

Förord

Stockholm är en fantastisk stad. Kombinationen av storstadens puls, den historiska stadskärnan och närheten till vatten och natur är unik. Stockholm växer och lockar till sig människor från hela världen för att bo och studera eller arbeta. Vi står nu inför en historisk möjlighet att växa på ett hållbart sätt.

Stadens vision för detta utvecklingsarbete är att Stockholm år 2030 ska vara en stad i världsklass. För mig som stadsbyggnads- och fastighetsborgarråd handlar det om att skapa en tät stadsmiljö som är attraktiv, miljövänlig och trygg för människor – en promenadstad som bygger vidare på den täta stadens kvaliteter i hela staden.

Den översiktsplan som nu ställs ut är ett viktigt steg för att förverkliga de långsiktiga visionerna. Översiktsplanen ger en samlad bild över hur Stockholm ska bli en tät och miljövänlig stad med ett myllrande stadsliv på fler platser än idag. Den beskriver också en stad och region som hänger samman på ett bättre sätt, där det blir lättare att röra sig och mötas för dagens och morgondagens stockholmare. Nya levande stadsdelar och tyngdpunkter utan otrygga barriärer, utsuddade gränser mellan inner- och ytterstaden och satsningar på modern kollektivtrafik är andra viktiga strategier.

Givetvis formas morgondagens Stockholm i dialog med stockholmarna och i nära samarbete med en mängd privata och offentliga aktörer. Översiktsplanen grundas därför på en ny form av dialog med dem som bor och verkar i Stockholm. Jag vill rikta ett tack till alla som så här långt bidragit med sitt engagemang kring framtidens stadsbyggande och jag hoppas att många vill delta i den fortsatta dialogen under utställningen.



Kristina Alvendal (M)
Stadsbyggnads- och fastighetsborgarråd
Stockholms stad

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Stockholms stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 1999 och den förklarades i huvudsak aktuell våren 2006. Ett år senare fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en ny översiktsplan. Inriktningen för detta arbete fastställdes av stadsbyggnadsnämnden i januari 2008 med målet att ett färdigt förslag till översiktsplan ska kunna behandlas kommunfullmäktige i början av 2010.

Mellan den 10 november och 12 januari pågick samråd om översiktsplanen och totalt inkom cirka 350 skriftliga yttranden på det framtagna samrådsunderlaget. En remissammanställning med en sammanfattning av alla synpunkter samt en samrådsredogörelse med stadsbyggnadskontorets kommentarer och förslag finns på www.stockholm.se/oversiktsplan. Där finns även mer beslutsunderlag, information om aktiviteter, kontaktuppgifter med mera.

Detta utställningsförslag är en vidareutveckling av samrådsunderlaget med utgångspunkt från de synpunkter som inkom under samrådet. Här redovisas utmaningar och visioner för stadsbyggandet (kapitel 1) och planeringsinriktningar för en rad fokusområden (kapitel 2). I förslaget presenteras vidare stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt (kapitel 3) och en beskrivning av den fortsatta planeringen (kapitel 4). Till utställningsförslaget hör en plankarta och ett appendix med en beskrivning av strategiska områden, tyngdpunkter och trafikinfrastruktur. I en särskild bilaga finns beskrivning av miljökonsekvenser, riksintressen samt miljö- och riskfaktorer.

Förslaget är framtaget av stadsbyggnadskontorets planavdelning i samarbete med andra förvaltningar och bolag i Stockholms stad. Arbetet leds av en stadsövergripande styrgrupp. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 14 maj att godkänna samrådsredogörelsen och att ge kontoret i uppdrag att ställa ut detta förslag till översiktsplan. Nämnden gav även kontoret i uppdrag att peka ut lämpliga områden för småhusbebyggelse, som Snösätraområdet i Högdalen, samt angöringspunkter för byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik.

Förslaget ställs ut mellan 1 juni 2009 och 21 september 2009.

Skriftliga synpunkter skickas till stadsbyggnadskontoret, enligt adressen på planförslagets baksida, eller via www.stockholm.se/oversiktsplan

Innehåll

1	Utmaningar och visioner för stadsbyggandet	4
1.1	Översiktsplanering i en dynamisk storstad	5
1.2	Utmaningar för framtidens stadsbyggande	6
1.3	Visioner och mål för Stockholms utveckling	9
2	Planeringsinriktningar och fokusområden	10
2.1	Allmänna intressen och fokusområden	11
2.2	Stockholm som staden på vattnet	12
2.3	Ett starkt näringsliv och utbildningssystem	14
2.4	En socialt sammanhållen och levande stad	16
2.5	Idrott, rekreation och attraktiva grönområden	18
2.6	Ett modernt transportsystem och hållbart resande	20
2.7	Bostadsförsörjning i en växande stad	22
2.8	Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem	24
2.9	En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden	26
2.10	Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad	28
3	Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt	30
3.1	Utgångspunkter för en långsiktigt hållbar strategi	31
3.2	Strategi 1 Fortsätt att stärka centrala Stockholm	34
3.3	Strategi 2 Satsa på attraktiva tyngdpunkter	37
3.4	Strategi 3 Koppla samman stadens delar	41
3.5	Strategi 4 Främja en levande stadsmiljö i hela staden	44
4	Fortsatt planering och genomförande	47
4.1	Samråd, utställning och beslut	48
4.2	Fortsatt planering och genomförande	49
Appendix		
Strategiska områden, tyngdpunkter och trafikinfrastruktur		51
Plankarta (omslagets baksida)		

I.

Utmaningar och visioner
för stadsbyggandet



Översiktsplanering i en dynamisk storstad

I.I

Tio års erfarenhet av Översiktsplan 1999

Det har gått snart tio år sedan kommunfullmäktige antog den nu gällande översiktsplanen med strategin att bygga staden inåt. De senaste årens kraftiga tillväxt och stadsutveckling har tydliggjort behoven av att vidareutveckla strategierna i ÖP99 och rikta blickarna mot utvecklingspotentialen i alla delar av Stockholm.

Mycket av stadsbyggandet har skett inom de stadsutvecklingsområden nära innerstaden som pekats ut i ÖP99. Omvandlingen av äldre industriområden till blandade och täta stadsdelar i till exempel Hammarby Sjöstad har uppskattats av många stockholmare och väckt internationellt intresse. Samtidigt har planeringsprocesserna varit komplicerade med omfattande ekonomiska åtaganden för staden.

Omvandlingen av ett område som Liljeholmen-Årstadal är ett storskaligt exempel på hur redan exploaterad mark återanvänds så att värdefulla grönområden inte behöver tas i anspråk. Denna inriktning har även färgat planeringen för många mindre bostadsprojekt runt om i staden och det finns en rad goda exempel på hur marken utnyttjats mer effektivt. Det har samtidigt blivit uppenbart att det krävs en nyanserad bild på kvaliteterna i stadens grönområden och ett större helhetsperspektiv för att en kompletterande bebyggelse verkligen ska bidra till en positiv utveckling.

