfrågor omsätta översiktsplanen i stadsplanering och byggande.

Utbyggnadsstrategin har fyra samverkande delar som enligt planförslaget behövs ”i en väl avvägd balans” (sid. 30):

Använd den centrala stadens attraktionskraft

Planering och exploatering ska skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan. Detta skapar intressanta miljöer för akademi och näringsliv och säkerställer en hög byggtakt.

Möjliggör värdeskapande kompletteringar

Staden ska tillvarata initiativ från marknaden vilka kan bidra till stadens övergripande mål och skapa mervärden.

Ta tillvara långsiktig stadsutvecklingspotenti

Mindre omfattande stadsbyggnadsinsatser kan höja ett områdes attraktivitet, vilket eventuellt kan skapa intresse för ett större bostadsbyggande på längre sikt. Framtida omfattande stadsbyggnadsinsatser ska inte försvåras eller omöjliggöras.

Rikta satsningar till fokusområden och samband

Farsta, Skärholmen och Kista-Järva är tre fokusområden dit staden ska rikta sina resurser. Dessa stadsdelars kopplingar till kringliggande områden ska stärkas och deras lokala centrum stärkas. Bostadsbyggande ska skapa förutsättningar för kultur- och idrottssatsningar, arbetsplatser, företagande, utbildning och service.

Utbyggnadsstrategin betonar att stadens tillväxt ska ske på marknadens villkor, med en betoning på utveckling av mark och bebyggelse i områden med hög efterfrågan.

Genomförande

Avsnittet om genomförande konstaterar att översiktsplanen tillsammans med löpande uppföljning av planens strategier och mål, utgör ett underlag för stadens årliga budget och investeringsstrategi.

Områdesplanering lyfts som ett arbetssätt för att tillvarata lokala utvecklingsmöjligheter, utifrån den helhetssyn som tillämpas i arbetet. Detaljplaneringen utgår från områdesplaneringen och ska prövas mot översiktsplanens stadsbyggnadsmål. Detta ska, enligt planförslaget, innebära en större möjlighet för staden att arbeta med *generella detaljplaner*, där flexibiliteten är större och detaljstyrning av exempelvis gestaltning mindre.

Stadens markanvisningspolicy (Stockholmsmodellen) bygger på att byggherrar är aktiva och ansöker om markanvisningar. Planförslaget menar att en aktiv markpolitik och nya arbetssätt kan tydliggöra hur byggbranschens aktörer kan bidra aktivt till en hållbar utveckling. Kvalitetsdrivna markanvisningar framhålls som en metod för detta. Det framgår dock inte om "den nya markanvisningspolicyn" är beslutad och om den i så fall tillämpas.

Genom tidig kontakt med allmänheten kan syftet med stadens planer förankras hos stockholmarna och nya idéer och perspektiv tas tillvara. Samverkan med stad, region, myndigheter och organisationer konstateras i planförslaget vara betydelsefullt för möjligheterna att genomföra översiktsplanens intentioner.

3.4 KAPITEL 4: ALLMÄNNA INTRESSEN

Översiktsplanen behandlar i nio avsnitt de allmänna intressen som Stockholms stad ser som mest angelägna att uppmärksamma och hantera i planeringen. Varje avsnitt beskriver ett allmänt intresse av relevans för planeringen och avslutas med tematiska ställningstaganden, så kallade planeringsinriktningar, som skall fungera som riktningvisare och stöd i den kommande planeringen.

De nio avsnitt som behandlar avvägningen av allmänna intressen redovisas nedan, tillsammans med de planeringsinriktningar som anges.

Bostadsförsörjning

- 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.

Näringsliv och kompetensförsörjning

- 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.

En socialt sammanhållen stad

- Socialt värdeskapande åtgärder som bidrar till en god livsmiljö i hela staden ska prioriteras. Exempel på sådana åtgärder är god samhällsservice 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.

Trafik och mobilitet

- 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.

Grön och vattennära stad

- 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.

Stadens karaktär och gestaltning

- 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 landskapsbildningen 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.

Kulturliv, idrott och rekreation

- 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.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

- 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 vattenföroreningar. 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 översvämningensrisk identifierats ska skydds- och säkerhetsåtgärder genomföras för att säkerställa markens lämplighet.

Teknisk försörjning

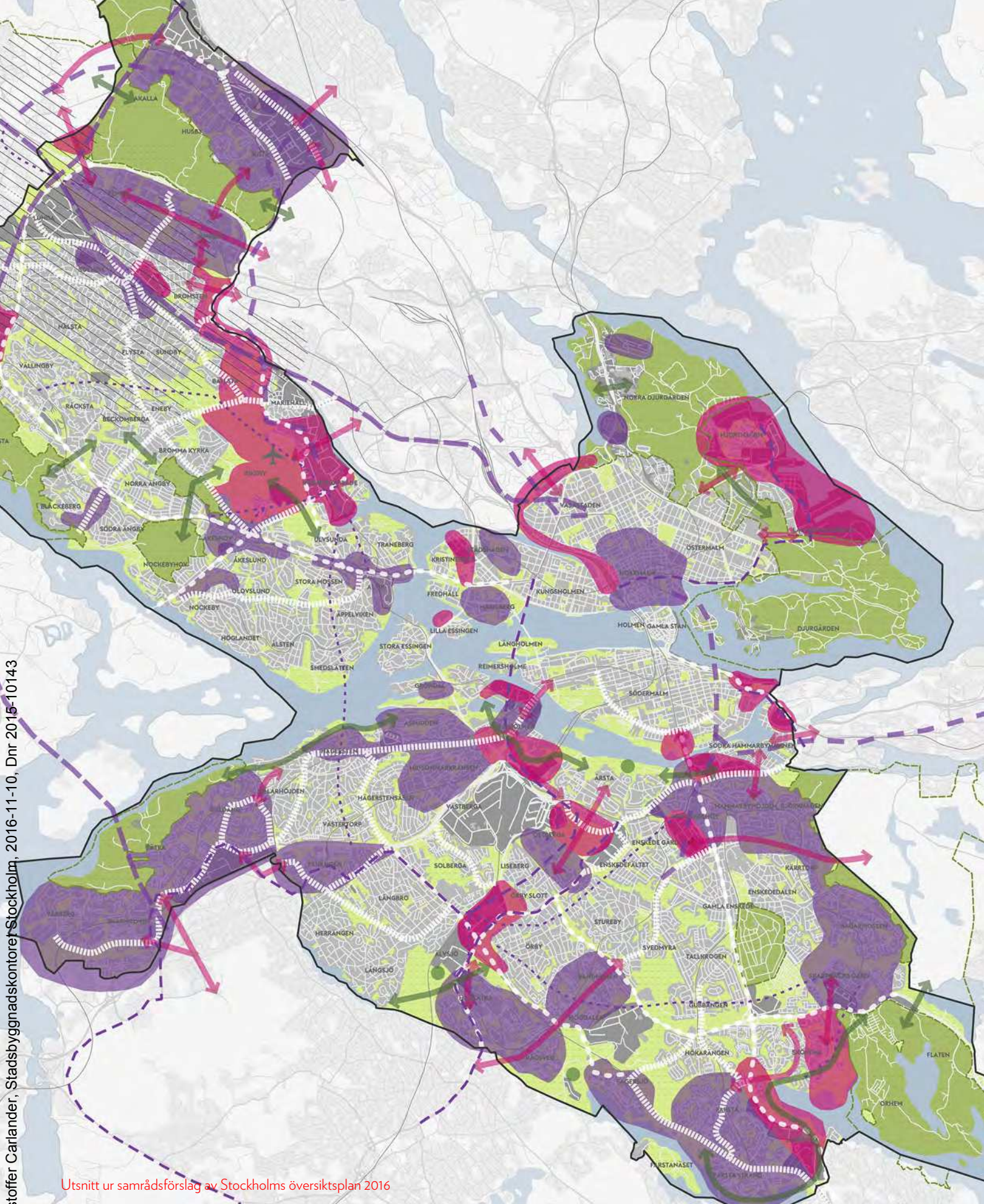
- Energieffektiva hus, ny teknik för energiåtervinning och kretsloppslösningar för återvinning av restprodukter ska vara en utgångspunkt när befintliga områden förnyas och nya stadsdelar byggs.
- Leveranssäkra och miljöanpassade system för dricksvattenförsörjning och avloppshantering ska byggas ut i 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.

3.5 PLANKARTAN

Plankartan redogör för utvecklingsmöjligheter och stadsutvecklingspotential. För stadens bebyggelseområden anges stadsutvecklingsmöjligheter i tre klasser: mycket stora, stora samt vissa stadsutvecklingsmöjligheter.

Plankartan utgör alltså ingen målbild för år 2040, utan identifierar, utifrån läget idag, de områden som enligt staden lämpar sig för stadsutveckling med olika grad av omvandling. Utbyggnadsstrategin ska fungera som ett stöd för stadens prioriteringar och hjälpa såväl staden själv som allmänheten, byggherrar, staten och andra aktörer att förstå på vilka grunder olika beslut om prioriteringar i stadsbyggandet tas.

På nästa sida finns ett utsnitt ur plankartan med som illustration. Den kompletta plankartan med teckenförklaring m.m. finns i planhandlingen.



Utsnitt ur samrådsförslag av Stockholms översiktsplan 2016

Plankartan redovisar stadens syn på möjlig stadsutveckling fram till år 2040 och därefter. Med olika färger identifieras områden lämpliga för omvandling, eller där omfattande eller viss komplettering kan övervägas. Flera av stadens större trafikstråk pekats ut för möjlig omvandling till stadsgator eller

stadsboulevarder på sikt. Pågående och beslutade kommunikationsstråk redovisas, liksom spår eller väg i pågående förhandling samt möjliga framtida förbindelser. Även grön infrastruktur, skyddade områden och ekologiska samband redovisas



4



I **DET HÄR KAPITLET** redovisas planförslagets påverkan på rumsliga strukturer. Analysen är baserad på fyra delanalyser: bebyggelsestruktur, transporter, teknisk försörjning samt grönstruktur.

PÅVERKAN PÅ RUMSLIGA STRUKTURER

Bedömningarna i det här kapitlet görs inte mot specifika mål. Istället är den övergripande frågan är hur väl den föreslagna fysiska strukturen kommer att *fungera*. Intressanta frågor är då hur väl planförslaget bidrar till att stadens delar kopplas ihop och samverkar, att människor möts och samspelar, att företag når kunder och kompetens samt att det skapas resurseffektiva lösningar på systemnivå, till exempel när det gäller klimatpåverkan och kretslopp. I vilken utsträckning skapar planförslaget strukturella förutsättningar för en långsiktig hållbar livsmiljö för dagens invånare i Stockholm och kommande generationer? Frågeställningarna är generella, men ansluter till stadens egna stadsbyggnadsmål.

4.1 BEBYGGELSESTRUKTUR

Planförslagets inriktning

I plankartan identifieras ett femton-tal områden som *stadsutvecklingsområde – omvandling* och ungefär lika många som *stadsutvecklingsområde – komplettering*. Omvandlingsområdena utvecklas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, skolor, gator,



parker och idrott. Detta kan enligt planen innebära helt eller delvis ändrad markanvändning. Exempel på sådana områden är Vinsta, Ulvsunda, Årstafältet och Älvsjö. I kompletteringsområdena finns redan idag blandad stadsbebyggelse som föreslås genomgå omfattande kompletteringar ”med hänsyn till nuvarande karaktär, kvaliteter och behov”. Exempel på kompletteringsområden är Skärholmen, Hägersten, Bagarmossen och södra Järva.

Planens prioriteringar i termer av planering och byggande formuleras i utbyggnadsstrategins fyra delar: den centrala stadens attraktionskraft ska utnyttjas, satsningar ska i närtid rikta satsningar mot tre fokusområden (Kista-Järva, Skärholmen och Farsta), värdeskapande kompletteringar i bebyggelsen ska prioriteras, och den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen ska tillvaratas och säkerställas.

Planens samlade inriktning är att tillföra bostäder i en sådan takt så att bostadsmålet om 140 000 nya bostäder 2030 jämfört med 2010 klaras. Den framtida markanvändning som beskrivs i plankartan syftar dock till att marken ska räcka för utveckling av staden bortom 2040. Utbyggnaden sker i stor skala, och på många platser samtidigt. I bostadsmålet ingår de 46 000 nya bostäder i östra Söderort som ingår i stadens avtal med staten inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.

Planförslagets effekter på bebyggelsestrukturen

Plankartan för Stockholm 2040 skiljer sig inte i några väsentliga avseenden från dagens plankarta i sin övergripande struktur. Större grönområden (nationalstadsparken, Årstaskogen, Grimsta, Järvafältet osv.) lämnas orörda. Delvis nya vägtrafik- eller spårållsningar illustreras på plankartan (t.ex. Östlig förbindelse och möjlig ny framtida förbindelse mellan Alvik och Vällingby via Bromma flygplatsområde), men planen tar inte ställning till i vilken utsträckning dessa lösningar utgör förutsättningar för bostadsbyggandet till 2030. En stor skillnad mot tidigare planer är att en rad matargator och trafikleder identifieras för möjlig omvandling till stadsgator och -boulevarder där bebyggelsen tillåts komma närmare gatutrafiken och där tvärgående förbindelser mellan stadsdelar skapas. För stadsgator kan detta ske på både kort och lång sikt. Stadsboulevarder kan skapas först sedan komplicerade frågor framför allt kopplade till risk och lokalmiljön (buller, luftkvalitet) lösts, dvs. på längre sikt.

Planen kommer att resultera i en tätare bebyggelsestruktur som i stort sett överensstämmer med den bebyggelse som finns idag, i termer av geografiska områden och stadsdelar. De tyngdpunkter som pekades ut i ÖP 2010 är borta. Inriktningen är istället att planeringen ska bidra till ett kontinuerligt och dynamiskt stadslandskap, där stadsdelar och platser med tydlig egen identitet och karaktär ges möjlighet att utvecklas efter sina egna förutsättningar.

Tre fokusområden för utbyggnad pekas ut: Kista-Järva, Farsta och Skärholmen. Motiven för detta val beskrivs för vart och ett av dem med en handfull kortfattade punkter. Utbyggnadsstrategin talar om att en "tydlig signal" ska skickas till marknaden om var staden kraftsamlar, men utbyggda resonemang om hur man kommit fram till de tre fokusområdena saknas, liksom hänvisningar till ev. bakgrundsmaterial. I vilken mån strategin kommer att uppfattas som väl underbyggd och göra avtryck i det faktiska stadsbyggandet är mycket svårt att bedöma.

4.2 TRANSPORTINFRASTRUKTUR OCH TILLGÄNGLIGHET

Planförslagets inriktning

Stockholm har idag en välutvecklad transportinfrastruktur med ett stort inslag av kapacitetsstark kollektivtrafik. Det finns emellertid stora utmaningar för trafiksystemet, i första hand kopplade till framkomligheten på infartsleder och i innerstaden, trängsel i kollektivtrafiken och trafikens miljöeffekter. Problemen med trängsel förstärks av Stockholms monocentriska struktur där de flesta arbetsplatser är lokaliserade i innerstaden, Kista, Solna och Sundbyberg samtidigt som stora delar av befolkningen bor i söder



om Saltsjö-Mälarsnittet. Trängseln på stadens infartsleder och i kollektivtrafiken är mycket kostsam att lösa med hjälp av investeringar i infrastruktur och det är heller inte säkert att det är önskvärdt med bakgrund mot de negativa miljöeffekter som kan komma att uppstå till följd av en ökad vägtrafik.