I princip samtliga av 2000-talets nybyggda bostäder ligger i goda kollektivtrafiklägen. Detta har främjat ett hållbart resande, men inte medfört någon förbättring av kapacitetsproblemen för vissa delar av spårtrafiken under rusningstrafik. Det enda undantaget är Kista där arbetsresorna sker i båda riktningar och tunnelbanans kapacitet används fullt ut. Strategin behöver vidareutvecklas så att stadsbyggandet både utnyttjar befintlig infrastruktur effektivt och stödjer angelägna satsningar på ny kollektivtrafik, inte minst i form av nya tvärförbindelser.

Ny inriktning för den översiktliga planeringen

En utmaning för Stockholms översiktsplanering är att fånga in storstadens dynamik samtidigt som plan- och bygglagens bestämmelser innebär att det krävs betydande resurser för att hålla plandokumentet aktuellt. Den plan som nu utarbetas är ett steg mot en mer rullande och flexibel översiktsplanering. Därmed kan planeringen möta behoven hos en kraftigt växande befolkning, omstruktureringar inom näringslivet och samspelet mellan regionens olika aktörer bland annat när det gäller förstärkningar av infrastruktur.

Det politiska uppdraget har varit att rikta arbetet med översiktsplanen mot ett begränsat antal fokusområden och att ta fram ett planförslag som är strategiskt, genomförande- och omvärldsinriktat. Det har varit viktigt att samordna planen med andra styr- och policydokument som påverkar stadsutvecklingen och att visa på de planeringsunderlag som är väsentliga i programarbete, detaljplanering och bygglov. På detta sätt kan också själva dokumentet bli kortare och mer överblickbart.

Stockholms översiktsplan ska fungera som en utgångspunkt för en fördjupad dialog med stockholmarna och alla de som arbetar med stadens utveckling. Detta planförslag har tagits fram i samarbete med stadens förvaltningar och bolag i syfte att få en översiktsplan som hela staden kan stå bakom. Under hela processen har det därutöver skett en öppen diskussion om framtidens stadsbyggande. Under samrådet i november 2008 – januari 2009 intensifierades och breddades denna dialog.



Översiktsplan 1999

Stadsbyggnadsstrategin "Bygg staden inåt":

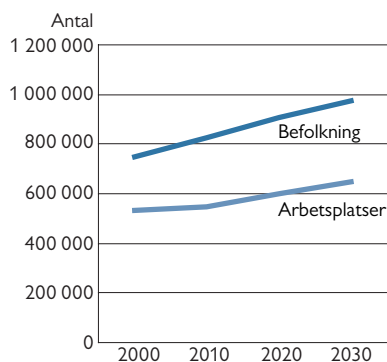
- Återanvänd redan exploaterad mark och spara värdefulla grönområden.
- Utveckla det halvcentrala bandet och gör om de äldre industriområdena till stad
- Utveckla tyngdpunkter i ytterstaden
- Bygg i goda kollektivtrafiklägen
- Komplettera för lokala behov

Antagen av kommunfullmäktige i oktober 1999.

Förklarades i huvudsak aktuell i maj 2006.

I.2

Utmaningar för framtidens stadsbyggande



Invånare och arbetsplatser i Stockholms stad. Utveckling 2000–2008 samt prognos fram till 2030.

Källa: USK samt RTK



Framtidsutredningen 2007 visar på Stockholms stads ekonomiska framtidsutsikter.

Publicerades av stadsledningskontoret våren 2007.



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

Fortsatt tillväxt ställer krav på långsiktig planering

Stockholms stads befolkning har ökat mycket kraftigt de senaste åren med över 10 000 personer per år. Stadens uttalade ambition är att främja en fortsatt befolkningsökning och växtkraft inom näringslivet och i andra verksamheter. Utgångspunkten är att en befolkningsökning i Stockholm utgör en grundläggande förutsättning för en positiv ekonomisk utveckling och ökad välfärd.

De flesta bedömare förutspår på lång sikt en fortsatt stark tillväxt i Stockholm-Mälardalenregionen, även om osäkerheterna kring framtiden naturligtvis är många i en tid när konjunktursvängningarna är stora och kännbara. I den regionala planeringen redovisas scenarier som indikerar en ökning av regionens befolkning med 320 000–530 000 personer och en ökning av antalet arbetsplatser med 60 000–340 000 stycken från 2005 till och med 2030.

Stadens egna prognoser förutsätter att de centrala delarna av regionen behåller eller till och med ökar sin dragningskraft för boende och företag. Stadens befolkning kan enligt dessa prognoser komma att uppgå till närmare en miljon invånare år 2030. Ökningen förklaras till stor del av ett fortsatt högt födslo-överskott, det vill säga att det är fler som föds än dör i Stockholm. I övrigt räknar man med att dagens migrationsmönster fortsätter, med många inflyttare till staden från övriga landet och utlandet.

Den demografiska utvecklingen innebär att behoven kommer att växla över tid. Ökningen av antalet yngre barn innebär till exempel behov av utbyggd förskola med i genomsnitt 400 platser om året fram till 2030. På 2020-talet väntas efterfrågan på äldreomsorg i Stockholm öka kraftigt i och med att de många 40-talisterna får större behov av omsorg.

Många intressen samspelar i en modern storstad

Uppgifterna för stadens långsiktiga planering är att främja en fortsatt tillväxt och analysera hur behoven hos en kraftigt växande befolkning bäst ska kunna mötas. Den framtida utvecklingen innebär att konkurrensen om marken ökar i såväl de centrala delarna som områden på längre avstånd från innerstaden. Stockholms stad behöver i översiktsplanen peka ut de platser där tillväxten kan koncentreras för att utvecklingen ska bli långsiktigt hållbar ur ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv.

Det bör även tydliggöras att många intressen måste kunna samspela i stora delar av stadsbebyggelsen. Utrymme behövs naturligtvis för nya bostäder och arbetsplatser, men även för utvistelser, tekniska anläggningar och en förbättrad infrastruktur. Konkurrensen om marken leder inte sällan till svåra avvägningar mellan skilda mål och intressen. Samtidigt är blandningen av funktioner på en begränsad yta en grundläggande kvalitet i en växande storstad.

En större och starkare region ökar Stockholms attraktionskraft

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

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

Även bostadsmarknaden har en regional prägel där kommun- och länsgränser har en underordnad betydelse. Om man tittar på de flyttningar som sker i regionen, kan länet delas upp i ett antal bostadsmarknader. De flesta stockholmare flyttar inom en och samma bostadsmarknad och framför allt inom det egna bostadsområdet.