Planförslaget är fokuserat på de lokala resorna och de yteffektiva transportslagen, en inriktning som rimmar väl med den inriktning som finns i stadens framkomlighetsstrategi. De huvudsakliga planeringsinriktningarna innebär:

- Ökad prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i den fysiska planeringen.
- Främjande av en hög andel lokala gångresor och en ökad andel cykelresor, både lokala och regionala.
- Att tidigt planera in kollektivtrafiken i samband med ny exploatering.
- Kollektivtrafiken ska ges hög prioritet och utvecklingen av stadslivsfunktioner i kollektivtrafiknära lägen prioriteras.
- Staden ska skapa förutsättningar för en fungerande logistik genom att säkerställa den funktion som finns idag och främja en utveckling av t.ex. sjöfarten.

En fortsatt användning av ekonomiska styrmedel lyfts också fram som ett sätt nå planens mål.

Planens effekter för transportsystemet

De olika inriktningarna i planen har goda synergier. Ett ökat fokus på att skapa lokala stadsmiljöskvaliteter vid stationer och bytespunkter bidrar till en ökad tillgänglighet och ökar gång och cykelns konkurrenskraft relativt bilen på korta avstånd. Detta har potential att minska biltrafiken utanför innerstaden, något som kommer vara en förutsättning för att även transportsystemet i områdena närmast innerstaden ska fortsätta fungera även efter en omfattande förtätning.

Ett fokus på att planera in kollektivtrafik i ett tidigt stadium när nya områden exploateras, då gärna tillsammans med starka lokala funktioner, skapar förutsättningar för att en ökning av biltrafiken både i ytter- och innerstaden undviks. Detta kommer vara en nödvändighet för att det ska finnas plats för en ökning av leveranstrafiken (godstransporter) som är att vänta till följd av den ökade befolkningen.

Det är emellertid så att även om det sker stora förändringar i den byggda miljön på det hela taget kommer det innebära mycket små förändringar av transportsystemet i staden som helhet - huvuddelen av transportsystemet finns redan och kommer ligga kvar som tidigare. Därför är det positivt att staden har för avsikt att arbeta med ekonomiska styrmedel för att påverka trafiken i det befintliga systemet. Här utgör regler och taxor för parkeringen på gator och på kommunala parkeringsytor ett mycket potent verktyg.

Planförslaget kan påverka transportsystemets användning i första hand genom att gång och cykel får förbättrade förutsättningar men också genom att bilanvändningen minskar eller fördelas över dygnet med en ökad användning av styrmedel. Samtidigt pågår planering för, och byggande av flera stora regionala infrastruktursatsningar: ny tunnelbana, Förbifart Stockholm, Östlig förbindelse, Tvärförbindelse Södertörn samt kapacitetshöjande investeringar i det regionala vägnätet. Dessa investeringar påverkar hur länets invånare väljer att resa in till och i Stockholm. Statens och grannkommunernas agerande spelar alltså stor roll för hur trafiken i Stockholms stad ser ut. I vilken utsträckning staden då, genom sin planering, kan minska användningen av ytkrävande färdmedel så som bil inom stadens gränser, återstår att se och bör bli en av de centrala frågorna under samrådet.

Sammantaget bidrar planeringsinriktningarna främst till målet om en klimatsmart och tålig stad men också målet om en växande stad. Detta sker genom fokus på en effektiv markanvändning och hög flexibilitet i transportsystemet tack vare en inriktning som syftar till att främja lokal tillgänglighet och yteffektiva transportslag.

4.3 TEKNISK FÖRSÖRJNING

Planförslagets inriktning

Planen konstaterar att stadens tekniska försörjning idag karaktäriseras av storskaliga system med hög effektivitet. En stor del av värme- och varmvattenbehovet i staden (80%) täcks genom fjärrvärmesystemet.

Planen inriktas på att tillräckligt med utrymme för ytterligare expansion av energisystemen avsätts och att frågor om hur energieffektiva lösningar kan främjas beaktas i stadsutvecklingen.



Framtida vattenförsörjningsbehov och behovet av att minska föroreningsbelastningen på stadens vattenområden lyfts i planen som viktiga utgångspunkter för den växande staden. Det betonas att regionalt samarbete krävs för att hantera utvecklingen framöver, inte minst för att öka reservvattenkapaciteten. En långsiktig utmaning är de ökande havsnivåerna och dess påverkan på Mälaren.

För avloppsreningen konstateras att stängningen av Bromma reningsverk kommer att koncentrera all avloppsrening till Henriksdal, där ny teknik kommer att göra reningen effektivare. Stadens tillväxt kombinerat med att klimatförändringen troligen ger fler intensiva regn betyder att risken ökar för att kapaciteten i såväl nät som reningsverk tidvis inte räcker. Belastningen på dagvattennätet ska i nya stadsdelar minska bl.a. genom att mångfunktionella ytor som tar hand om dagvatten eftersträvas.

Endast en mindre del av dagvattnet renas idag. På flera ställen är dagvattenhanteringen underdimensionerad. Planens inriktning är att stadens dagvattenstrategi ska tillämpas i utbyggnaden av nya stadsdelar, vilket ska göra utbyggnaden både "klimatanpassad och hållbar". Ett förbättrat nätverk av parker, gröna gator och andra gröna ytor ska tillsammans bidra till att stadsklimatet förbättras, i första hand genom att temperaturer i bebyggelsen under värmeböljor går ner. Dessutom bidrar grönska i stadsmiljön till fördröjning och lokal infiltration av dagvatten.

Planen har också inriktningar för avfallshantering och infrastruktur för digital kommunikation.

Planförslagets effekter för de tekniska försörjningssystemen

Den samlade bilden är att planen lyft de frågeställningar där den fysiska planeringen och drift och utveckling av teknisk försörjning möts.

Att stadens, och samhällets, tekniska försörjning i så stor utsträckning vilar på storskaliga lösningar medför att sårbarheten blir relativt stor – små störningar i kritiska delar av systemen kan ge långtgående effekter. De risker som är förknippade med detta (inte minst frågor kring konsekvenser som uppstår när flera system samtidigt störs eller fallerar) bör belysas ytterligare i kommande planering. Möjligheter att stärka enskilda aktörers och hushålls möjligheter att hantera driftstörningar i viktiga system är inte en stadsplaneringsfråga, men bör utredas.

4.4 GRÖNSTRUKTUR

Planförslagets inriktning

På ett övergripande plan inriktas planens mot att bibehålla dagens generella markanvändningsmönster. En utgångspunkt för planering, utveckling och skötsel av park och natur ska vara att upprätthålla och stärka funktioner i den ekologiska infrastrukturen. Denna struktur pekas ut på plankartan.



Existerande grönområden ska bevaras och utvecklas, med ambitionen att "tillgången till park- och naturkvaliteter förbättras i hela staden". Vattenrummen ska skyddas mot exploatering och stadsbrynen, dvs. de zoner där det byggda möter det gröna, utvecklas med inbjudande entréer, bättre skötsel, bra parkvägar osv. Stråk i grönstrukturen ska i ökad utsträckning användas för kommunikation med gång och cykel mellan stadsdelar. Behovet av skötsel och förvaltning betonas. Lösningar som bidrar till att en bred uppsättning urbana ekosystemtjänster samtidigt främjas skall planeras in i alla nya eller omvandlade stadsmiljöer.

Planförslagets effekter på grönstrukturen

Planens effekter för stadens grönstruktur bedöms vara små. Inriktningen är att i första hand tillföra ny bebyggelse genom komplettering av existerande områden. Detta ger möjligheter att även fortsatt bibehålla de större grönområden som finns intakta. Stadens "gröna infrastruktur" finns markerad på plankartan, liksom "områden där förstärkningar föreslås i den regionalt betydelsefulla gröna infrastrukturen". Dessa områden utgörs i första hand utgörs av smalare grönområden, ibland integrerade i bebyggelsen. Planen har tydliga inriktningar att kommande planering aktivt ska sträva efter att utveckla ekologiska funktioner och kvaliteter. Detta stärker bilden av att grönstrukturen även i framtiden kommer att utgöra en viktig komponent i stadens struktur.





I **DET HÄR KAPITLET** bedöms planförslagets bidrag till att skapa goda förhållanden för de som bor, verkar och vistas i Stockholm i framtiden. Begreppet ”goda” ska här tolkas i en bred bemärkelse – det handlar både om upplevda värden och om faktiska och mätbara förhållanden (t.ex. buller och luftkvalitet).

KONSEKVENSER FÖR DE SOM BOR, VISTAS OCH VERKAR I STADEN

Bedömningen av konsekvenserna för de människor som bor och vistas i staden görs utifrån tre perspektiv; social sammanhållning, konsekvenser för olika samhällsgrupper samt konsekvenser för individer och hushåll. Bedömningarna utgår från portalparagrafen i plan- och bygglagen som beskriver det övergripande syftet med lagen; att främja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Vidare baseras bedömningen på relevanta preciseringar av miljömålet God bebyggd miljö, exempelvis ”God vardagsmiljö” och ”Hållbar samhällsplanering”.

För analysen av konsekvenserna för de som verkar i staden – företag och företagare – görs bedömningen baserad på generella antaganden om behov och förutsättningar hos olika typer av företag.

Kapitlet avslutas med ett avsnitt om hur planförslaget förhåller sig till risker och störningar.

Bedömningen av planförslagets konsekvenser för den sociala sammanhållningen i staden görs i förhållande till miljömålet God bebyggd miljö (preciseringarna för Hållbar samhällsplanering; Kollektivtrafik, gång och cykel; Natur- och grönområden samt God vardagsmiljö), Nationella mål för boende och byggande samt de nationella målen för integrationspolitiken

5.1 SOCIAL SAMMANHÅLLNING

Planförslagets inriktning

Översiktsplanens sociala ambitioner kommer i första hand till uttryck i stadsbyggnadsmålen En sammanhängande stad och God offentlig miljö och i ett antal av de allmänna intressena med tillhörande planeringsinriktningar. Planförslagets utbyggnadsstrategi har stor betydelse för utfallet för stadens fysiska utveckling i och med att strategin ska vara vägledande för vilka stadsbyggnadsprojekt som ska prioriteras.



I utbyggnadsstrategin konstateras att stadsbyggandet ska bidra till att utveckla stadens kvaliteter utifrån ett ”socialt hållbart perspektiv” (sid. 6). Ett genomgående tema i utbyggnadsstrategin är att mark ska utnyttjas mer effektivt, i syfte att skapa en tät och sammanhängande stad.

I planförslagets kapitel om lokala utvecklingsmöjligheter redovisas olika områdens potential att antingen omvandlas helt eller kompletteras till att bli stadsdelar med blandad bebyggelse. Samband mellan stadsdelar ska stärkas genom att fysiska barriärer överbyggs

och mellanrum som skiljer stadsdelar från varandra fylls ut genom kompletterande bebyggelse. Flera av stadens vägar och trafikleder identifieras som platser med stadsutvecklingspotential som på sikt kan omvandlas från renodlade trafikrum till stadsgator och stadsboulevarder med omgivande bebyggelse. För stadsgator kan detta i vissa fall ske i närtid. Stadsboulevarder kan komma till först på sikt.

Utbyggnadsstrategin beskriver hur staden ska prioritera sina planerings- och genomförandeinsatser i stadsbyggandet. Dess fyra delar ska ”i en väl avvägd balans” styra den fysiska utvecklingen mot stadens vision, utifrån de identifierade lokala utvecklingsmöjligheterna och marknadsförutsättningarna. Utbyggnadsstrategin ska alltså konkretisera stadens vision inom ramen för de förutsättningar som finns på marknaden.

Planens konsekvenser för social sammanhållning

En bred och användbar definition av social sammanhållning är att den beskriver ett samhälle där människor känner gemenskap och tillit till varandra, där de upplevda avstånden och konflikterna mellan grupper är små, där toleransen för olikheter är stor, och där det finns en stark känsla av tillhörighet, delad identitet och att man delar ett gemensamt öde. Det är ett samhälle där det finns en utbredd ”känsla för det allmänna”⁵. Det säger sig självt att kommunal planering i sig inte skapar social sammanhållning. Däremot kan planering och byggande skapa *förutsättningar* för att social sammanhållning vidmakthålls, ökar eller minskar. Att stadsbyggandet bidrar till att människor med olika bakgrund och förutsättningar möts och delar på gemensamma resurser (t.ex. parker och stadsrum) lyfts ofta fram som ett exempel på kopplingen mellan planering och sammanhållning.

Situationen i Stockholm idag präglas av ökande socioekonomisk ojämlikhet som manifesterar sig bland annat genom boendesegregation, där marginaliserade grupper av människor i större utsträckning bor i områden med sämre tillgång till stadens kvaliteter. Valdeltagandet varierar mellan stadsdelar, liksom ohälsotal, medelinkomst, upplevd trygghet, upplevd tillit och förväntad livslängd, med mera. Skillnaderna har beskrivits i rapporter från stadens Kommission för Social Hållbarhet.

Plankartan identifierar *potential* och *möjligheter* till stadsutveckling, men det framgår inte i vilka områden stadsutveckling faktiskt bör ske, då detta enligt planförslaget i första hand ska avgöras av förutsättningarna på marknaden. Hur utbyggnadsstrategins fyra delar ska vägas mot varandra och vilka behov eller möjligheter som ska ges företräde i planeringen beskrivs inte. I vilken utsträckning stadsutvecklingsinsatser kommer att riktas mot de delar av staden där de socio-ekonomiska behoven är störst är alltså svårt att avgöra. Planförslagets bidrag till ökad social sammanhållning blir därför svårbedömt.

Att stadens resurser riktas mot fokusområdena i stadens yttre områden bedöms dock vara viktigt för att motverka boendesegregationen och att uppnå en rättvisare fördelning av stadens investeringar samt en jämlikare tillgång till stadens resurser.

Om satsningarna resulterar i att företag vill etablera sig i dessa områden kan detta innebära att fler människor får ökad närhet till en diversifierad arbetsmarknad. Det finns dock inga garantier för näringslivets eller marknads intresse att etablera sig i stadens perifera områden och det framgår inte i planen hur staden kommer att kompensera för detta. Risken är att ett lågt intresse för att investera i vissa områden, utan kompensationsåtgärder från staden, resulterar i att stadsutveckling inte kommer att ske i områden där det finns ett stort behov.

Planen lyfter att medborgardialog är ett viktigt verktyg i stadsbyggandet och att delaktighet och inflytande från stockholmarna ska ge tydlig riktning i planeringen. Medborgardialog skapar förutsättningar för att människor i känner sig sedda och hörda, vilket kan öka tilliten till samhället och dess institutioner. Dock finns det en risk för att det främst är vissa samhällsgruppers synpunkter som förs fram, då andra grupper kanske saknar språkliga förutsättningar eller kunskaper om processer i vilka det är möjligt att forma och påverka stadsbyggandet. Metoder för uppsökande medborgardialog bör användas, för att säkerställa att marginaliserade gruppers behov representeras i stadsbyggandet och det bör framgå i planen hur staden ska säkerställa detta.

Omvandlingen av vägar till levande stadsgator och stora trafikleder till stadsboulevarder minskar flera av stadens fysiska barriärer och därmed troligen den mentala upplevelsen av avstånd mellan stadsdelar och platser. Minskade barriäreffekter och nya mötesplatser kan tillsammans bidra till ett ökat socialt utbyte, till stöd för social sammanhållning. Dessa processer är dock komplexa och påverkas av en mängd faktorer och strukturella fenomen i samhället. Om gaturummet utformas för att vistas i, till skillnad från att enbart färdas genom, kan nya möten uppstå mellan människor.

Sammanfattningsvis är planens bidrag till social sammanhållning och därtill kopplade nationella målsättningar mycket svåra att bedöma. Det finns goda ambitioner i planförslaget, men de skrivningar som är ägnade att ge skarp vägledning i kommande planering (planeringsinriktningarna) är för få och för vaga för att tydliga konsekvenser – såväl positiva som negativa – ska kunna identifieras. Utbyggnadsstrategins starka betoning på att den ska förverkligas inom ramarna för marknadsförutsättningarna väcker ytterligare frågor om hur resurser fördelas och hur social sammanhållning upprätthålls.

⁵Definitionen är hämtad från *Svenska framtidsutmaningar - Slutrapport från regeringens framtidskommission. Ds 2013:19. Stockholm: regeringskansliet, statsrådsberedningen*

5.2 KONSEKVENSER FÖR OLIKA SAMHÄLLSGRUPPER

Grupperspektivet kan likställas med ett jämlikhetsperspektiv – människor ska ha samma möjligheter oavsett vilken grupp de tillhör. Det begränsade utrymmet tillåter inte att konsekvenserna för samhällets *alla* olika grupper analyseras här. Beskrivningen begränsas därför till att beskriva konsekvenser för samhällsgrupper utifrån tre perspektiv:



- Kvinnor och män (jämställdhet);
- Socioekonomiska grupper (fördelningseffekter); samt,
- Åldersgrupper (i första hand barn och äldre).

Denna indelning ansluter till och speglar sedan länge etablerad nationell politik: jämställdhetspolitik, fördelningsspolitik respektive barn- och äldrepolitik. Bedömningen är att dessa tre perspektiv tillsammans fångar och ger en generellt god bild av planförslagets inriktningar i termer av differentierad påverkan på en stor mängd olika grupper i samhället.

Bedömningen här görs i förhållande till de nationella folkhälsomålen, jämställdhetsmålen, de transportpolitiska målen, miljömålet God bebyggd miljö samt de krav plan- och bygglagen ställer på att planering ska bidra till "livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper".

Planens inriktning och konsekvenser för jämställdhet

Planförslaget uppmärksammar jämställdhetsperspektivet i den fysiska planeringen framför allt utifrån ett trygghetsperspektiv. En inriktning i planen är att öka tryggheten genom att skapa fler blandade stadsmiljöer med levande bottenvåningar och aktivitet över dygnet. Väl gestaltade och väl belysta och överblickbara offentliga rum, stråk, parker och gator konstateras i planförslaget bidra till upplevelsen av trygghet i stadsrummet.

Kvinnor upplever otrygghet i den offentliga miljön i större utsträckning än män, samtidigt är det män som i större utsträckning än kvinnor är offer för våldsbrott i den offentliga miljön. Officiell statistik visar att andelen drabbade av våld i den offentliga miljön är drygt dubbelt så hög bland män, sett över hela landet. Satsningar på att skapa trygga, belysta och överblickbara miljöer bedöms därför ha positiva konsekvenser för såväl män som kvinnor. De positiva konsekvenserna av att skapa miljöer och platser med aktivitet över dygnet behöver eventuellt vägas mot andra intressen som exempelvis relaterar till buller och störningar nattetid.

JÄMSTÄLLDHET I PLANERING FÖR TRANSPORTER OCH BEBYGGELSE

Män och kvinnor utgör inte homogena befolkningsgrupper utan skiljer sig åt i flera olika avseenden, bland annat vad gäller ålder, yrke, inkomst osv. Den nationella jämställdhetspolitiken säger att jämställdhetsperspektivet ska integreras i samtliga av samhällets offentliga verksamheter och investeringar, i syfte att säkerställa en jämlik fördelning av våra gemensamma resurser. Kvinnor och män kan ha olika behov och erfarenheter vad gäller transportbehov och aktivitetsmönster och forskning visar på skillnader i tillgång till transporter mellan olika samhällsgrupper och där kvinnor drabbas värst av transportrelaterad social exkludering i de mest utsatta grupperna. Forskningen har visat att män generellt sett har större tillgång till bil och reser längre sträckor än kvinnor. Kvinnor reser i högre grad med kollektiva färdmedel och gör fler korta resor till fots eller på cykel. Förutsättningar för mobilitet, framkomlighet och tillgänglighet är alltså inte lika för män och kvinnor. Det innebär att investeringar i transportsystem och offentliga miljöer ger olika nytta för män och kvinnor.

Se vidare: Charlotta Faith-Ell & Lena Levin, 2012, Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen. Linköping: VTI Rapport 768

Sammantaget bedöms planförslagets inriktningar och förhållningsätt bidra positivt till jämställdheten, i första hand vad gäller upplevd trygghet. Att prioritera gång, cykel och resande med kollektivtrafik ger mer rättvist fördelade nyttor än ensidiga satsningar på ökad framkomlighet och kapacitet för bilen i vägnätet. Planförslaget bedöms sammantaget ge ett positivt bidrag till att de nationella jämställdhetsmålen nås. Dock skulle planförslaget kunna lyfta jämställdhetsperspektivet ytterligare, i synnerhet vad gäller fördelningseffekterna av investeringar av infrastruktur och förbättrade transporter.

Planförslagets inriktning och konsekvenser för olika socioekonomiska grupper

Den snabba befolkningstillväxten i Stockholm har inneburit att bostadsbyggandet inte har kunnat svara upp mot bostadsbehovet. Obalansen i utbud och efterfrågan på bostadsmarknaden har drivit upp bostadspriserna och skapat utträngningseffekter. Tillgången till stadens kvaliteter och till bostadsmarknaden är ojämnt fördelad mellan olika grupper av människor i staden, där de ekonomiskt resurssvaga generellt sett har sämre tillgång. Den generella trenden

för staden som helhet är positiv, sett till i allmänhet ökade inkomster och välmående. Men samtidigt har de sociala skillnaderna ökat i staden under de senaste 10 åren ⁶.

Tillgången på boende med låga kostnader bedöms vara den viktigaste strategiska frågan för att säkerställa att alla stadens invånare får tillgång till bostad. Planförslaget betonar att blandningen av hus typer och upplåtelseformer är ett viktigt bidrag till att motverka den geografiska segregationen och stärka den sociala hållbarheten. Dock är nyproducerat boende i regel dyrt oavsett upplåtelseform och kan bara efterfrågas av socio-ekonomiskt starka grupper. Blandningen av upplåtelseformer spelar alltså inte nödvändigtvis någon betydande roll för att blanda olika socio-ekonomiska grupper inom en stadsdel. Planförslaget tydliga ställningstagande att stadsbyggandet ska ske inom ramarna för marknadsförutsättningarna bedöms inte förbättra situationen för resurssvaga grupper, vilka även fortsättningsvis kommer att ha svårt att få tillgång till bostad. Nyproduktion kan i princip bidra till att skapa flyttkedjor och frigöra äldre, billigare, lägenheter. Skatteregler och andra faktorer dämpar denna effekt.

Komplettering med ny bebyggelse i äldre områden antas generellt bidra till socioekonomisk blandning. Om boendekostnader i sådana områden stiger till följd av upprustning av det befintliga beståndet kan socio-ekonomiskt svaga hushåll tvingas flytta till billigare boenden, mer perifert eller mer trångbott. Det är okänt hur stor eller stark denna effekt är och på vilka tidsskalor den i så fall verkar. Staden bör använda sig av olika typer av sociala analyser som ett verktyg i program och planer där dessa risker uppstår. Frågan bör också aktivt diskuteras under samrådet.

Satsningar på unga och studenter syns i planförslaget på flera ställen. Nyanländas eller EU-migranternas speciella behov uppmärksammas på andra sidan inte alls. Planeringsinriktningen att bostäder till grupper med särskilda behov ska säkerställas är svår att bedöma utan en definition av vad särskilda behov innebär. Särskilda behov bör innefatta grupper av människor som står utanför arbetsmarknaden och har svag betalningsförmåga, i syfte att motverka risker som relaterar till ett förstärkt utanförskap och segregation i staden.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra både positiva och negativa konsekvenser för olika socio-ekonomiska grupper i staden. Trots satsningar på ett starkt bostadsbyggande i staden finns det en fortsatt risk för att befolkningsgrupper med svag socio-ekonomisk ställning och små aktörer med låg betalningsförmåga (kulturföreningar, hantverkare, konstnärer, små butiker, kooperativ, osv) undan för undan trängs ut ur staden. Denna risk kan förstärkas av ett tilltagande fokus på intäkter och lönsamhet bland privata fastighetsägare och bostadsrättsföreningar som hyr ut lokaler. Det saknas strategier i planen för hur dessa risker ska hanteras och motverkas.

Planförslagets inriktning och konsekvenser för barn

Planförslaget betonar att stadsplaneringen behöver ta hänsyn till barns behov tidigt i planeringen. Barnkonsekvensanalys nämns som en metod för att säkerställa att barn och ungas behov prioriteras och lyfts fram i planeringen. Dock framgår det inte av planen när eller i vilken omfattning sådana analyser ska göras.

I planförslaget bör det framgå hur skol- och förskolemiljöer samt andra offentliga rum ska utformas och lokaliseras för att säkerställa en god miljö för barn att vistas och röra sig i. Detta saknas helt i den nuvarande versionen av planen. Utställningsversionen bör kompletteras i detta avseende, i linje med innehållet i FN:s barnkonvention.

När bostäder och infrastruktur tillkommer i hela staden kommer störningar att uppstå i samband med byggskedan, vilka kan pågå under en lång tid – i relation till ett barns barndom eller vistelsetid på en förskola eller skola. Buller, generering av partiklar och luftföroreningar och förändringar i mobilitet och framkomlighet i samband med byggnation kommer generellt sett drabba barn i större utsträckning än vuxna, då de är en känsligare grupp med små eller inga möjligheter att välja andra platser för utomhusvistelse.

Det planerande omfattande byggandet kommer att vara en utmaning i förhållande till stadens mål och riktlinjer gällande att säkerställa kvalitativa utemiljöer i förskolors och skolors närområden liksom att vägen dit skall vara trygg och säker. Kompletteringsbebyggelsen kan också innebära att grönområden och friytor byggs bort, vilket kan påverka barns hälsa negativt i och med den begränsade tillgången till ytor för fysisk aktivitet och till gröna miljöer som främjar deras utveckling. Barn har ett större behov av bostadsnära natur och rekreationsmöjligheter än vuxna, eftersom de har mer begränsad räckvidd. Därför är det särskilt viktigt i den kommande planeringen att arbeta med kompensering åtgärder för eventuell förlust av miljöer som används av barn och unga.

Den generella bedömningen är att planförslaget inte lyfter barnperspektivet i den utsträckning som är nödvändigt för att den kommande planeringen ska bidra till att skapa hälsosamma och trygga vistelsemiljöer för barn och unga.

Planförslagets inriktning och konsekvenser för äldre

Planförslaget anger att den fysiska miljön ska utformas så att det är stödande för äldre och de äldres behov av framkomlighet och fysisk aktivitet ska tillgodoses liksom behoven av att ta del av idrotts- och kulturliv. Utformning av belysning, trottoarer, sittplatser med mera ska ske med hänsyn till äldres behov.

När bostäder och infrastruktur tillkommer i hela staden kommer störningar att uppstå i samband med byggskedan, vilka kan pågå

⁶ Skillnadernas Stockholm, 2015, Stockholms stad

under en lång tid. Buller, generering av partiklar och luftföroreningar och förändringar i mobilitet och framkomlighet i samband med byggnation kommer generellt sett drabba äldre i större utsträckning, då de är en känsligare grupp. I och med att många äldre är begränsade utifrån rörelseförmåga innebär det att denna grupp har en mer begränsad räckvidd. Detta kan innebära att många äldre bara kommer ut från sitt boende med hjälp av andra, och väl ute, rör sig i sitt omedelbara närområde. Platsspecifika störningar kan därför komma att drabba denna grupp äldre i omfattande utsträckning, då de alltså drabbas av störningarna under hela tiden de pågår.

Planen är inriktad mot att planeringen för bostäder till grupper med särskilda behov ska säkerställas, vilket bedöms positivt ur ett äldreperspektiv då äldre ofta behöver funktionsanpassade miljöer. Även socialt värdeskapande analyser har potential att fungera som ett stöd och generera bra beslutsunderlag i arbetet med att utveckla goda livsmiljöer att åldras i. I och med äldres begränsade räckvidd är det viktigt att äldreanpassade boendemiljöer utvecklas i områden med närhet till service.

5.3 INDIVIDER OCH HUSHÅLL

Planförslagets konsekvenser för individer och hushåll beskrivs i tre perspektiv: miljörelaterad hälsa, möjligheter till rekreation, samt fungerande vardagsliv och tillgång till service.



Bedömningen här görs i förhållande till de transportpolitiska målen, de nationella folkhälsomålen, målen för integrationspolitiken, målen för boende och byggande, jämställdhetsmålen, miljömålen Frisk luft och God bebyggd miljö (preciseringarna Hållbar samhällsplanering; Kollektivtrafik, gång och cykel; Natur- och grönområden samt God vardagsmiljö) samt de krav Plan- och bygglagen ställer på att planering ska bidra till en "från social synpunkt god livsmiljö..." (2 kap. 3 § p 2)

Planförslagets inriktning och konsekvenser för miljörelaterad hälsa (buller och luftkvalitet)

Buller är ett av de största miljöproblemen i Stockholm. Ett mål i stadens miljöprogram är att trafikbullret ska minska. Buller genereras av exempelvis flyg- eller markgående transporter eller verksamheter av olika slag. Buller som orsakas av vägtrafiken genereras både av förbränningsmotorer och friktionen mellan däck och vägyta. Buller definieras i regel som oönskat ljud och innebär påverkan på männ-

iskors hälsa och möjlighet till en god livskvalitet. Vägtrafiken är den största orsaken till lokala luftföroreningar i Stockholm och bidrar till ökade nivåer av kväveoxid och partiklar (exempelvis PM10), vilka orsakar hälsoproblem för känsliga och utsatta delar av befolkningen.

Det finns regler som definierar vilka bullernivåer som accepteras inomhus, vid fasad och uteplats vid olika tider på dygnet. Dock saknas det riktlinjer för tillåtna bullernivåer i offentliga miljöer. Planens målsättning att i olika tidsperspektiv omvandla vägar och genomfartsleder till stadsgator och stadsboulevarder väcker frågor kring vilka bullernivåer som är acceptabla utomhus, samt hur väl dessa tätt bebyggda stråk med (eventuellt) stora trafikflöden ligger i linje med stadens ambition att bidra till "goda livs- och vistelsemiljöer i hela staden".

Det råder vissa motsättningar i relation till att bygga tätt och bygga för en bra ljud- och luftkvalitet, då det krävs avstånd mellan bebyggelse för en bra luftmiljö och avstånd mellan individ och föroreningskälla för att motverka bullerstörningar. Om höga trafikflöden förväntas upprätthållas längs stadens stadsgator måste dessa utformas utifrån att skapa avstånd mellan trafik och individ. Detta innebär bredare gator, vilket förstärker barriäreffekten och står eventuellt i kontrast till målsättningar om att koppla samman staden och inriktningar om att skapa god framkomlighet genom tvärkopplingar. Att bygga för en god luftkvalitet innebär också att skapa avstånd i gatuummen för att skapa förutsättningar för en god luftgenomströmning och innebär således samma typ av avvägning mellan att bygga täta stadsgator utan att göra avkall på att skapa bra förutsättningar för människans hälsa. Vid höga trafikflöden är denna problematik och relaterade avvägningar särskilt påtaglig.