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

En större och starkare region handlar till stor del om att utveckla samarbetet mellan regionens kommuner. Detta samarbete är avgörande för att Stockholm ska kunna utvecklas över kommungränsen, till exempel i det gemensamma stadsutvecklingsområdet vid Karolinska-Norra Station. Det mellankommunala samarbetet består även av internationell marknadsföring med "Stockholm – The Capital of Scandinavia" som ett gemensamt budskap. Det skapar därutöver möjligheter att tydliggöra regionens särskilda förutsättningar och betydelse för landets utveckling, till exempel i samband med diskussioner om behovet av infrastrukturinvesteringar.

En annan viktig del av den regionala samverkan, som har stor betydelse för kommunernas fysiska planering, är att gemensamt underlätta etablering och utveckling av olika sorters verksamheter inom regionen. Det kan röra sig om både innovativ forskning och utveckling samt om yrkrävande eller störande verksamheter som är nödvändiga för regionen.

Globaliseringen påverkar regionen på flera sätt

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

Stockholm-Mälarenregionen har hittills klarat av att möta globaliseringen på ett bra sätt. Det visar inte minst den jämförande analys av Stockholm som OECD presenterade 2006. Regionens näringsliv är mer kunskapsintensivt och tjänstesektorn är större än i övriga delar av landet och det finns flera starka kluster. Samtidigt pekar mycket på att konkurrensen kommer att hårdna inom Stockholms profilbranscher som informations- och kommunikationsteknik (ICT), biomedicin, finans och miljöteknik.

Staden har en viktig uppgift i att främja ett gott företagsklimat så att stockholm-företagen kan möta den hårdnande konkurrensen och så att regionen blir intressant för nya lokaliseringar. Det gäller både högkvalificerade verksamheter och den breda basen av företag inom en mängd branscher.

De viktigaste frågorna är att tillgodose näringslivets behov av kompetent arbetskraft och förbättrade kommunikationer. En annan prioriterad uppgift är att profilera och utveckla den goda staden med hög livskvalitet så att framtidens arbetskraft vill bo och verka i Stockholm. I en allt mer internationaliserad värld väntas en människovänlig stadsmiljö, ett variationsrikt utbud av bostäder och arbetsplatser, utbyggd service och ett rikt kultur- och nöjesliv bli allt viktigare konkurrensfördelar. Den attraktiva storstaden Stockholm kan på detta sätt bli ett allt starkare varumärke.

Miljö- och klimatfrågorna får allt större betydelse

De globala klimatförändringarna påverkar människors livsvillkor i hela världen och de är en av vår tids största utmaningar. Stockholms stad har länge arbetat för att minska utsläppen av växthusgaser och även nått goda resultat jämfört med många andra större städer i världen. Det medvetna arbetet är ett av skälen till att Stockholm utsetts till Europas miljöhuvudstad 2010.

Stockholm Business Alliance är ett partnerskap mellan 47 kommuner i Stockholm-Mälarenregionen som har bildats för att utveckla det lokala och regionala näringspolitiska arbetet i regionen. Internationellt marknadsför sig partnerskapet under budskapet "Stockholm – The Capital of Scandinavia".



Framtidsutredningen 2008 redogör för hur globaliseringen påverkar Stockholm och utmanar staden.

Publicerades av stadsledningskontoret våren 2008.



Framtidsutredningen 2009 diskuterar de viktigaste framtida utmaningarna för Stockholms arbetsmarknad.

Publicerades av stadsledningskontoret i maj 2009.



EU-kommissionen har utsett Stockholm till Europas miljöhuvudstad 2010. Motiveringen är bland annat att staden har integrerat miljöfrågorna i verksamheten, minskningar av koldioxidutsläpp samt målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.



Vision Järva 2030 är en del i Järvalyftet och utgår från följande mål:

- Bra boende och en mer varierad stadsmiljö
- Trygghet i vardagen
- Stärkt utbildning och bra språkundervisning
- Fler jobb och ökat företagande

Godkändes av kommunfullmäktige i april 2009.

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

En av de enskilt största utmaningarna för regionen och för översiktsplaneringen är att öka tillgängligheten i transportsystemet och samtidigt minimera trafiksektorns klimatpåverkan. En fortsatt miljöteknikutveckling inom transportsektorn är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå Stockholms klimatomål. Det är då viktigt att det finns en väl fungerande infrastruktur för produktion och distribution av alternativa drivmedel. En ökad vägtrafik leder emellertid även till andra miljöproblem och planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafik, främjar gång och cykel och som leder till att användningen av bil begränsas.

Den täta staden har tydliga fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv, men det finns också ett antal betydelsefulla utmaningar som Stockholm och andra storstäder måste hantera. Det gäller inte minst luftkvalitet och buller i tätbebyggda stadsmiljöer med mycket trafik. Nya sätt att möta dessa utmaningar ska testas i stadens två nya miljöprofilområden Norra Djurgårdsstaden och Lövholmen.

Stora sociala skillnader i storstadsregioner

I likhet med övriga storstäder finns det betydande sociala och ekonomiska skillnader i Stockholm-Mälardalenregionen. Västståndet har ökat under en lång rad år, men även skillnaderna mellan olika grupper i samhället. En av regionens största utmaningar är att ge alla stockholmare likvärdiga livschanser, inte minst på arbetsmarknaden där Stockholm och Sverige har lyckats sämre än många andra regioner. Allt pekar på att det kommer att vara helt nödvändigt att utnyttja denna arbetskraftsreserv bättre för att klara en långsiktig tillväxt.

I Stockholm finns mycket stora skillnader mellan stadsdelar och mellan inner- och ytterstaden. Faktorer som utbildning, inkomstnivå och etnisk tillhörighet speglas tydligt i boendemönstret. Såväl vissa villaområden som några av stadsdelarna i ytterstaden har en socialt sett ensidig befolkning.

En rad kommunala och statliga integrationsprojekt har riktats mot flera av de områden som byggdes ut under miljonprogrammet på 1960- och 70-talet. Projekten har lett till positiva förändringar till exempel i form av upprustningar av stadsmiljön, men utvärderingarna av projekten har haft svårt att visa på några stabila förbättringar. Stadens slutsats är att det behövs ett långsiktigt och samlat utvecklingsarbete där fokus inte enbart ligger på de enskilda stadsdelarna utan mer på hur stadens delar förhåller sig till varandra och framför allt på hur arbetsmarknaden kan bli mer integrerad. Med dessa utgångspunkter pågår Järvalyftet och det har också inletts ett samlat utvecklingsarbete för södra ytterstaden.