Buller från vägtrafiken kan minskas genom kombinationer av ekonomiska styrmedel, exempelvis tillgång till och prissättning på parkering. Även hastighetsbegränsningar minskar buller. Planen lyfter både ekonomiska styrmedel och hastighetsbegränsning som möjliga verktyg för att förbättra ljudkvaliteten i staden i löptexten. Ingen av dessa åtgärder regleras dock av en översiktsplan.

Sammantaget bedöms planförslagets konsekvenser för ljud- och luftmiljön i hela staden vara svår att bedöma dels utifrån den övergripande skalan och de stora variationerna i platsspecifika förutsättningar. Hur stora problemen med buller och dålig luftkvalitet i utomhusmiljön blir beror till stor del på hur och var ny bebyggelse utformas och förläggs. Planen är översiktlig och principiell till sin karaktär vilket gör att konsekvenser i termer av miljörelaterad hälsa är svåra att bedöma. Kommande planering behöver uppmärksamma hälsokonsekvenser tidigt och låta god inomhus- och utomhusmiljö vara vägledande krav i stadsbyggandet.

Planförslagets inriktning och konsekvenser för rekreation

Planförslagets inriktning att utveckla stadens nät av parkstråk och gröna promenader som en strategi för att koppla samman stadens olika delar bedöms ge förbättrade förutsättningar för rekreation, idrott och friluftsliv i staden. Tillgång till gröna miljöer kan bidra positivt till folkhälsan, främst eftersom förutsättningarna för fysisk aktivitet, mental återhämtning och kognitiv utveckling genom utomhusrekreation förbättras. Samtidigt innebär den kraftiga befolkningstillväxten att fler människor ska dela på utrymmet.

En aktiv satsning på att erbjuda upplevelserika miljöer i offentliga gröna miljöer, genom exempelvis parksatsningar, kan också skapa fler platser för möten mellan människor, vilket är en övergripande målsättning med planen.

Planförslaget bedöms genomgående ha lyft behovet av att utveckla nya och befintliga gröna ytor och områden i syfte att erbjuda stadens invånare tillgång till kvalitativa allmänna rum. Det är positivt att planen lyfter perspektivet av att just utveckla kvaliteten på bostadsnära grön- och rekreationsytor, till skillnad från att fokusera enbart på avståndet till bostadsnära natur. Den omfattande kompletteringsbyggelsen i staden kommer sannolikt innebära att vissa gröna ytor byggs bort, varför det blir särskilt viktigt att jobba med kompensationsåtgärder där de gröna ytor som blir kvar utvecklas till kvalitativa offentliga rum och platser med hög tillgänglighet.

Planförslagets inriktning och konsekvenser för tillgången till service och ett fungerande vardagsliv

En ambition i planförslaget är att skapa blandade stadsmiljöer i en sammanhängande stadsstruktur där stadens delar kopplas samman. Den långsiktiga ambitionen att omforma flera av stadens större vägar till levande stadsgator bedöms vara en viktig strategi för att nå denna målsättning. Staden kan, enligt planförslaget, bli mer sammanhängande genom kompletterande bebyggelse och fördelningen av stadens resurser ska göras mer jämlik genom bland annat upprustning av befintliga miljöer och platser. Bostadsdominerade stadsdelar kan kompletteras med service, kultur och verksamheter och levande botten våningar kan utformas för att kunna nyttjas flexibelt i nybyggnadsprojekt.

Individens tillgång till service påverkas av enskilda aktörers drivkraft och möjligheter att etablera sig i de lokaler som tillkommer och som är riktade mot etablering för service och handel. Faktorer som staden inte kan påverka är efterfrågan på olika typer av service, samt nivån på hyror för verksamhetslokaler. Det är stadens form i kombination med dess innehåll som drar folk och skapar underlag för att befintlig service stannar och förutsättningar för att ny service och handel tillkommer.

Sammantaget bedöms planförslaget ha potential till att skapa förbättrade förutsättningar för individers och hushålls tillgång till service och ett fungerande vardagsliv. Socialt värdeskapande analyser, barnkonsekvensanalyser och demografiska underlag kan tidigt i planeringen bidra till att ytor avsätts för att möta framtida behov för handel, kulturverksamhet, skolor, förskolor och äldreboenden, liksom friytor och mötesplatser.

5.4 FÖRETAG OCH FÖRETAGARE

Planens inriktning

Näringslivet i Stockholm präglas av de kunskapsintensiva och högproduktiva tjänstenäringarna, hög förvärvsfrekvens, mycket nyföretagande men också en stor servicesektor. Samtidigt som många kompetenser är mycket efterfrågade, står stora grupper långt från arbetsmarknaden. Arbetsplatserna är ojämnt fördelade över regionen, med en övervikt i innerstaden, Solna och Sundbyberg.



Bedömningen här görs i förhållande till generella målsättningar för innovationsförmåga, kompetensförsörjning, konkurrenskraft, lönsamhet och tillväxt för nya och existerande företag.

Det råder på flera områden kompetensbrist, och den svåra bostadssituationen gör det svårt för företagen att locka personer att flytta till staden för att ta nya jobb. När det kommer till den typen av högspecialiserad arbetskraft det är frågan om i Stockholm är möjligheterna att matcha arbetstagarna med arbetena mycket viktiga. Möjligheterna till detta är till stor del beroende av rörligheten på bostadsmarknaden.

Planen innehåller förhållandevis få planeringsinriktningar som är riktade direkt mot företagets behov och prioriteringar. Planeringsinriktningar för att beakta näringslivets behov av kontor, lokaler och bostäder i planeringen, samt att "näringslivsspecifika avväganden" ska göras när ytor nära dagens verksamhetsområden utvecklas.

Planen har dock flera planeringsinriktningar som är inriktade på att förbättra den lokala bostadsmarknadens funktionssätt, både kopplat till själva bostadsbyggandet men också att bevara stadens kvaliteter och attraktivitet samt säkerställa att näringslivet har utrymme att utvecklas.

Planens konsekvenser

Staden har begränsad rådighet över bostadsmarknadens funktions-sätt i stort. Däremot har staden betydande rådighet när det kommer till nybyggnation. Här har staden goda möjligheter att premiera ett högt byggtempo och låga kostnader tack vare kontrollen över markanvisningar och detaljplaner. Att se till att det finns byggklar mark och att det finns många aktörer är viktigt för att byggtakten ska hållas uppe och indirekt också för att företagen långsiktigt ska kunna rekrytera den kompetens de efterfrågar. Här är det också bra att på olika sätt verka för en större blandning bland upplåtelseformerna eftersom företagen i många fall efterfrågar personal nyutexaminerade från universitet och högskolor, eller inflyttare med små ekonomiska möjligheter att köpa en bostad direkt.

Att blanda olika upplåtelseformer inom områden är också positivt eftersom det underlättar för människor att göra bostadskarriär. En förutsättning är dock en variation i bostadspriser och bostadskostnader. Detta är särskilt viktigt i socioekonomiskt svagare områden där arbetslösheten är högre än staden i genomsnitt.

Att säkerställa att företagen har utrymme att växa fysiskt är också mycket viktigt och påverkas inte bara av hur staden agerar utan även hur angränsande kommuner utvecklar företagsområden i dessa kommuner. Planförslaget lyfter tre sätt att säkerställa företagens utrymmesbehov. Det första är att utveckla de lokala centrumen och därigenom skapa möjlighet för småföretag och service att utvecklas. Den andra är att säkerställa att de verksamhetsområden där företag som är viktiga för stadens funktionssätt kan utvecklas. Den tredje är att verka för att fler arbetsplatser lokaliseras till Söderort.

Planens samlade konsekvenser för företagen och företagarna i staden är generellt sett svåra att bedöma – det saknas vedertagna metoder för denna typ av analys. Sverige är en liten och mycket exportberoende ekonomi, och de omvärldsfaktorer som påverkar näringslivets internationella konkurrenskraft finns inte med som underlag i planeringen. Näringslivets utveckling påverkar förutsättningarna att nå andra mål i planförslaget, inte minst de som rör sysselsättning och social utveckling. Andelen sysselsatta påverkar stadens skatteintäkter samtidigt som arbetsmarknadens dynamik har betydelse för kommunens attraktivitet för inflyttare.

För företag som verkar på den lokala marknaden (i första hand inom handel, service, fastighet, bygg, vård och omsorg, skola och utbildning, kultur och nöjen, och i viss utsträckning hotell och restaurang) är faktorer som närhet till kunder, tillgång på lämpliga lokaler i lägen med goda kommunikationer och tillgång på lokal arbetskraft med rätt kompetens avgörande för att kunna växa och utvecklas. Planförslagets inriktning mot ökad täthet och tydliga sammankopplingar av stadsdelar med innehållsrika och kontinuerliga stråk är positiv i detta avseende. Om handel och service i minskande utsträckning koncentreras i externt placerade handelsplatser och istället ges utrymme på platser i stadslandskapet gynnas mångfald och bättre möjligheter öppnas även för andra än de etablerade och storskaliga aktörerna. En hög tillgång på lokaler för lokal service är dock inte det samma som hög efterfrågan på dem. Utvecklingen av lokala centrum och stråk behöver göras mot bakgrund av befolkningsunderlag och efterfrågan.

För företag och aktörer som verkar på den nationella och internationella marknaden (kunskaps tjänster, teknik, FoU, tillverkning, inkl. universiteten) är tillgång på kvalificerad kompetens, internationell tillgänglighet och ett gynnsamt företagsklimat faktorer som brukar lyftas fram som centrala för att upprätthålla konkurrenskraften. Planen har ett par inriktningar som syftar till att säkerställa kompetensförsörjningen och trygga utrymmesbehovet för de kunskapsintensiva företagen. Dessa bedöms vara positiva men ska stadens stadsmiljö och andra kvaliteteter utgöra det den huvudsakliga attraktionen för kompetent arbetskraft krävs det att det också finns tillgängliga bostäder i områden med dessa kvaliteteter.

5.5 RISKER OCH STÖRNINGAR

Planens inriktning och konsekvenser i termer av risk för olyckor

Vad gäller risker associerade till transporter av farligt gods anger planförslaget att stadens fysiska planering ska väga nyttan av föreslagna projekt mot eventuella olycksrisker i samhället och kontinuerligt göra avvägningar mellan värdet av nya bostäder och stadskvaliteter mot olycksrisker och kostnader för olika typer av skydd som ökar säkerheten, såsom fasadförstärkningar och skyddsavstånd. Regelverket kring det rekommenderade vägnätet för farligt gods (primär- res-



Bedömningen här görs i förhållande till de nationella målen för energipolitiken, det nationella målet för regional tillväxt, det nationella miljömålet Begränsad klimatpåverkan, samt miljömålen God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, och Ett rikt djur- och växtliv

pektive sekundärleder för transport av farligt gods) är otydligt och hanteringen av detta kräver fortsatt samverkan mellan staden och länsstyrelsen. Kraven på skyddsavstånd för bebyggelse i anslutning till farligt godsleder är en faktor som i dagsläget begränsar möjligheterna att omvandla vägar till stadsgator med långsgående blandad och tät bebyggelse. Transporter av farligt gods är till stor del

en regional fråga som kräver regional samverkan. Lokaliseringen av exempelvis hamnar, omlastningsytor och målpunkter i andra kommuner innebär att stadens påverkansförmåga i frågan är begränsad.

Planförslaget innebär att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är ämnad för ändamålet, i synnerhet verksamheter som innebär en förhöjd olycksrisk. Planförslaget menar att avsteg från Länsstyrelsens riktlinjer för skyddsavstånd är möjliga för stadsutvecklingsprojekt som i övrigt bedöms innebära stora nyttor. Förtätning och ny bebyggelse kan dock hamna i konflikt med lokalisering av farliga verksamheter. Om ny bebyggelse byggs i närheten av befintlig farlig verksamhet kan verksamheten behöva flyttas till en lämpligare plats med anledning av risken för människors hälsa och säkerhet, vilket kan konsekvenser utanför stadens gränser. På motsvarande sätt kan befintlig farlig verksamhet behöva skyddas mot ny exploatering genom att omges av tillräckliga skyddsavstånd och skyddsåtgärder. Frågor som relaterar till risk och säkerhet bedöms bäst i förhållande till existerande lagar, normer och regelverk. Ingen aktör har ensam ansvaret för riskerna med farligt gods på våra vägar och järnvägar. Ansvaret ligger hos flera aktörer och flera myndigheter där kommunen har ett lagstiftat ansvar att beakta dessa frågor i planeringen. De planeringsinriktningar som rör miljö, risk och hälsa i planen bedöms sammantaget ge god vägledning för att frågornas hantering i kommande planering.

Planens inriktning och konsekvenser sett till klimatanpassning

Planen har ett fokus på att i planeringen hantera de nya förutsättningar som ett förändrat klimat innebär. Planeringsinriktningar finns för att bebyggelse ska utformas med skyddsåtgärder, där det finns en ökad risk för exempelvis översvämning i och med ett förändrat klimat. Ny bebyggelse ska höjdsättas och utformas för att klara skyfall och stadsutveckling ska ske utifrån en robust och klimatanpassad dagvattenhantering där naturliga avrinningsområden beaktas. Sammantaget bedöms planförslaget ha lyft vikten av klimatanpassning tillfredsställande och så till den grad att det bedöms ge genomslag i den kommande planeringen. Detta minskar risken för negativa konsekvenser på individens hälsa i ett framtida förändrat klimat.

Utifrån de osäkerheter som är förknippade med vad klimatförändringarna kommer att innebära för staden, bör transportinfrastruktur och tekniska system ha en hög tröskel för att klara av störningar men också vara flexibla och kunna återhämta sig efter en störning. Planförslaget lyfter i stadsbyggnadsmål 2 (en sammanhängande stad) fram vikten av att skapa fler tvärkopplingar i staden, vilket bedöms minska sårbarheten i transportinfrastrukturen och innebära positiva konsekvenser för både individer och stadens kommunalekonomi i och med den minskade risken för stora kostnader som störningar i regel medför.





I **DET HÄR KAPITLET** redovisas vilka miljökonsekvenser planförslaget kan ge. Bedömningen görs utifrån fem perspektiv: naturmiljö, vatten, kulturmiljö, klimatpåverkan och hushållning med resurser. Bedömningarna görs mot miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer, samt planförslagets prioriteringar och fysiskt strukturerande principer.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

6.1 NATURMILJÖ

Planförslagets inriktning

Planförslaget har höga ambitioner att värna och utveckla kommunens naturmiljö och därtill kopplade ekosystemtjänster. Planen uppmärksammar och integrerar frågor kring landskap, ekologiska samband, naturmiljövärden löpande i hela plantexten. I kapitlet om allmänna intressen ges anvisningar om att en livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald ska tryggas. Inriktningar anger att planeringen ska tydliggöra hur funktionerna i den gröna infrastrukturen kan upprätthållas i samband med stadsutveckling, samt att utvecklingen av urbana ekosystemtjänster ska integreras i stadsbyggandet. Fyra nya naturreservat pekas ut på plankartan: Kyrkhamn, Årstaskogen, Östra Älvsjöskogen och Rågsveds friområde.



Bedömningen här görs hand mot de nationella miljömålen
Ett rikt växt- och djurliv, och God bebyggd miljö

Planens konsekvenser

Planens negativa konsekvenser för naturmiljön bedöms bli begränsade. Planen uppmärksammar att gröna ytor och lösningar skapar ekosystemtjänster förutom bara naturvärden. Planen betonar att dessa ekosystemtjänster på ett bättre sätt än idag behöver integreras i planering och byggande, i alla skeden. På sikt kan det förhållningssätt som planen förordar leda till ett stadsbyggande som tydligare än idag integrerar gröna perspektiv i planering och utformning. Planeringsinriktningar som betonar behovet av mellankommunal samverkan för de regionala gröna kilarna saknas dock.

För naturmiljön är det positivt att planen inriktas på att klara de stora behoven av nya bostäder utan att bygga i de större områden som idag är avsatta utifrån sina rekreations- eller naturvärden, samt att nya naturreservat samtidigt pekas ut.

Den ökande befolkningen i Stockholms stad och omkringliggande kommuner ger ett ökat besöksstryck i park- och naturområden. Detta kan ge positiva konsekvenser, om det driver fram en mer aktiv skötsel och högre standard på och ökad tillgänglighet med kollektivtrafik. Risken för att ekologiska värden går förlorade av det ökade besöksstrycket bedöms som små – med styrning av besökare till robusta ytor och stråk kan ekologiska värden kopplade till vatten och specifika ekologiska värden på land (t.ex. ädellövskog) skyddas.

Planförslagets ambitioner när det gäller naturvärden och ekosystemtjänster gör att behovet av tydlighet i kommande beslutsfattande blir stort – översiktsplanen måste ge konkret avtryck. Resurser behöver avsättas till skötsel och förvaltning, och läget följas upp löpande. I första hand gäller det känsliga miljöer där förändringstrycket är stort. I arbetet med områdesprogram och detaljplaner behöver utredningsresurser avsättas så att dessa beslut på mindre skala kan avspegla målen på högre nivå.

Planförslaget bedöms varken positivt eller negativt bidra till målet Ett rikt växt- och djurliv. Bidraget till att målet God bebyggd miljö nås bedöms vara positivt, i första hand i relation till preciseringen som rör tillgång till natur- och grönområden och grönstråk med hög kvalitet och i närhet till bebyggelsen.

6.2 VATTEN

Planförslagets inriktning

I avsnittet om miljö, hälsa och säkerhet betonar planförslaget vikten av att i stadsplaneringen se vattnets behov och förutsättningar med hänsyn till avrinningsområden. Stadens vattenområden har stor betydelse för upplevelsen av stadslandskapet, rekreation och friluftsliv. Samtidigt konstateras att endast en fjärdedel av Stockholms 23 vattenförekomster uppnår god ekologisk status. De största problemen orsakas av övergödning, miljögifter och fysiska förändringar.



Bedömningen här görs mot de nationella miljömålen Levande sjöar och vattendrag och God bebyggd miljö, samt mot miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten

Endast en mindre del av dagvattnet i Stockholms stad renas idag. Planen konstaterar att föroreningshalterna kan vara så höga att det i många fall krävs särskilda reningsåtgärder för att stadens vattenområden ska kunna nå god vattenstatus. Ett betydande arbete behövs för att minska bräddning av avloppsvatten och läckage av förorenat vatten från ledningsnätet samt minska påverkan från förorenade markområden och sediment.

Planförslaget betonar att planeringen för den växande staden måste ha framtida vattenförsörjningsbehov och en minskning av föroreningsbelastningen på stadens vattenområden som viktiga utgångspunkter. De föroreningar som tillförs via tillrinnande dagvatten, läckande avloppssystem och andra förorenande verksamheter måste reduceras.

Avloppshanteringen byggs ut och moderniseras för kommande stadsutvecklingsbehov samt för att minska problemen med läckande ledningssystem och bräddning av avloppsvatten. Ny kretsloppsbasead teknik ska främjas och en klimatanpassad och hållbar dagvattenhantering ska byggas ut i nya stadsdelar i enlighet med stadens dagvattenstrategi. Stadens dagvattenstrategi betonar nytan med mångfunktionella ytor som tar hand om dagvatten och skapar mervärden i stadsmiljön.

Planförslagets konsekvenser

Den kraftiga befolkningstillväxten till 2040 kommer att sätta stadens vattenförsörjning, avloppsrening och dagvattenhantering under ytterligare tryck. Planförslaget uppmärksammar de utmaningar som staden står inför när det gäller att säkerställa en fortsatt god, eller förbättrad, kvalitet i stadens vattenförekomster. Sårbarheten i det nuvarande systemet för dricksvattenförsörjning uppmärksammas och behovet av gemensamma insatser över mellan kommunerna i regionen lyfts fram. Sammantaget bedöms planen i löptexten visa på en stor förståelse för de utmaningar som ligger framför staden och regionen. Samtidigt saknas planeringsinriktningar för vatten som kan användas i efterföljande planering både i avsnittet om staden som grön och vattennära, och i avsnittet om teknisk försörjning. I avsnittet om Klimat, miljö, hälsa och säkerhet finns planeringsinriktningar för robust dagvattenhantering samt för att stadsmiljöer ska utvecklas så att inte "olägenheter för människors hälsa uppstår med hänsyn ... till vattenföroreningar" (sid. 86).

Om de åtgärder som anvisas i stadens dagvattenstrategi (2015) och i handlingsplanen för god vattenstatus (2015) genomförs bedöms planförslaget som helhet inte få några negativa konsekvenser för stadens och länets vatten. De insatser som görs har som mål att Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag uppnår miljökvalitetsnormerna för vatten. Detta innebär i de flesta fall god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. Översiktsplanen bedöms stödja detta arbete, även om en stor mängd insatser också krävs som inte har med fysisk planering att göra. Under samrådet bör frågan om hur planeringsinriktningar för vatten kan formuleras som ger bra stöd i kommande planering lyftas.

6.3 KULTURMILJÖ

Planförslagets inriktning

Planens avsnitt om stadens karaktär och gestaltning hanterar även kulturmiljöfrågorna. Avsnittet konstaterar inledningsvis att förändring är en naturlig del av stadens historia. Stockholm ska även i framtiden vara "igenkännbart" och ha kvar grundläggande kvaliteter.



Bedömningen här görs i första hand mot de fyra nationella kulturmiljömålen: Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas; Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön; Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser; samt, En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

Planeringsinriktningarna fastställer tydligt att stadsutvecklingen ska präglas av ett medvetet förhållningssätt till stadens bebyggelsekaraktärer där kulturmiljöns värden "fortlöpande ska identifieras, säkerställas, tas om hand och utvecklas." Vidare ska förändringar i befintliga områden göras med omsorg och utifrån gedigna platsanalyser. Ny bebyggelse ska bidra med nya kvaliteter. Staden ska i sin roll som fastighetsägare agera som en förebild, t.ex. genom att utarbeta vårdprogram och anordna arkitektävlingar.

Planen sorterar in Stadens karaktär och gestaltning som ett *allmänt intresse*. Kulturmiljö får därmed ingen egen rubrik. På grund av begreppsanvändningen i hela dokumentet i övrigt som framhåller attraktivitet, karaktär och kvalitet faller kulturmiljö, kulturhistoria och kulturhistoriska värden delvis utanför de stora resonemangen.

Viljan i avsnittet Stadens karaktär och gestaltning är att sammanfoga kulturmiljöaspekter med stadens gestaltning. Fokus på form och arkitektonisk kvalitet kompletteras med planeringsinriktningar som framhåller kulturmiljöns värden samt en avslutande definition av begreppet kulturvärde (kulturhistoriska, estetiska och sociala aspekter i planeringen).

Planens riksintressebilaga har inte varit föremål för konsekvensbedömning eftersom den färdigställts först mycket sent i processen

Planförslagets generella konsekvenser

Sammantaget bedöms det riktade avsnittet om Stadens karaktär och gestaltning utgöra en god utgångspunkt vid planeringen av stadens fysiska form och karaktär. Hur väl detta kan genomföras beror på bilagan om hanteringen av riksintressen samt den pågående översynen av byggnadsordningen och dess kommande användbarhet för planeringen. Med den relativt osäkra status byggnadsordningen ges i planförslaget ökar risken att stadsdelsspecifika kulturmiljövärden och kvaliteter inte uppmärksammas tillräckligt i efterföljande beslutsfattande.

Med tanke på stadens kulturmiljöer har själva planeringsinriktningarna uppmärksammat de betydelsefulla processer som ska ingå vid byggandet i befintliga miljöer. Risken att kulturmiljön genom oförstånd, förbiseenden eller bristande underlag kommer att förvanskas eller skadas i den kommande utvecklingen får med hänsyn till planeringsinriktningarna anses som små. Dock kommer stora förändringar ske i existerande bebyggelse i förhållande till dagens situation – planen är tydligt inriktad på att tillföra nya byggnader i existerande bebyggelse. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kommer inte alltid att ses av enskilda aktörer som "resurser", eftersom vår gemensamma kulturmiljö även kan vara oattraktiv enligt dagens sätt att se. I kraven på snabb utveckling kan kulturmiljön i de enskilda fallen uppfattas som för stor eller för liten, förfallen, bära på tung historia eller vara svårförståelig. I ett längre perspektiv kan även dessa typer av kulturmiljöer berika nya områden och vara nödvändiga att bevara till framtida generationer. I kommande versioner av planen behöver den existerande bebyggelsens kulturhistoriska värden (inte enbart i termer av attraktivitet, kvalitet och resurs) lyftas tydligare också i mål och utbyggnadsstrategi.

Vilka förändringar och kompletteringar av den nuvarande bebyggelsen som betraktas som acceptabla bestäms mycket av de ideal som råder vid tiden för beslutet. Mycket av den samtida stadsplaneringen nedvärderar ytterstadens karaktär och befintliga kvaliteter. Modernismens planering med enklaver på ett pärlband i tunnelbanenätet, med hus i park och grönska, trafikseparering, välplanerade lägenheter, rytmiskt placerade volymer och upprepningar med strikta fasader i symmetri samt funktionsblandning (i form av zoner på en och samma plats) var för inte länge sedan det dominerande idealet. Idealet har nu skiftat – dagens ideal är i stort sett precis det omvända jämfört med för 50 år sedan. Såväl själva översiktsplanen som kommande planering bör präglas av insikten om att framtidens ideal kommer att skilja sig från dagens. Det finns stora kvaliteter i modernismens årsringar, med många olika platsspecifika karaktärer som behöver ses, inte bara med dagens glasögon, utan även i ett längre perspektiv och i ett stadsbyggnadshistoriskt sammanhang.

Planförslagets ambitioner att tillfoga ny bebyggelse inom ramen för befintliga stadsbyggnadskaraktärer kommer att skapa ett stort behov av kompetens i kommande detaljplanering och beslutsfattande. Resurser behöver också avsättas till vård och förvaltning av

stadens befintliga och värdefulla kulturmiljöer – och underhållet bör följas upp löpande. Planeringsinriktningen som understryker stadens arbete som en förebild både i skapande av ny arkitektur och i underhållet av värden i det befintliga kan bidra till detta.

Planen redovisar ett värdefullt ställningstagande till användarna av stadens kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse (den sociala aspekten av kulturvärden). Innehåll och användning av den av staden ägda kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse kan, som planen nämner, också värnas. Konsekvensen av att pågående användning av stadens hus faktiskt ses som en kulturkälla blir att "attraktiviteten" tillhör medborgarna, och inte lockar till dyra investeringar som tillgodoser annan tillfällig verksamhet. I arbetet med områdesprogram och detaljplaner behöver utredningsresurser avsättas så att dessa beslut på mindre skala kan avspeglade målen på högre nivå.

Ingen av planeringsinriktningarna nämner explicit fornlämningar och skötsel av dessa. Detta kan leda till att dessa betydelsefulla inslag i stadens karaktär och historia förbises i efterföljande planering.

Planförslagets konsekvenser för utvecklingsområden

I avsnittet där lokala utvecklingsmöjligheter beskrivs påtalas kulturhistoriska värden där stadsdelar har begränsade möjligheter att kompletteras med ny bebyggelse. De stadsdelar som framför allt ska värnas från ny bebyggelse är Norra och Södra Ängby, Gamla Enskede, Gamla stan med Riddarholmen, men även Skeppsholmen, Långholmen och Södermalm. Enskede gård, Enskedefältet, Gubbängens och Hökarängens kulturhistoriska värden understryks i planen, liksom andra 1950-talsområden. Däremot finns inte Årsta torg med, en plats som är unik i världen och av riksintresse. Pungpinan i Skarpnäck och LM-staden i Midsommarkransen är heller inte med i genomgången av olika stadsdelar. Dessa områden är också av riksintresse, och bör nämnas.

Texten beskriver möjligheter att bebygga Vällingby-Råcksta inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Områdets synnerligen höga kulturhistoriska värden, som finns beskrivet i motiven till riksintresset, kan eventuellt utgöra en konflikt visavi planförslagets inriktning. Den tidigfunktionalistiska stadsdelen Gärdet beskrivs positivt som en "stadsmässig" stadsdel, vilket är en överraskning.

De kategorier i vilka utvecklingsmöjligheterna graderas skulle i kommande versioner av planförslaget utökas med kategorin "begränsade stadsutvecklingsmöjligheter" eftersom denna förekommer flera gånger i löptexten.

Normativa beskrivningar av stadens karaktär och gestaltning i positiva ordalag fokuserar företrädesvis på parker, gröna stråk, stränder, kajer och tillgång till vatten. Dessa kan i planen beskrivas som unika eller uppskattade. Kyrkorna har exempelvis en mycket liten roll, eller ingen alls, i beskrivningarna. Generellt sett framhävs kulturmiljöer

relativt sällan i positiva ordalag. Konsekvenserna kan bli att planen uppfattas som ett försök att undvika konflikter i den kommande stadsutvecklingen, konflikter som blir synliggjorda först i kommande skeden.

6.4 KLIMATPÅVERKAN

Planens inriktning

Stockholm har länge arbetat med att minska klimatutsläppen i staden. En stor del av stadens utsläpp kommer från trafiken och uppvärmning av byggnader. De indirekta utsläppen orsakade av invånarnas konsumtion och resor utgör ett betydande bidrag. I termer av rådighet har staden små möjligheter att påverka invånarnas konsumtion. Förutom att påverka de egna utsläppen (inkl. det samägda Fortum Värme) utgörs stadens handlingsutrymme i första hand av åtgärder i transportinfrastrukturen, de tekniska försörjningssystemen och (krav på) låg energiförbrukning i nya byggnader. Stadens ambition är i förslaget till ny strategi att vara fossilbränslefritt till år 2040.



Bedömningen här görs mot miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt stadens egna mål för klimatarbetet, i första hand Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040⁷

Staden har flera planeringsinriktningar som syftar till att minska utsläppen från transporter och att utveckla tekniska försörjningssystem i en mindre klimatpåverkande riktning. Dessa planeringsinriktningar innebär i huvudsak:

- Ökad andel av kortväga resor ska ske med gång och cykel
- Förbättra möjligheterna att resa med kollektivtrafiken
- Stora och moderna system för att omhänderta olika typer av avfall
- Minska energiåtgången i ny bebyggelse

Specifika planeringsinriktningar för minskad klimatpåverkan saknas, och avsnittet om klimat, miljö, hälsa och säkerhet saknar helt skrivelser om stadens och invånarnas bidrag till klimatförändringarna.