Visioner och mål för Stockholms utveckling

I.3

Visionen om ett Stockholm i världsklass och andra framtidsbilder

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

Genomförandet av visionen bygger på ett nära samarbete med andra aktörer i regionen. Alla förvaltningar och bolag inom Stockholms stad har i uppdrag att bidra till att visionen förverkligas både i den dagliga verksamheten och genom långsiktigt utvecklingsarbete. Översiktsplanen är ett tydligt exempel på hur framtidsbilden kan konkretiseras.

Stadens vision stämmer på många sätt överens med de övergripande mål för en växande region som kommuner och andra aktörer i Stockholm-Mälarsregionen presenterat de senaste åren. Denna grundläggande samsyn har varit värdefull i det mellankommunala samarbetet i till exempel Karolinska-Norra Station.

Med sikte på en långsiktigt hållbar tillväxt

Gemensamt för denna typ av måldokument är att de försöker beskriva en tillväxt som är långsiktigt hållbar ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Begrepp som hållbar tillväxt eller hållbar utveckling är emellertid svårhanterliga eftersom det inte finns några entydiga definitioner och eftersom de inbegriper ett antal målkonflikter.

Förslaget till översiktsplan utgår från att Vision 2030 är Stockholms stads nuvarande definition av en hållbar tillväxt. Vid en jämförelse med den nationella strategin för hållbar utveckling kan man också konstatera att det överlag finns en samstämmighet mellan dokumenten. Även förslagen till planeringsinriktningar och strategier i översiktsplanen täcker väl in de kärnområden och mål för en hållbar utveckling som regeringen har fastställt.

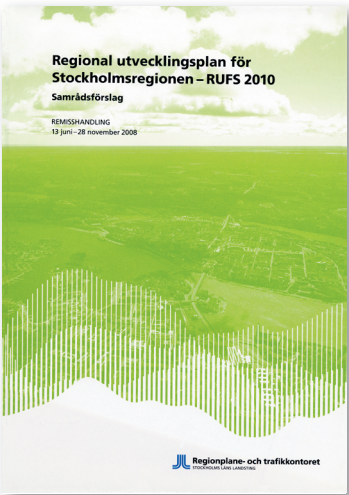
Långsiktig hållbar samhällsutveckling handlar till stor del om en process, snarare än ett framtida önskvärt tillstånd. Det pågående samarbetet mellan stadens förvaltningar och bolag samt med många andra aktörer ger förutsättningar till långsiktighet och till att olika perspektiv och intressen kan tillgodoses och vägas mot varandra. Även den breda dialogen under samrådet har varit värdefull. Detta ökar möjligheterna att genomföra planens intentioner och fördjupa dialogen när kommunfullmäktige fattat beslut om nästa översiktsplan.

En hållbar tillväxt och utveckling mot ett Stockholm i världsklass bygger på helhetsperspektiv och att de strategiska beslut som fattas av kommunfullmäktige, stadens nämnder och bolagsstyrelser inte går i olika riktningar. Översiktsplanen måste därför samordnas med den övriga styrningen och uppföljningen inom staden och ge ett allsidigt underlag för kommunfullmäktiges prioriteringar i ett kortare perspektiv (se vidare kapitel 4).



Vision 2030, Stockholms stads visionsdokument.
Antagen av kommunfullmäktige i juni 2007.

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



RUFS 2010 är den nya regionala utvecklingsplanen.
Beslut i landstingsfullmäktige väntas våren 2010.



2.

Planeringsinriktningar
och fokusområden

Allmänna intressen och fokusområden

2.I

Många allmänna intressen som ska beaktas

Översiktsplanen ska enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen beakta en rad allmänna intressen. I lagtexten nämns bland annat ekonomisk tillväxt, natur- och kulturvärden, goda miljöförhållande och kommunikationsleder. I det här förslaget till översiktsplan har ett begränsat antal aspekter valts ut med utgångspunkt från de centrala utmaningarna för stadsbyggandet och stadens långsiktiga vision. Dessa så kallade fokusområden behandlar således de allmänna intressen som Stockholms stad ser som viktigast och mest aktuella.

För varje fokusområde görs en kortfattad redovisning av förutsättningar med hänvisning dels till de planeringsunderlag som är väsentliga i närmare planering och bygglov och dels till stadens styr- och policydokument som har betydelse för stadsbyggandet.

Inriktning för planeringen i text och på karta

För att översiktsplanen ska kunna ge god vägledning, behöver stadens ambitioner i möjligaste mån kopplas till olika områden på översiktsplanens karta. För varje fokusområde markeras de planeringsinriktningar som tydligt avser en viss sorts område, som exempelvis verksamhetsområde eller område för teknisk försörjning.

Flera väsentliga planeringsinriktningar är mer generella till sin karaktär och går inte att koppla till endast ett specifikt område. Till exempel finns det betydelsefulla grönområden i såväl markerade grönområden som den stadsbebyggelse som avgränsats på plankartan. Stadsbebyggelsen inrymmer för övrigt det mesta av det som hör en stad till.

Särskilda krav för riksintressen och miljökvalitetsnormer

Sverige har det man brukar kalla kommunalt planmonopol. Det innebär att Stockholms stad har ensamrätt att utforma och anta detaljplaner inom sin geografiska gräns. Samtidigt kan staten via länsstyrelsen upphäva kommunens beslut om vissa aspekter inte blivit tillgodosedda i planeringen, till exempel när det gäller riksintressen och miljökvalitetsnormer.

Riksintressen är enligt miljöbalken intressen som har nationell betydelse för bevarande eller nyttjande och som kommunen måste tillgodose i sin planering. Översiktsplanen behandlar riksintressena under respektive fokusområde och stadsbyggnadsstrategi. Dessutom redovisas de i en bilaga till planen.

Staden måste även visa hur översiktsplanen uppfyller de miljökvalitetsnormer som staten fastställt för till exempel luftkvalitet. Detta behandlas på en övergripande nivå under fokusområdet Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad. I en bilaga till planen redovisas samtliga miljö- och riskfaktorer som är relevanta för den fysiska planeringen.

En översiktsplan med flera roller ger en tydligare styrning

Stockholms stad har som ambition att minska antalet styrdokument och få till stånd en bättre samordning och större tydlighet. Ett sätt att göra detta är att utvidga översiktsplanens roll så att den även omfattar andra policybeslut som kommunerna har skyldighet att behandla. Detta förslag till översiktsplan ska således utgöra Stockholms stads riktlinjer för bostadsförsörjning i enlighet med den så kallade bostadsförsörjningslagen. Vidare ska beslut om översiktsplanen kopplas till det framtagna förslaget till energiplan enligt Lagen om kommunal energiplanering.

Utdrag ur plan- och bygglagen
I 4 kap. 1 § anges att i "översiktsplanen skall redovisas de allmänna intressen enligt 2 kap. och de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användning av mark- och vattenområden."
I 2 kap. 1 § anges att områdena "skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov" samt att företräde ska ges "sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning".

ÖVERSIKTSPLANENS KARTA
ÅTERFINNS SIST I RAPPORTEN

Kartan visar pågående markanvändning översiktligt.

Innerstadsbebyggelse

Tät stadsbebyggelse

Gles stadsbebyggelse

Verksamhetsområde

Hamnområde

Bromma flygplats

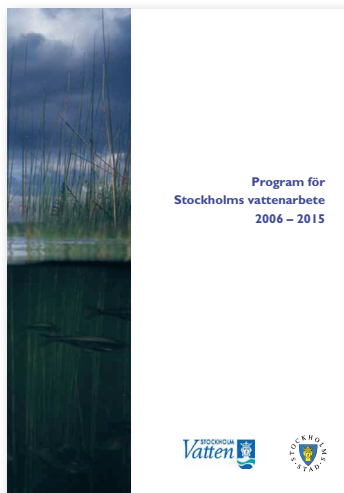
Vetenskapsstaden

Större område för stadens tekniska försörjning

Terminalområde

Natur, park, större idrottsområde, begravningsplats m m

Område och samband som ingår i den regionala grönstrukturen



Stockholms vattenprogram innehåller mål och åtgärder för sjöar och vattendrag utifrån följande grundläggande mål:

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

Antaget av kommunfullmäktige i juni 2006.

Inventering av Stockholms stränder

Miljöförvaltningen genomför för närvarande en uppdatering av strandinventeringen från 1993. Inventeringen är ett planeringsunderlag för att värna och utveckla stadens strandområden.



Östra Mälarens vattenskyddsområde har inrättats av länsstyrelsen med syftet att garantera stockholmarna ett dricksvatten av hög kvalitet. Skyddsområdet består av fyra vattentäktzoner samt en primär och sekundär skyddszon.

Källa: Länsstyrelsen i Stockholms län

Stockholms vatten gör staden unik

Stockholm är en enastående stad på vatten. Alla öar och mötet mellan Mälaren och Saltsjön är grunden för Stockholms utveckling och skönhet. Tidigare har den översiktliga planeringen inriktats på att säkerställa vattnets ekologiska status och på hamnfunktioner. Det krävs dock ett bredare synsätt för att stadsbyggandet ska kunna bidra till att förvalta och utveckla vattnets kvaliteter för boende, besökare och verksamma, inte minst när det gäller rekreation. Det är även angeläget med ett regionalt perspektiv eftersom Mälaren och Saltsjön binder samman Stockholms stad med andra kommuner i regionen.

Tillgängligheten till stränder och kajer ökar

Stockholms långa strandpartier är en stor tillgång för stadens invånare och en viktig del av stadens identitet. Ungefär hälften av stränderna är gröna och dessa miljöer har ett stort värde för stockholmarna samt för växt- och djurlivet.

Staden har länge arbetat för att öka tillgängligheten till sjöar och vattendrag genom nya strandpromenader och omvandlingen av tidigare hamn- och industriområden till nya vattennära stadsdelar. Idag är det till exempel möjligt att promenera mycket långa sträckor utmed Mälarens stränder både i västerort och i söderort. Flera av stadens mest uppskattade mötesplatser och rekreationsområden ligger också nära vatten.

Bad- och båtliv har stort värde för stockholmarna

Stockholm har som storstad närmast unika förutsättningar för bad i de centrala delarna och det finns idag 24 officiella strandbad inom stadens gränser. Strandbaden är i allmänhet lätta att nå för gående och cyklister och med kollektivtrafik. Avsikten är att ytterligare förbättra badmöjligheterna och staden har en handlingsplan för hur Stockholm ska få fler badplatser med rent badvatten som ska genomföras de kommande åren. Kommunfullmäktige har nyligen även upphävt det generella badförbudet i innerstadens hamnområden. Vid naturstränder är badnumera tillåtet upp till 10 meter från strandlinjen.

Inom staden finns även ett 80-tal båtclubbar med sammantaget cirka 9 000 fritidsbåtar. Dessa båtar är en uppskattad del av stadslivet och bör uppmärksammas som ett viktigt intresse i planeringen. För närvarande utreds hur båtclubbarna kan utvecklas i framtiden. En angelägen fråga är hur vinteruppläggningsen kan utvecklas och eventuellt samlas vid färre platser än idag. På så sätt möjliggörs annan användning i attraktiva lägen och ökad tillgänglighet till stränderna.

Arbetet för en bättre vattenkvalitet fortsätter

Stockholm stad har genom arbetet med vattenfrågorna skapat en vattenkvalitet som väcker internationell uppmärksamhet. Avsikten är att ytterligare förbättra den ekologiska statusen i sjöar och vattendrag, i enlighet med stadens miljöprogram och vattenprogram. Det finns en stark koppling till EU:s ramdirektiv för vatten samt till vattenskyddsområdet för östra Mälaren.

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

Ett annat prioriterat område är att lokalt ta hand om och rena dagvatten samt att minimera föroreningarna vid källan, med utgångspunkt från stadens dagvattenstrategi. Denna fråga blir allt viktigare när de hårdgjorda ytorna i staden ökar och klimatet förändras. En erfarenhet av de senaste årens stadsutveckling

är att dagvattenfrågorna behandlas i ett alltför sent skede och att det är svårt att skapa tillräckligt med ytor för dagvattenanläggningar.

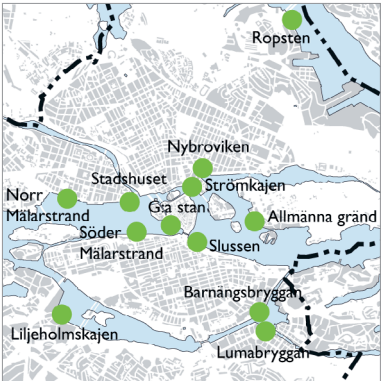
Hamnarna har strategisk betydelse för regionen

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

I Värtan-Frihamnen-Loudden har staden arbetat under flera år med att hitta goda lösningar för hur hamnverksamhetens behov kan tillgodoses samtidigt som en ny vattennära bebyggelse utvecklas. Inriktningen är att Värtan-Frihamnen blir en renodlad färje- och kryssningshamn och en ny port till Stockholm. Samtidigt kan mark frigöras för ny bebyggelse i attraktiva lägen. Containerhanteringen flyttas till Norvik i Nynäshamn och oljehanteringen läggs ned på Loudden när berörda intressenter lagt fast en alternativ placering.