Planens konsekvenser

För områden som staden har rådighet över är de föreslagna åtgärderna positiva och kan skapa synergier med andra målområden. Att förbättra den lokala tillgängligheten genom bättre förutsättningar för lokal service och bättre gång- och cykelinfrastruktur är positivt

⁷ Kommunstyrelsens förslag på ny färdplan – Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 – remissbehandlades fram till september 2016.

inte bara för stadsmiljö kvaliteten utan också för klimatet om det kan ersätta korta och långa bilresor. Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken verkar på samma sätt genom att möjliggöra en överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik.

De planeringsinriktningar som behandlar de tekniska systemen syftar till att öka storskaligheten i dessa och utveckla kretsloppstänket. Det kan antingen vara genom att öka samarbetet med andra kommuner och på så sätt få upp volymerna i systemen eller ta till vara på de resurser man har idag i form av att samla in mer avfall av olika slag. Detta är positivt – den här typen av processer har skalfördelar vilket gör att klimatavtrycket kan minskas. Kommande versioner av planen bör utveckla resonemangen om var man vill att vissa energiformer ska användas eftersom det till slut handlar om begränsade resurser. Detta rör till exempel hur biogasen ska användas, som råvara i ett fjärrvärmeverk med hög verkningsgrad eller som energibäare i fordon.

Planeringsinriktningarna i översiktsplanen syftar till, och ökar möjligheten att, staden blir fossilbränslefri till 2040. Staden kan dock inte påverka alla de individuella beslut som fattas av dess invånare. Planen kan skapa förutsättningar för minskad klimatpåverkan från t.ex. fordonstrafik, t.ex. genom insatser som underlättar för de trafikslag som har liten eller ingen klimatpåverkan. Planförslaget skulle kunna kompletteras med en strategi för hur de som bor och verkar i staden lättare ska kunna implementera och tillgodogöra sig nya tekniker.

Samtidigt finns det andra kommuner och aktörer som kanske inte delar stadens ambitioner men som har stort inflytande över möjligheterna. Det kan vara t.ex. kranskommuner vars planering bidrar negativt eller statliga aktörer som kanske har andra intressen. Här har dock staden möjlighet att genom förhandlingslösningar skapa samsyn och på sikt få större inflytande andra aktörers agerande.

Staden är landets till befolkningen största kommun har förstas en stark röst i den nationella debatten och i dialogen med staten. I dessa sammanhang skulle t.ex. krav på ökad bränsleeffektivitet för bilar, skatteförändringar eller investeringar i spårinfrastruktur kunna driva utvecklingen mot minskad klimatpåverkan från boende och verksamma inom stadens gränser.

6.5 HUSHÅLLNING MED RESURSER

Planförslagets inriktning och konsekvenser

Planförslagets inriktning för markanvändningen kan sammanfattas i att en ökad effektivitet i ska eftersträvas (mer nytta per yta) och att goda lägen ska användas för de behov för vilka de är bäst lämpade.



Tekniska försörjningssystem ska ha liten eller ingen klimatpåverkan, och transportsystemet ska gradvis göras mindre beroende av fossila bränslen. VA-system och avfallshantering ska i ökande utsträckning bygga på kretsloppslösningar. Plankartan pekar ut områden för verksamheter, teknisk försörjning, hamn och terminaler. Planeringsinriktningar anges för att skapa fungerande logistik genom att nödvändiga ytor, tillfartsvägar, uppställningsplatser och omlastningscentraler för hantering av gods säkras i strategiska lägen.

Bedömningen här görs utifrån bestämmelserna i miljöbalken och plan- och bygglagen, samt Mål 12 i de Globala målen för hållbar utveckling: hållbar konsumtion och produktion. Även i miljöpolitikens generationsmål finns målsättningar om konsumtionsmönster för varor och tjänster som orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Terminalområdena i Västberga-Årsta och Lunda värnas i sin nuvarande funktion, i enlighet med stadens riktlinjer för företagsområden. Planförslaget saknar dock en bedömning av i vilken utsträckning dessa två områden (i samspel med liknande områden i grannkommuner) tillsammans klarar de behov som en kraftigt växande befolkning innebär, i staden och i regionen som helhet. Även en analys av kapaciteten i det mer finmaskiga nätet av terminaler och omlastningsplatser, samt deras markbehov, saknas.

Att de områden som idag är oexploaterade undantas från ytterligare bebyggelseutveckling ligger i linje med lagstiftningens krav på att ekologiskt känsliga områden så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

Staden som system förbrukar stora mängder energi och resurser och skapar stora mängder godstransporter, såväl till och från som lokalt inom staden. Planen saknar uttalade mål eller vägledningar för hur fysisk planering och stadsutveckling kan stödja miljöeffektiva livsstilar eller verksamheter, med sikte på minskad resursförbrukning. Målsättningar för näringslivet beskrivs uteslutande i termer av innovation, internationellt konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Planens svar på dessa behov är i första hand formulerade i termer av attraktivitet och stadsmässighet. Skrivningar om ansvarstagande och globala utmaningar som behöver lösas genom lokalt agerande saknar. Det är därför inte troligt att planen i någon betydande omfattning kommer att resultera i minskad miljöpåverkan från hushållens konsumtion. Dessa frågor skulle med fördel kunna få större utrymme i kommande versioner av planen och kopplas till stadens parallella ambitioner för minskad miljöpåverkan. Översiktsplanen skulle då tydligare kunna ses som en av flera komponenter för att hushållning, resurseffektivitet och minskad miljöpåverkan från konsumtion uppnås.





I DET HÄR KAPITLET görs en bedömning av översiktsplanens ekonomiska konsekvenser.

PLANFÖRSLAGETS EKONOMISKA KONSEKVENSER

Bedömningen här görs inte mot några speciella mål, utan mot de allmänna kraven att stadens ekonomi ska vara i långsiktig balans och präglas av "god ekonomisk hushållning" (kommunallagen), samt att beslut om offentliga investeringar och insatser där så är möjligt och relevant ska bygga på ett underlag där samhällsekonomiska nytta utgör en viktig komponent.

Bedömningar av planens ekonomiska konsekvenser för de som bor i staden är integrerade i analyserna i kapitel 5. I resonemangen nedan riktas fokus mot den kommunala ekonomin, samt de bidrag planen gör i termer av påverkan på samhällsekonomiska kostnader och nytta.

7.1 EFFEKTER PÅ KOMMUNENS EKONOMI OCH KOMMUNALA TAXOR

Planens inriktning

Stockholms stad är en av de absolut mest ekonomiskt stabila kommunerna i Sverige. Detta är i första hand en följd många invånare, låg arbetslöshet och hög produktivitet, vilket resulterar i höga skatteintäkter. Samtidigt har staden intäkter från stadens bolag och

stora tillgångar i markinnehav. Men staden har också stora utgifter för olika typer av offentliga tjänster, utgifter som kommer att öka i takt med en ökande befolkning. Sammantaget är ekonomin så god att staden är en stor nettobidragare till det kommunala omfördelningssystemet.

Översiktsplanen ger viss ledning om hur stadens utgifter kan komma att förändras över tid. De planeringsinriktningar som påverkar stadens utgifter är bland annat:

- Ett högt och kontinuerligt bostadsbyggande
- Verka för mångfald bland aktörer i bostadssektorn
- Staden ska verka för att Stockholmsöverenskommelsen ska kunna genomföras

Avsnittet om trafik och mobilitet betonar att ekonomiska styrmedel som trängselskatt och parkeringsavgifter genererar intäkter, men också ska styra mot översiktsplanens önskade bebyggelse och infrastruktur.

Planens konsekvenser

Översiktsplanen syftar till stor del att möjliggöra en ökad befolkning, en växande stad, genom att bidra till ett ökat bostadsbyggande. Att göra det i jämn takt är bra av flera skäl. Det ger jämna intäkter från markanvisningarna, ger jämna utgifter för tekniska system,

ger produktivitetsvinster genom kompetensuppbyggnad samt ger förutsättningar för jämna demografiförändringar vilket är en förutsättning för stabila kommunala intäkter och utgifter. Planförslaget vill öka mångfalden bland byggherrar, vilket bör kunna leda till ökad byggtakt och till att staden kan få mer betalt för sin mark. Detta ger staden bättre möjligheter att hantera de kostnader för kommunal infrastruktur som uppstår i samband med exploatering. Samtidigt innebär dagens markanvisnings- och exploateringsmodell att det finns mark som värderas högt som inte exploateras, trots att det kan finnas både potential i ett sådant område.

Att öka den regionala integreringen av de tekniska systemen kan både leda till minskade kostnader, men kan också påverka sårbarheten genom att systemen får minskat inslag av redundans och överskottskapacitet. Kostnadsminskningen möjliggör att resurser frigörs till ökade reinvesteringar och underhåll i den befintliga infrastrukturen. Att använda sig av ekonomiska styrmedel för att minska behovet av de tekniska systemen kan också vara ett sätt att undvika stora kommunala investeringar.

Ett av stadens mest kraftfulla ekonomiska styrmedel är rådigheten över de kommunala parkeringarna. En förbättrad prissättning av kommunala parkeringar och flexibla parkeringsnormer i nybyggnation kan förutom att öka stadens intäkter avsevärt också leda till att transportsystemets utrymmesbehov minskar vilket i förlängningen ökar mängden mark som kan användas till annat.

De omfattande investeringar i transportsystemet som ska genomföras enligt 2013 års Stockholmsförhandling kommer att innebära stora utgifter från staden. Ytterligare kostnader kan komma som ett resultat av Sverigeförhandlingen. Att vara vaksam på vilka avtal man sluter är viktigt för att kunna behålla den goda ekonomi man har. Sammantaget bedöms riskerna för att planförslagets genomförande skulle påverka kommunens ekonomi negativt som små. Att staden även i framtiden har en stabil ekonomi är en förutsättning för kommunala tjänster ska kunna tillhandahållas på det sätt som idag gör Stockholm attraktivt att bo och verka i.

7.2 SAMHÄLLSEKONOMISK NYTTA OCH KOSTNAD

Planens inriktning

De samhällsekonomiska kostnader i Stockholm som inte är kopplade till enskilda investeringar är förhållandevis stora. Trafiken är förenad med dolda kostnader (ohälsa, tidsförluster) och marknaden för mark fungerar otillfredsställande. Staden har igenom sitt stora markinnehav i stort sett monopol på markanvisningar, men har samtidigt har en begränsad administrativ kapacitet som inte svarar mot marknadens behov. Resultatet blir att marknaden inte skapar mesta möjliga nytta, men också att det finns incitament bland byggherrarna att

inte utveckla den mark de blir anvisade. En stor samhällsekonomisk kostnad är också att många invånare inte är i arbete.

Planförslaget har flera planeringsinriktningar som minskar de samhällsekonomiska kostnaderna. Dessa är bland annat:

- Verka för mångfald bland byggherrar och byggbolag
- Verka för ökad lokal tillgänglighet samt bättre förutsättningar för kollektivtrafik
- Höjd kvalitet i grönområden, i samspel med bebyggelsen
- Utnyttja utvecklingen i Söderort till att skapa en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden

Planens konsekvenser

Att öka den lokala tillgängligheten och kollektivtrafiken är positivt eftersom det minskar det totala trafikarbetet och de externa effekter som det ger upphov till med bibehållen tillgänglighet genom närhet – istället för tillgänglighet genom rörlighet. Detta ger effekter som är positiva för miljön (t.ex. utsläpp och buller) men ger framför allt effekt genom att de stora kostnader som trängseln (i termer av tidsförluster) ger upphov till minskar. Staden har möjlighet att minska dessa kostnader inte bara med hjälp av investeringar i infrastruktur och möjliggörande av lokal service utan kanske främst med hjälp av styrmedel.

De styrmedel som kan användas för att reducera trängseln är trängselskatten och kostnaderna för parkeringen. Parkering är en viktig fråga eftersom den inte bara påverkar trafiken utan också påverkar markmarknaden. Att staden tillåter billig parkering i goda lägen ökar efterfrågan trots att marken har en mer värdefull alternativ användning, t.ex. för exploatering. Subventionen av biltrafiken som de underprissatta parkeringarna innebär påverkar alltså tillgången på byggbar mark men också de kommunala utgifterna i form av ökat underhåll. Ökat underhåll av gator medför i sin tur ett ökat behov av skattemedel, vilket det också är dåligt för ekonomin eftersom det skapar skatteklivar. Sammantaget har de ekonomiska styrmedlen goda möjligheter att skapa stora samhällsekonomiska nyttor.

Tillgången på mark styrs också av hur markanvisningarna går till. Det är problematiskt om staden inte kan markanvisa i den takt som krävs, i de lägen som efterfrågas. Resultatet blir att marknaden för nybyggnationer begränsas. En annan risk kopplat till markanvisningar är att byggherrarna kan använda sin starka ställning till att inte utveckla mark de anvisats, för att på så sätt upprätthålla hög lönsamhet i enskilda projekt. Detta är något staden har möjlighet att motverka genom att anvisa till fler olika aktörer och på så sätt få upp konkurrensen i sektorn.

Bostadsbeståndet utnyttjas idag ineffektivt – många hushåll är trångbudda, samtidigt som stora lägenheter och småhus bebos av långt färre personer är de är byggda för. Detta kan delvis motverkas genom att bostäder i flerfamiljshus byggs med sikte på de som idag

bor i småhus (så att de i sin tur frigörs för idag trångbodda familjer). Om dessa människor hade haft attraktiva lägenheter att flytta till hade man kunnat få igång flyttkedjorna och på så sätt möjliggöra att många människor kunde få bättre boende. Detta ska samtidigt vägas mot behovet och viljan att lägga resurser på åtgärder riktade direkt mot ekonomiskt resurssvaga grupper.

Att sammantaget bedöma planens samhällsekonomiska kostnader i kvantitativa termer låter sig inte göras. Däremot är det uppenbart att såväl beslut att planera, investera och bygga som beslut att inte göra detsamma för med sig kostnader för företag, hushåll och samhället i stort. Detta perspektiv bör utvecklas ytterligare i underlag för kommande planering, gärna som en kompletterande analys i utställningsversionen av planen.





I DET HÄR KAPITLET förs resonemang om planens genomförande och de krav som ställs på staden och andra aktörer för att stadsbyggnadsmålen ska kunna uppnås.

PLANENS GENOMFÖRANDE – SVÅRIGHETER OCH MÖJLIGHETER

Under hela arbetet med hållbarhetsbedömningen har frågor kring planförslagets genomförbarhet analyserats. För att planförslagets mål för stadsbyggande ska kunna uppnås krävs att ett flertal aktörer samordnar sina beslut och investeringar – staden har stor men ändå bara begränsad rådighet över den faktiska utvecklingen in staden.

Genomförbarheten av planförslaget, både vad gäller stadens och andra aktörers agerande, påverkas till stor del av bedömningar av framtida nyttor av investeringar (var uppstår de och vem gynnas?), samt de kostnader som är förknippade med investeringarna både initialt och i driftskedet.

Nedan förs resonemang om planens genomförande utifrån tre perspektiv: rådighet och påverkansförmåga, beroendet av andra aktörers investeringar och prioriteringar, samt beroendet av teknik- och systemlösningar som inte finns på marknaden ännu.

8.1 RÅDIGHET OCH PÅVERKANFÖRMÅGA

Jämfört med många andra kommuner har Stockholms stad mycket goda förutsättningar att genom fysisk planering styra stadens utveckling. Det kommunala markinnehavet är stort, man har kunniga tjänstemän och resursstarka kommunala bolag, och stadens eko-

nomi är mycket god. Historiskt sett har Stockholms stad haft en mycket stark roll i det mellankommunala samarbetet och i många frågor har stadens ställningstaganden i praktiken utökats till den regionala skalan.