Säkra möjligheterna till framtida kollektivtrafik på vatten

Vattenvägarna har en potential för persontransporter, även om de i dagens läge har svårt att konkurrera med landtransporter när det gäller restider och ekonomi. Den pågående stadsutvecklingen i tidigare hamnområden bidrar på sikt till ökat resandeunderlag och fler omstigningspunkter mellan färjor och övrig kollektivtrafik och cykel. Det är viktigt att planeringen beaktar det framtida behovet av kajer i framför allt centrala Stockholm.



Exempel på potentiella omstigningspunkter mellan kollektivtrafik på vatten och det övriga kollektivtrafikenätet.
Källa: stadsbyggnadskontoret

Utdrag ur stadsbyggnadsnämndens beslut om utställning 2009-05-14:
Kontoret ges i uppdrag att ”redovisa möjliga angoringspunkter för byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik”.

Planeringsinriktning

- **Skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten**
Utbyggnaden av strandpromenader ska fortsätta och bristande länkar ska om möjligt åtgärdas. I samband med omvandling av hamn- och industriområden, ska tillgängliga, levande och tillräckligt breda stråk skapas. Staden ska även främja fritidsfiske, bad, båtliv och turism.
- **Säkerställ en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag**
Vattenprogrammets mål för sjöarnas och vattendragens kvalitet och användning ska ligga till grund för beslut om markanvändning. Inverkan på sjöars och vattendrags hela tillrinningsområde ska beaktas. Vid planeringen för bebyggelse, trafikanläggningar eller ändrad markanvändning ska principerna i dagvattenstrategin tillämpas.
- **Säkra stadens hamnfunktioner**
Den framtida hamnverksamheten ska säkras genom att såväl markområden som anslutande vattenområden reserveras för hamnverksamhetens behov. Framkomligheten i de allmänna farlederna ska även garanteras. Allteftersom hamnverksamheten omstruktureras kan en annan användning av områdena prövas.
- **Håll en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten**
Staden bör fortsätta samarbetet med andra aktörer i regionen om en utveckling av kollektivtrafik på vatten. Planering i vattennära lägen i de viktigaste stråken bör beakta framtida behov av kajlägen.

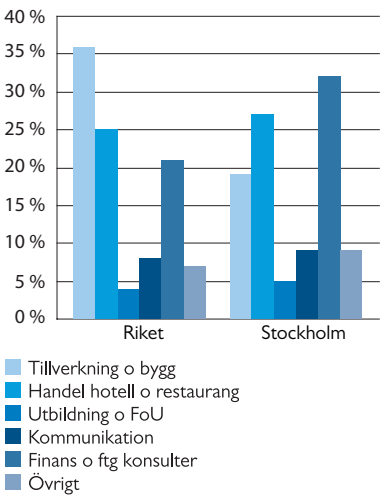
- Riksintresset Stockholms hamn**
- Stadsgården, Masthamnen och Skeppsbron
 - Värtahamnen
 - Frihamnen
 - Containerterminalen
 - Loudden
- Se översiktsplanens bilaga
- Riksintresse farleder**
- Se översiktsplanens bilaga

MARKERING PÅ PLANKARTAN

Hamnområde

2.3

Ett starkt näringsliv och utbildningssystem



Stockholms företagsstruktur. Andelen sysselsatta i företag uppdelade på större branschgrupper i Stockholm och i riket 2005. Källa: SCB

Nödvändigt med ökad beredskap för fler arbetsplatser

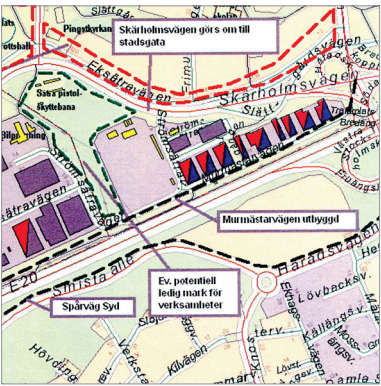
Knappt 540 000 personer arbetar i Stockholms stad. Det är mer än hälften av samtliga arbetsplatser i länet och många pendlar in till Stockholm från övriga regionen. I takt med att arbetsmarknaden växer sker pendlingen också inom ett allt större område.

De senaste åren har antalet arbetsplatser endast ökat marginellt i Stockholms stad och efterfrågan på nya lokaler har totalt sett varit relativt liten. Effekterna av dagens lågkonjunktur är svårbedömda, men de långsiktiga prognoserna pekar på en stark ekonomisk tillväxt och en stor ökning av sysselsättningen de kommande decennierna. Uppskattningsvis skulle det kunna handla om ytterligare cirka 100 000 arbetsplatser i Stockholms stad fram till 2030. Detta ligger i linje med stadens ambitioner att aktivt främja en positiv utveckling inom näringslivet, forskning och högre utbildning.

Utvecklingstendenser i Stockholms näringsliv

Stockholm har idag en näringslivsstruktur som är utpräglad kunskapsintensiv med en stor tjänstesektor. Många företag har internationell inriktning med betydande utrikeshandel och verksamhet i utlandet, främst inom de starka branscherna ICT, miljöteknik, bioteknik samt bank och finans. I Framtidsutredningen från 2008 visas att tjänstesektorn lär fortsätta att öka under kommande decennier och att företagskonsulter och övriga företagstjänster kommer att stå för en stor del av denna tillväxt.

Staden bör ha en hög beredskap för nya kontor i lägen som kan attrahera bland annat den kvalificerade tjänstesektorn. Det mesta talar för att city, övriga innerstaden och Kista även i framtiden kommer att vara efterfrågade lägen för denna typ av verksamheter. Därutöver finns en betydande potential i dagens stadsutvecklingsområden och i de tyngdpunkter som pekas ut i översiktsplanen. En tydlig tendens på lokalmarknaden är att lokalytan per anställd minskar och att den omgivande närmiljön får ökad betydelse. En annan intressant tendens är att allt fler kontorsetableringar har en uttalad miljöprofil med många innovativa och klimatsmarta lösningar.



Riktlinjer för företagsområden visar på dagsläget, framtida inriktning och utvecklingsmöjligheter. Här visas exemplet Sättra företagsområde. Antagna av kommunfullmäktige i mars 2008.

Mångfald av branscher och företagsområden

I länet som helhet finns Sveriges mest diversifierade näringsliv med en mångfald av företag i olika storlekar och branscher. Bredden i näringslivet och de många småföretagen har en strategisk betydelse för Stockholms utveckling, inte minst med tanke på att det är svårt att idag förutse vilka som blir de viktigaste framtidsbranscherna.