Planförslaget har ett väl utvecklat avsnitt om genomförandet av planens utbyggnadsstrategi. Markanvisningspolicyns roll för stadsutvecklingen beskrivs, och resonemang förs om den viktiga roll marknadsförutsättningarna spelar för byggandet.

Icke desto mindre kräver flera av de ambitioner som staden har med översiktsplanen att andra aktörer följer planens intentioner. Detta gäller inte minst stadens egna förvaltningar och bolag – även internt har ju översiktsplanen bara en rådgivande funktion. Det finns inga formella hinder för att program och detaljplanearbete i framtiden avviker från översiktsplanens intentioner eller logik. Intern förankring och dialog mellan såväl stadsdelar och central förvaltning som mellan olika förvaltningar och bolag framstår därför som en central komponent under de kommande åren när ett kraftfullt och effektivt genomförande ska säkerställas. Planförslaget betonar kopplingen mellan översiktsplanen och stadens styrsystem med mål, budget och investeringsstrategi. En stark sådan koppling är en förutsättning för att stadsbyggnadsmålen ska kunna nås. Resonemang och riktlinjer kring detta skulle med fördel kunna fördjupas i planens utställningsversion.

8.2 BEROENDE AV ANDRA AKTÖRERS INVESTERINGAR OCH PRIORITERINGAR

Planens inriktning

Staden kan inte ensam realisera sina visioner utan är beroende av andra aktörers beslutsfattande och investeringar. Dessa aktörer är i första hand företagen, angränsande kommuner och staten. Deras agerande påverkar inte bara utvecklingen i staden utan också vilka möjligheter staden har att fatta beslut utifrån sina egna prioriteringar. De angränsande kommunerna både konkurrerar och kompletterar Stockholm med både bostäder, arbetsplatser och offentliga tjänster. Staten har rådighet över stora delar av transportsystemet och flera viktiga skatter och regelsystem för framförallt bostadsmarknaden och transportsystemet. Företagen har makt att bestämma över var de vill lokalisera sig och vilken typ av verksamhet de vill bygga upp. Planförslaget har flera planeringsinriktningar som är beroende av företagets och statens agerande. Planförslaget behandlar dock inte uttryckligen hur staden avser förmå dem att anpassa sig till stadens planer. Exempel på planeringsinriktningar som är beroende av att också andra än staden agerar i linje med intentionerna är de som säger att stadens ska verka för en mångfald av byggherrar och byggbolag; möjliggöra att Stockholmsförhandlingen och Sverige-förhandlingen genomförs; att förutsättningar för en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden ska skapas genom större satsningar på Söderort; samt ambitionen att genom tätare stadsbygd öka inslaget av lokal service i stadsdelarna.

Med *generella detaljplaner* önskar staden öka volymen i bostadsbyggandet, minska detaljstyrningen i planskedet och skapa snabbare planprocesser.

Planförslagets ambition att öka lokal service och skapa fler arbetsplatser i Söderort är helt beroende av att företag vill etablera sig i och utveckla sin verksamhet i dessa områden. För den lokala servicen har staden möjlighet att skapa goda förutsättningar genom att bygga tätt kring kollektivtrafikens stråk och bytespunkter och därigenom bidra till det befolkningsunderlag och de samlingspunkter som gör att det blir intressant för service att etablera sig. Planförslaget lyfter de behov styr var företag i tjänstenäringar vill lokalisera sig. Generellt sett söker företagen "innerstadsmässighet". Mot den bakgrunden är planförslagets inriktning att i första hand fokusera på de områden i Söderort som ligger nära innerstaden, t.ex. Globenområdet och Liljeholmen, som rimlig.

För att bolag ska kunna ge sig in och konkurrera på bostadsmarknaden krävs att de ges möjligheter att göra det. Många av de små byggbolagen har inte samma möjligheter som de stora bolagen att binda kapital i långa planprocesser. Ska inslaget av små byggare öka så behöver staden se över sättet man markanvisar och planlägger så att de mindre byggbolagen finner det intressant. Flera av planens förslag för bostadsmarknaden är i hög grad beroende av vilka åtgär-

der som genomförs av staten för att öka rörligheten i det befintliga beståndet men också förutsättningarna för att minska produktionskostnaderna i form av flexiblare krav, ökad konkurrens och enklare markanvisning.

Statens intresse för infrastruktur i Stockholm har de senare åren tagit sig uttryck i form av de förhandlingslösningar som Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen innebär. Här har staden goda möjligheter att påverka hur staten investerar. Här är det viktigt att dels bevaka sin trovärdighet som förhandlingspart (och hålla det man kommer överens om) men också att se till att utfallet av förhandlingarna gynnar staden och dess medborgare.

8.3 BEROENDE AV NYA SYSTEM- OCH TEKNIKLÖSNINGAR

Teknikutveckling sker ständigt men inte all teknikutveckling påverkar stadens funktioner direkt. De innovationer som påverkar hur städer fungerar tar ofta lång tid att implementera och kräver i många fall att offentliga aktörer tar stora kostnader. Just nu är det flera nya tekniker som på sikt kan komma att påverka system i städer och hur städer fungerar på genomgripande sätt. Dessa tekniker kan komma att ha både positiva och negativa effekter i förhållande till planens mål för stadsbyggandet.

Få planeringsinriktningar berör hur ny teknik ska användas eller stödjas. Planförslaget i sig förutsätter i stort sett ingen teknikutveckling trots att de tekniker som kan komma inom den närmsta tiden faktiskt kan ha ganska stor påverkan. Planförslagets skrivningar kopplade till teknikutveckling innebär i stort att staden ska främja ny teknik för energiåtervinning och att stadens utformning ska karaktäriseras av flexibilitet för att kunna möjliggöra att ny teknik introduceras. Digitala system ska utvecklas och vilket möjliggör smarta tekniska lösningar. Dessa intentioner är positiva men innebär i praktiken ganska lite trots att det sker teknikutveckling som innebär stora möjligheter och stora utmaningar.

En omfattande minskning av transporterans utsläpp de närmsta årtiondena förutsätter en fordonsutveckling, i första hand kopplad till eldrift. Hybridisering och elektrifiering av fordon kommer att leda till lägre lokal påverkan av själva fordonet. Stadsmiljön kommer att påverkas positivt både vad gäller buller och luftkvalitet. Detta kan frigöra mark längs större gator och trafikleder för exploatering som tidigare inte varit tillgänglig. Samma teknikutveckling kan också leda till att kostnaderna för att köra bil minskar, vilket i sin tur leder till att fordonstrafiken ökar med ökad trängsel som följd. Staden bör sträva efter att ha en tydligare beredskap för dessa processer. Vårt att påpeka är också att el- eller hybriddrift i sig inte påverkar det utrymme en bil tar, eller den mängd människor som reser med den. Trängselproblematiken finns kvar även med en fossilbränslefri fordonsflotta.





I DET HÄR KAPITLET tas ett samlat grepp om planens egenskaper. Måluppfyllelse analyseras och behovet av uppföljning av planens konsekvenser beskrivs. Ett antal övergripande frågeställningar som bedöms viktiga att diskutera djupare under samrådet lyfts också fram.

SAMLAD BEDÖMNING

9.1 PLANFÖRSLAGETS BIDRAG TILL MÅLUPPFYLLELSE

Planförslaget identifierar ett stort antal värden, kvaliteter och funktioner som ska utvecklas. I grunden är de förhållningssätt som beskrivs positiva ur ett påverkansperspektiv – de förändringar och tillskott av bebyggelse och infrastruktur som krävs till följd av befolkningsökningen balanseras mot behov av att begränsa de negativa konsekvenserna och säkerställa att så mycket lokal nytta som möjligt skapas när staden utvecklas.

Översiktsplanens prioriteringar och fyra stadsbyggnads mål har stor bredd och är välformulerade. De ansluter till nationella mål av relevans för översiktsplaneringen (t.ex. miljömål, folkhälsomål, transportpolitiska mål). Planeringsinriktningarna bidrar samlat till att målen kan nås. Planeringsinriktningarna är dock, givet bredden på de frågeställningar och utmaningar som planen tar upp, relativt få och i flera fall mycket generellt formulerade. Flera viktiga frågeställningar som lyfts i löptexten i kapitlet Allmänna intressen återfinns inte som skarpa ställningstaganden i form av planeringsinriktningar. Risken för att de intentioner som finns i texterna om de allmänna intressena inte kommer till uttryck i den efterföljande planeringen måste bedömas som betydande. Områdes- och detaljplanering endast driven av de fyra stadsbyggnads målen riskerar att inte tillräckligt väl tillgodose de allmänna intressen som översiktsplanen identifierat.

Konsekvenser kan bli att lagkrav inte klaras, eller att samspelet med stadens andra mål och strategier, t.ex. vad gäller vattenkvalitet eller lokal boendemiljö, uteblir.

Den stora utmaningen för staden de kommande åren blir att ge översiktsplanen den tyngd och naturliga plats i det beslutsfattande som den måste ha för att stadsbyggnads målen ska kunna uppnås. Flera strategiska förändringar i inriktningen för stadsbyggandet görs jämfört med översiktsplanen från 2010 – tyngdpunkterna på plankartan har ersatts av ett kontinuerligt stadslandskap där kompletteringar ska göras i enskilda områden utifrån de behov och förutsättningar som finns på varje enskild plats. I närtid pekas Kista-Järva, Skärholmen och Farsta ut som fokusområden.

Det är i efterföljande planering (fördjupade översiktsplanering, områdesprogram, detaljplaner), i bygglovsprövning, i beslut och genomförande av investeringar i infrastruktur för transporter och tekniska system, och i näringslivets investerings- och lokaliseringsbeslut som planförslaget genomförande i praktiken kommer att ske. Om summan av alla dessa steg, justeringar och tillägg till staden och kommunen i tillräcklig utsträckning ligger i linje med planförslaget inriktningar och intentioner har staden goda möjligheter att röra sig mot den målbild som satts upp för 2040. Samrådet bör utnyttjas till att diskutera i vilken mån stadens målsättningar är tillräckliga och har rätt fokus, givet mål och utmaningar på nationell och europeisk nivå.

9.2 PLANFÖRSLAGETS SAMLADE PÅVERKAN OCH KONSEKVENSER

Planförslaget påverkan och konsekvenser har utförligt bedömts och redovisats i kapitel 4-7 ovan. Sammantaget bedöms planförslaget påverkan på *rumsliga strukturer* vara positiv och till stöd för de målsättningar som formulerats. Principer, prioriteringar och riktlinjer präglas av en tydlig och sammanhållen systemsyn, där möjligheter till synergier, mervärden och kostnadseffektivitet lyfts fram.

Planförslaget har höga ambitioner när det gäller att skapa attraktiva och goda livsmiljöer för de som *bor, verkar* och *vistas* i staden. De planeringsinriktningar som definieras ligger väl i linje med dessa ambitioner. Sociala nyttor uppstår dock inte av fysiska planeringsinriktningar enskilt, utan som en kombinerad effekt av andra åtgärder och förändringar t.ex. på bostadsmarknad, arbetsmarknad och i utbildningssystemet. För att planens sociala ambitioner ska kunna uppnås behövs därför flera parallella insatser från staden, i samspel med statligt agerande i samma riktning.

Miljön påverkas med nödvändighet i och med den stora befolkningstillväxt som ligger framför staden. Den kraftiga expansionen får konsekvenser för såväl miljöer på land och i vatten. Det saknas i flera fall planeringsinriktningar och förhållningssätt som kan ge stöd i kommande avvägningar. När det gäller kulturmiljön är bedömningen att planförslaget ambitioner är höga och tydligt uttryckta. Det förhållningssätt till kulturmiljö och arkitektoniska värden som ska präglade kommande planering och beslutsfattande kommer att kräva resurser och kompetens.

Både *genomförbarhet* och *ekonomiska konsekvenser* framstår som hanterbara utmaningar, även om stor medverkan från ett antal andra aktörer (i första hand staten och landstinget) kommer att krävas för att transportsystemets funktion ska hållas hög och dess och klimatpåverkan minska i riktning mot nivåer nära noll. Frågor kring hur marknaden på bäst sätt kan utnyttjas för att skapa stadsmiljöer i linje med planförslaget finns, och riktade analyser kring just detta kan vara motiverade framöver.

Samlad bild

Med sitt breda anslag utgör planförslaget en god grund för att kunna bidra till en hållbar utveckling med människans behov i centrum. Kommande planering behöver tydligt utgå från översiktsplanens anvisningar och avvägningar mellan olika intressen. Kommande versioner av planen behöver ha ett högre inslag av konkreta ställningstaganden, för att mål och ambitioner ska kunna uppnås. När områden kompletteras med ny bebyggelse behöver platsanalyser och sociala analyser genomföras. Lämpliga och robusta metoder för detta kan behöva identifieras och anpassas till förhållandena i staden. Styrmedel och andra åtgärder behöver komplettera planeringen för att målen för transportsystemet och minskad klimatpåverkan ska kunna

nås. De svenska erfarenheterna av långtgående lokal styrning mot minskad biltrafik är begränsade. Kommande utredningar behöver mer noggrant analysera olika styrmedels egenskaper och möjligheterna att införa dem i staden.

9.3 UPPFÖLJNING

Ett uppföljningsprogram bör upprättas och beslutas, inte minst eftersom många av de konsekvenser av planförslaget som identifierats är osäkra, och bara kan bedömas i kommande, mer detaljerade, planerings- och beslutsprocesser. Lagstiftningen kräver att de miljökonsekvenser som uppmärksammas konsekvensbeskrivningen följs upp. Rekommendationen här är dock att *samtliga* de betydande konsekvenser som uppmärksammas ovan ges plats i den kommande uppföljningen. På så sätt skapas en samlad bild av de resultat planens tillämpning får i stadens utveckling.

Av uppföljningsprogrammet ska framgå uppföljningens omfattning, tillvägagångssätt och tidsutsträckning. Vidare behöver anges vilken förvaltning eller vilket kommunalt bolag som ansvarar för respektive moment i uppföljningen, hur dokumentationen ska göras och till vilken instans som avrapportering ska ske.

Uppföljningen bör inte vara begränsad till tillståndsbeskrivningar och effekter (t.ex. luftkvalitet, resvanor, markanvändning osv.), utan också inkludera faktorer tidigare i orsakskedjan (t.ex. inflyttning, tillkommande bebyggelse, beslut om kollektivtrafiksystemets utveckling) så att en framförhållning kan upprätthållas och nödvändiga åtgärder för att parera en negativ utveckling kan vidtas *innan* de negativa effekterna uppträtt.

För att säkerställa kostnadseffektivitet behöver uppföljningen av översiktsplanens konsekvenser samordnas med annan pågående uppföljning i staden (t.ex. av olika åtgärdsprogram, väg- och kollektivtrafikens utveckling, stadens mål och budget, eller regionala miljömål). Stadens budget bör kompletteras med ett separat kapitel ägnat åt planens genomförande. Där bör resultatet av uppföljningen löpande redovisas.

9.3 FORTSATT ARBETE – FRÅGOR ATT SPECIELLT BELYSA I SAMRÅDET

I föregående kapitel har ett försök gjorts att redovisa planens effekter på den fysiska strukturen och dess konsekvenser i en mängd olika perspektiv. Konsekvensbeskrivningens syfte är inte att recensera planförslaget eller att sätta betyg på det – det är upp till de kommunala beslutsfattarna att med konsekvensbeskrivningen som stöd fatta beslut om att anta planen.

I arbetet med konsekvensbeskrivningen har dock ett antal övergripande frågeställningar dykt upp – frågor som skär tvärs över ämnesgränser och som speglar planens kvaliteter som "sammanhållet paket" betraktad. Som stöd och inspiration inför diskussionerna under samrådet redovisas dessa övergripande frågor nedan.

1. Planförslaget ger svag vägledning för efterföljande planering

Översiktsplanen ska vägleda stadens beslut när det gäller områdesprogram, detaljplanering, planbesked, bygglov och andra tillståndsprövningar. Den ska också användas av myndigheter som prövar eller överprövar plan-, bygg- och tillståndsärenden. Det finns alltså ett behov av att planförslaget är tydligt i ställningstaganden och inriktningar.

Planförslaget är dock i sin nuvarande form relativt rikt på förklarande och argumenterande text (ibland av ren lärobokskaraktär), och förhållandevis tunt på konkret och otvetydig vägledning för kommande planering. Ingen vägledning formuleras för beslut som rör platser eller mark med speciella egenskaper (t.ex. stränder, stadsbryn, kollektivtrafiknoder eller verksamhetsområden). Ställningstaganden kring vilka av de uppräknade möjliga framtida förbindelser i transportsystemet som staden anser är prioriterade i förhållande till stadsbyggnadsmålen saknas. Utbyggnadsstrategins val av geografiska fokusområden är, givet den kraftsamling som staden ser framför sig, mycket sparsamt motiverat.

Sammantaget betyder bristen på konkretion i planförslaget att det finns en betydande risk för att genomförandet blir fragmenterat, inkonsekvent och karaktäriserat av lokala och godtyckliga tolkningar. Dessutom minskar möjligheterna för staden att med planen kommunicera till staten och grannkommunerna vilka insatser från deras sida som staden anser vara mest prioriterade. Boverket betonar att det i en översiktsplan tydligt ska framgå vad som är kommunfullmäktiges ställningstaganden och vad som är underlag. I utställningsversionen av planförslaget bör planens användbarhet i kommande program- och planarbete och i dialogen med andra aktörer sättas i fokus, och fler ställningstaganden av vägledande karaktär göras. Detta gäller såväl stadsbyggandsmålen (där vägledning, delmål eller etappmål bör övervägas) som avsnitten om de allmänna intressena där fler och skarpare planeringsinriktningar behövs.

För att planen ska upplevas som ett bra verktyg i planeringen behöver den också vara intresseväckande och tillräckligt visionär – den ska vara något man vill och inte bara kan använda. Samrådet bör belysa vilka kompletteringar och förtydliganden som behöver göras i detta avseende i arbetet med utställningsversionen av planen.

2. Hur genomgripande förändringar krävs för att klara klimatmålen?

Det allmänna intrycket är att planförslaget inte till fullo tar konsekvenserna av stadens egna ambitioner på klimatområdet. Klimatfärdplanens scenarier och åtgärds katalog för vad som krävs för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm syns inte i plantexten. Målsättningen om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040 ställer mycket höga krav på samordning och samsyn såväl inom staden som mellan staden och staten (infrastrukturinvesteringar), landstinget (kollektivtrafik), omgivande kommuner och näringslivet. En viktig fråga under samrådet bör vara om planförslaget är tillräckligt långtgående (t.ex. när det gäller att bidra överflyttningen från bil till kollektivtrafik) och om den har ett tillräckligt stort inslag av ekonomiska styrmedel och strukturerande åtgärder (t.ex. attraktiva stråk och bytespunkter för kapacitetsstark kollektivtrafik) för att reella förändringar i resmönster och resursförbrukning ska kunna ske och målen för 2040 nås.

3. Det internationella perspektivet saknas

Globaliseringen har resulterat i att den svenska ekonomin för såväl tjänster som produkter idag är en del av en intrikat väv av samband och ömsesidiga beroenden över politiska och geografiska gränser. De flesta av de globala miljöutmaningarna idag är kopplade till konsumtions- och produktionssystem. Detta ger Stockholm stora möjligheter att genom höga ambitioner och ett experimenterande förhållningssätt flytta fram positionerna och visa omvärlden hur de av samtidens utmaningar som vi delar med andra kan hanteras. De fyra stadsbyggnadsmålen har dock det gemensamt att de är introspektiva och fokuserade uteslutande på det som händer inom stadens gränser och hur förhållanden för de som bor och verkar i staden ska kunna upprätthållas eller förbättras. Bortsett från konstaterandet att Stockholms företag verkar på en internationell marknad lyser stadens roll i ett nationellt, europeiskt eller internationellt sammanhang i stort sett med sin frånvaro i plantexten. Ansvarstagande både i termer av ledarskap när det gäller miljöeffektiva och resurssnåla livsstilar eller affärsmodeller saknas. På samma sätt saknas analys och slutsatser om vad den nya situationen med höga flöden av migranter i Europa kommer att innebära för stadens utveckling, både för ekonomin och arbetsmarknaden och i termer av fysiska behov av bostäder, service osv. Samrådet bör användas till att tydliggöra stadens ambitioner i det internationella perspektivet – på vilka områden vill man ta på sig rollen som ledare och plats för innovation? Hur förhåller sig staden till den förändrade sociala situationen inom EU och i EU:s närområde? Vad får det för konsekvenser för den fysiska planeringen?

4. Stadsbyggande och gestaltning kan i sig inte skapa social förändring

Planförslaget präglas av mycket höga ambitioner vad gäller att bidra till social utveckling, sammanhållning och minskat utanförskap. Det nödvändiga i att skapa attraktiva offentliga miljöer som bidrar till möten betonas på flera platser i planen. Ett ökat fokus på stadens invånare och deras behov och förutsättningar är en i många avseende välkommen utveckling som ligger helt i linje med den stadens Vision 2040, Ett Stockholm för alla. Icke desto mindre finns det skäl att inte överdriva det bidrag som god arkitektur eller planering kan ge för att ändra djupt rotade mönster och sociala strukturer som tar sig uttryck i segregation, ohälsa och ojämlika möjligheter.

Utan att på något sätt förta vikten av trygga och inbjudande offentliga miljöer måste det ändå betonas att arbetsplatser, skola och utbildning och föreningsliv stora och viktiga roller för skapandet av möten som resulterar i personliga relationer och ökad social sammanhållning.

Samrådet bör användas till att belysa samspelet mellan de bidrag som översiktsplanens planeringsinriktningar kan ge, och alla de andra insatser som staden och staten kan göra för att minska på de klyftor som finns mellan stadsdelar och mellan grupper.

Diskussionen i samrådet bör syfta till att skapa realistiska förväntningar på vilka positiva sociala förändringar som kan åstadkommas med hjälp av fysisk planering, så att sökljuset samtidigt kan sättas på de andra delar av stadens verksamheter där kraven på bidrag till sociala målsättningar kanske kunde skruvas upp. Det arbete som Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm utfört borde kunna tjäna som en bas för denna diskussion.

BILAGA A: METOD OCH RELEVANTA MÅL

Nationella miljö kvalitetsmål

- Begränsad miljö påverkan (Naturvårdsverket)
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Gifrfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
 - (10 st. preciseringar)
- Ett rikt växt- och djurliv

Generationsmålen (tillhörande miljö kvalitetsmålen ovan)

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och att deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljö påverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen
- En god hushållning sker med naturresurserna
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljö
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Nationell avfallsplan "Från avfallshantering till resurshushållning – Sveriges avfallsplan 2012-2017 (Rapport 65:02))

Prioriterade områden:

- Avfall i bygg- och anläggningssektorn
- Hushållens avfall
- Resurshushållning i livsmedelskedjan
- Avfallsbehandling
- Illegal export av avfall till andra länder

Nationella mål om folkhälsa

- Delaktighet och inflytande i samhället
- Ekonomisk och social trygghet
- Trygga och goda uppväxtvillkor
- Ökad hälsa i arbetslivet
- Sunda och säkra miljöer och produktioner
- En mer hälsofrämjande hälso- och sjukvård
- Gott skydd mot smittspridning
- Trygg och säker sexualitet och en god reproduktiv hälsa
- Ökad fysisk aktivitet
- Goda matvanor och säkra livsmedel
- Minskat bruk av tobak och alkohol, ett samhälle fritt från narkotika och dopning samt minskade skadeverkningar av överdrivet spelande

Nationella mål för jämställdhet

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut

Nationella mål för integrationspolitiken

- Ett effektivt system för mot-tagande och introduktion för nyanlända
- En positiv utveckling i stadsdelar med utbrett utanförskap

Nationella mål för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteri

- Överväga möjligheterna att stärka hyresrättens ställning på bostadsmarknaden
- Fortsätta utvecklingsarbetet med stadsdelar med brett utanförskap i samverkan med boende, fastighetsägare och berörda kommuner.
- Underlätta studenters och ungas boende
- Förenkla byggreglerna för att skapa möjligheter att bygga fler och billiga bostäder för unga.

- Fortsätta bredda stödet för boendelösningar för äldre så att fler äldre får möjlighet att välja en fungerande boendeform t.ex. i form av trygghetsbostäder eller särskilt boende.
- Inom ramen för den fortsatta boendesatsningen, ge stimulansmedel till kommuner som erbjuder lösningar för äldre att fortsätta bo tillsammans.

Nationella mål för kulturpolitiken (Riksantikvarieämbetet) (Arkitekturmuseum)

- Tid för Kultur (prop. 2009/10:3) Här anges bl a målsättningar för hållbar stadsutveckling i förhållande till kultur-, miljö- och bostadspolitik
- I Kulturarv-Kulturmiljöer och kulturföremål (Prop. 1998/99:114) uttrycks målen för kulturmiljöarbetet:

Ett försvarat och bevarat kulturarv

Ett hållbart samhälle med goda och stimulerande miljöer och med kulturmiljöarbetet som en drivande kraft i omställningen

Allas förståelse, delaktighet och ansvarstagande för den egna kulturmiljön

Nationell och internationell solidaritet och respekt för olika gruppers kulturarv

Nationellt mål för näringspolitiken

- Att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag, för att därigenom bryta utanförskapet. De näringspolitiska insatserna ska även bidra till att uppnå målen i EU:s gemensamma strategi för tillväxt och sysselsättning

Nationellt mål för regional tillväxt

- Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020 (N2015:31)
- Prioriterade områden:
- En god tillgång till kommersiell och offentlig service för medborgare och näringsliv i alla delar av landet.
- Ökat fokus på demografiska utmaningar, internationalisering och hållbarhet med särskilt stärkt fokus på miljö, klimat och energi, jämställdhet, folkhälsa samt integration och mångfald i det regionala tillväxtarbetet.
- Regionala strategier och program som genomförs i partnerskap och i samspel med nationell och europeisk nivå i syfte att stärka det lokala och regionala tillväxtarbetet

Nationella mål för energipolitiken

- Den svenska energipolitiken ska bygga på tre grundpelare: ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet.
- Andelen förnybar energi år 2020 ska vara minst 50 procent av den totala energianvändningen.
- Andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent år 2020.
- 20 procent effektivare energianvändning till år 2020 jämfört med 2008.

Nationella transportpolitiska mål (2001/2002:20)

- Funktionsmål: Tillgänglighet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.
- Precisering av funktionsmålet:

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafik-miljöer, ökar.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Precisering av hänsynsmålet:

Antalet omkomna inom vägtransport-området halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

BILAGA B: RELEVANTA REGELVERK

Behov av miljöbedömning

För alla planer och program som obligatoriskt ska upprättas eller fastställas av en myndighet eller en kommun ska en miljöbedömning göras om ett genomförande av planen eller programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Översiktsplaner anses som huvudregel alltid medföra betydande miljöpåverkan och de ska därmed alltid miljöbedömas. Som en del i en sådan miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Miljöbedömningens syfte och innehåll

Syftet med att genomföra en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Vidare syftar processen till att ge allmänheten, organisationer, myndigheter och andra intressenter möjlighet att påverka planen. Med begreppet miljökonsekvensbeskrivning (MKB) avses själva dokumentet. I MKB:n ska den betydande miljöpåverkan som kan antas uppstå av planens genomförande beskrivas och bedömas.

De metoder som används för att genomföra en miljöbedömning bör således väljas både med utgångspunkt från att identifiera och värdera planens betydande miljöpåverkan och med avsikt att reda ut vilka miljöaspekter som – och på vilket sätt – bör integreras i planen för att en hållbar utveckling ska främjas. Miljöbedömningsprocessen och innehållet i MKB:n regleras i 6 kap. miljöbalken, samt i MKB-förordningen.

Miljölagstiftningens krav på mkb:ns innehåll i förhållande till dispositionen i denna rapport

Dispositionen av konsekvensbeskrivningen skiljer sig från konventionella MKB för planer och program. För att hjälpa läsaren att orientera sig redovisas nedan hur det innehåll i en MKB som föreskrivs i miljöbalken 12 § principiellt sorterats in i den föreliggande rapporten

Det förtjänar dock att påpekas MKB:n bara ska redovisa den *betydande miljöpåverkan* som planens eller programmets genomförande kan antas medföra. Den avgränsning som gjorts i arbetet med hållbarhetsbedömningen betyder att alla de miljöaspekter som nämns i tabellen nedan inte nödvändigtvis redovisas under egen rubrik i huvudtexten.

Miljöbalken 6 kap. 12§: Miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla...

Återfinns i konsekvensbeskrivningen på följande sätt

1. en sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program	Kap. 3. Översiktsplanens syfte och huvudsakliga innehåll
2. en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs,	Avsnitt 2.5 Stadens utveckling utan den nya översiktsplanen – "nollalternativet"
3. en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,	Det nuvarande tillståndet för olika delar av miljön beskrivs i anslutning till konsekvenserna för respektive del, i första hand i Kap. 6 Konsekvenser för miljön
4. en beskrivning av relevanta befintliga miljöproblem som har samband med ett sådant naturområde som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön,	Kap. 6. Konsekvenser för miljön
5. en beskrivning av hur relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn beaktas i planen eller programmet,	Kap. 2. Utgångspunkter och metod samt Kap. 9. Samlad bedömning

6. en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på...

biologisk mångfald

Kap. 6.1 Naturmiljö

befolkning, människors hälsa

Kap. 5. Konsekvenser för de som bor, verkar och vistas i staden

djurliv, växtliv, mark, vatten, luft

Kap. 4. Påverkan på rumsliga strukturer samt
Kap. 6. Konsekvenser för miljön

klimatfaktorer

Kap. 6. Konsekvenser för miljön

materiella tillgångar

Kap. 4. Påverkan på rumsliga strukturer samt
Kap. 6. Konsekvenser för miljön

landskap

Kap. 4. Påverkan på rumsliga strukturer samt Kap. 6. Konsekvenser för miljön

bebyggelse

Kap. 4. Påverkan på rumsliga strukturer samt Kap. 6. Konsekvenser för miljön

forn- och kulturlämningar och annat kulturarv...

Avsnitt 6.3 Stadens karaktär och gestaltning

(6. forts.) ... samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter

Kap. 9. Samlad bedömning

7. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan,

Kap. 8. Planens genomförande

8. en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,

Kap. 2. Utgångspunkter och metod

9. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och

Avsnitt 9.3 Uppföljning

10. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1-9. Lag (2004:606).

Sammanfattning

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 36 500 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 700 medarbetare.

KONSEKVENSBESKRIVNING
STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN 2016 – samrådshandling