Ett viktigt steg är att kommunfullmäktige har fastställt riktlinjer för stadens företagsområden som ska ligga till grund för planering och rådgivning till företag. Företagsområdena har naturligtvis olika inriktning och karaktär. På många platser finns idag goda förutsättningar för åtskilliga typer av företag och verksamheter med olika storlek. Generellt sett finns det en potential till omvandling och förtätning inom och i anslutning till de befintliga företagsområdena, även om den lediga marken är begränsad. Flera områden har redan idag mycket goda kommunikationslägen och några kan få ökad attraktionskraft när de planerade infrastruktursatsningarna genomförs, till exempel lokaliseringar i närheten av Förbifart Stockholm.

Utmaning att kombinera verksamheter med bostadsbebyggelse

Den industriella verksamheten har historiskt sett minskat och det har skapat möjligheter till stadsutveckling i hamn- och industriområden. I en storstad kommer det ändå att kvarstå verksamheter som bullrar samt kräver tunga transporter och skyddsavstånd till bostadsbebyggelse. Det är angeläget att utveckla det regionala samarbetet för att hitta optimala lägen för denna typ av verk-

samhet. Förutsättningarna att samlokalisera bostäder med verksamheter ökar i takt med att fler innovativa tekniska lösningar utvecklas, till exempel för att förlägga störande anläggningar under mark.

Utbildning och innovationer får ökad betydelse

Hälften av landets alla lärosäten ligger i Stockholms län vilket delvis hänger samman med att flertalet konstnärliga högskolor har sin placering i Stockholm. De två största lärosätena Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) bildar tillsammans med Karolinska Institutet ett mer eller mindre samlat vetenskapsområde i norra innerstaden.

Högre utbildning och forskning har en nyckelroll för regionens konkurrenskraft, men den fysiska planeringen bör även stödja fortsatt utveckling inom alla delar av Stockholms utbildningsväsende. Det behövs en utbyggnad av såväl kvalificerad yrkesutbildning som högre utbildning om regionen på sikt ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Det finns även skillnader mellan de södra och norra regionen när det gäller övergången till högre utbildning.

En central fråga är att stödja utvecklingen av innovativa miljöer för forskning och företagande med hög internationell konkurrenskraft. Tillgången till kompetent arbetskraft och goda kommunikationer är, tillsammans med en rik stadsmiljö, avgörande för regionernas konkurrenskraft och företagens vilja att etablera sig där. Detta har varit en utgångspunkt för utvecklingen av attraktiva stadsmiljöer i såväl Kista som kring Karolinska-Norra Station.

Antal helårsstudenter vid lärosätena i Stockholms län 2005

Lärosäte	Helårsstudenter 2005
Stockholms universitet	23 126
Kungl. Tekniska Högskolan	12 443
Södertörns högskola	6 382
Lärarhögskolan i Stockholm	6 285
Karolinska institutet	5 603
Handelshögskolan i Stockholm	1 390
Övriga	4 130
Summa	59 359

Antalet studenter som läser vid ett lärosäte någon gång under ett år är betydligt större.
 Källa: RTK

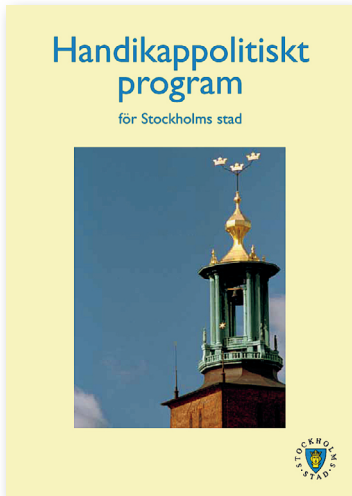
Planeringsinriktning

- Skapa goda förutsättningar för kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter
 Staden bör ha en långsiktig beredskap för ett ökat behov av lokaler för företag med kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter. I takt med att det byggs nya täta miljöer utanför innerstaden med mycket god tillgänglighet, som till exempel Telefonplan, skapas nya etableringsmöjligheter som staden kan marknadsföra.
- Säkerställ ett brett utbud av arbetsplatser i hela Stockholm
 Stadens riktlinjer för utveckling av företagsområden ska vara en utgångspunkt för den närmare planeringen för respektive område. Samarbetet med de lokala företagarföreningarna ska förstärka och särskild hänsyn tas till småföretagarnas förutsättningar. En annan insats från stadens sida är att göra den fysiska planeringen mer flexibel så att kommande etableringsbehov kan tillgodoses på ett enkelt sätt.
- Utveckla innovativa miljöer för högre utbildning och forskning
 Staden ska ha beredskap för att möta kommande behov av att utveckla nya verksamhetslokaler och den fysiska miljön i Vetenskapsstaden mellan universitetet och KTH och Karolinska Institutet. Staden bör verka för en fortsatt utveckling vid Södertörns högskola för att skapa en god balans i regionen, till exempel genom att utreda lägen för nya studentbostäder.

MARKERING PÅ PLANKARTAN

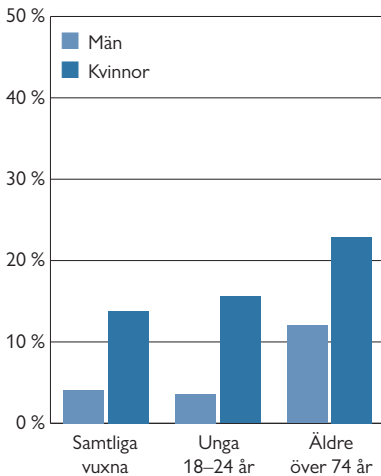
- Verksamhetsområde
- Vetenskapsstaden

En socialt sammanhållen och levande stad



Det handikappolitiska programmet innehåller inriktningsmål med utgångspunkt från FN:s standardregler och stadens målsättning om att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010.
Antaget av kommunfullmäktige i december 2004.

En god start för barnet är stadens handlingsprogram för FN:s barnkonvention. De övergripande målen är att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut, att barnet har rätt att komma till tals, att varje barn har samma rättighet och lika värde och att varje barn har rätt till liv och utveckling.
Antaget av kommunfullmäktige i september 2004.



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

Stadsbyggandet bidrar till att skapa en stad för alla

Stockholm har högt ställda mål om att vara en socialt sammanhållen stad med en levande, tillgänglig och attraktiv stadsmiljö för alla stockholmare. Många olika aktörer arbetar för att Stockholm ska bli en stad för alla oavsett ålder, kön, social status eller ursprung. En god fysisk planering är en av förutsättningarna för detta.

Stadens mål om att bli världens mest tillgängliga huvudstad och barns behov av trygga och inspirerande miljöer är några centrala utgångspunkter för den närmare utformningen av bebyggelse, gator, parker och torg med mera.

Tillgången till service påverkar stockholmarnas vardag

Tillgången till service har en stor betydelse för stockholmarnas vardagsliv. Inom detaljhandeln har det skett en koncentration till stora butiker inom externa etableringar, city och stora centra. Den servicestruktur som utvecklades i ytterstaden under efterkrigstiden har med tiden blivit allt svårare att upprätthålla och i delar av staden är det lokala serviceutbudet begränsat. Detta avspeglas i undersökningar av invånarnas upplevelse av servicen i sin stadsdel. Stockholms stads ambitioner att främja de lokala centrumen och att öka kundunderlaget genom kompletteringsbebyggelse har varit betydelsefull, men tycks inte ha haft en bestående påverkan på denna utveckling.

Dagens större centrum har dock potential att omvandlas till täta kärnor med ett mer mångsidigt utbud. En sådan utveckling ligger i linje med trenden att stockholmarna i allt större utsträckning efterfrågar så kallad upplevelsehandel i en attraktiv miljö. Därutöver finns tendenser till ökad e-handel som kan påverka framtidens servicestruktur.

Stor efterfrågan på en utbyggd samhällsservice

Även inom den offentliga servicen har det, sett över tid, skett en koncentration till färre och större enheter, samtidigt som utbudet av enskilt drivna verksamheter har ökat. Det har funnits kritik mot att staden inte tillräckligt snabbt byggt ut den kommunala servicen i nya stadsdelar, framför allt förskolor och skolor. Problemen har bland annat handlat om att prognoser över vilka grupper som ska flytta in har slagit fel eller att lokalkostnaderna har varit höga. Den långsiktiga planeringen för stadsutveckling och ny samhällsservice behöver utvecklas för att staden ska kunna möta behoven hos en växande befolkning på ett bra sätt.

Trygg och levande stadsmiljö värderas högt

En trygg stadsmiljö värderas högt och målet är att det ska genomsyra all stadsplanering. Många, i synnerhet äldre och kvinnor, oroar sig för att utsättas för brott eller känner sig otrygga i bostadsområdet efter mörkrets inbrott. Oron får konsekvenser för vardagslivet. Det kan till exempel handla om att man går omvägar, avstår från biobesök eller att åker taxi sent på dygnet.

Trygghetsarbetet handlar på många sätt om att stärka tryggheten i närområdet och att skapa befolkade offentliga stråk och miljöer. Mer levande bottenvåningar har även en positiv effekt på upplevelsen av trygghet. Trygghetsskapande fysiska åtgärder och upprustningar har också genomförts i många delar av Stockholm, bland annat inom ramen för särskilda integrationsinsatser i ytterstaden.

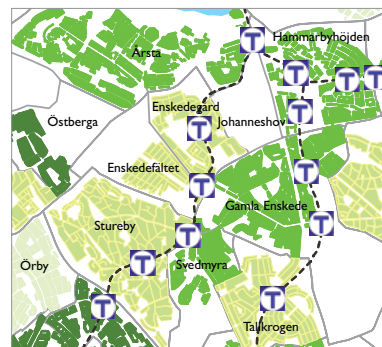
En stor del av rädslan för brott brukar förklaras som en rädsla för okända människor och platser. Det finns till exempel forskning som indikerar att boende i innerstaden ofta upplever att förorterna är farliga medan förortsborna menar att innerstaden är farlig. En ökad integration mellan stadens delar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

Behov av starkare samband och gemensamma mötesplatser

Idag rör sig stockholmarna över allt större geografiska områden för att handla, arbeta, komma till skolan, träffa vänner med mera. Förutom resor in till innerstaden, är det allt fler som behöver ta sig mellan olika målpunkter i ytterstaden och utanför kommungränsen. Bristande tvärförbindelser med kollektivtrafik och barriärer i form av vägar eller otrygga områden försvårar denna typ av resor. Bilen blir ofta en nödvändighet för att hushållen ska få vardagen att gå ihop. De som inte har bil, främst ungdomar och kvinnor, drabbas därmed särskilt av bristfälliga samband i ytterstaden.

Människor med likartad bakgrund och intressen tenderar att bo nära varandra och många stockholmare bor åtskilda från dem som är olika dem själva. Trots att rörligheten ökar, är det sällan man besöker områden där människor med en annan bakgrund bor. Idag fungerar innerstadens gator, parker och torg delvis som gemensamma rum för många stockholmare oavsett var man bor. Detsamma gäller några av stadens större centrumanläggningar samt publika lokaler som Kulturhuset och större bibliotek.

För att öka den sociala integrationen är det angeläget att fler gemensamma mötesplatser utvecklas i framtiden, där människor med olika bakgrund på ett naturligt sätt kan se och möta varandra.

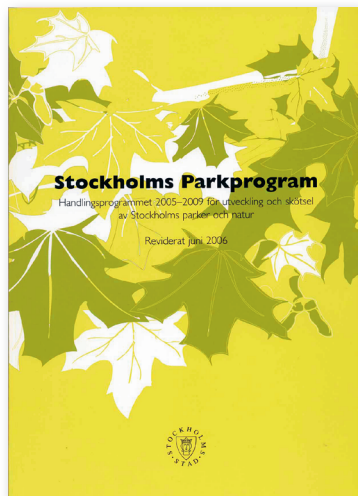


Socialt index har undersökts sedan 1980-talet baserat på inkomstnivå, andel invandrare, utbildningsnivå och förvärvsfrekvens. Exemplet visar söderort i början av 2000-talet. De ljusaste områdena indikerar ingen eller låg social utsatthet medan mörkare nyanser visar på högre social utsatthet.

Källa: USK

Planeringsinriktning

- **Skapa en stad för alla genom att stärka det sociala perspektivet i planeringen**
Det sociala perspektivet kan stärkas i planeringen på områdesnivå. Förslagen till förändringar bör även analyseras ur ett socialt perspektiv. Kunskapen om de vardagliga behoven hos olika grupper i samhället bör öka genom en utvecklad dialog och undersökningar.
- **Öka förutsättningarna för ett tillgängligt serviceutbud i hela staden**
Staden bör fortsätta att värna såväl större centrumanläggningar som mindre stadsdelscentrum i ytterstaden genom exempelvis upprustningar av den offentliga miljön, om- och tillbyggnader eller genom att öka kundunderlaget med kompletteringsbebyggelse. Det kommer därutöver att vara viktigt med god tillgänglighet till ett mer allsidigt utbud i centrala staden och i tyngdpunkter.
- **Samordna planeringen för stadsutveckling och utbyggnaden av samhällsservice**
Det krävs ett nära samarbete med huvudmännen för den offentliga servicen i ett tidigt skede i planeringen. Viktigt är att tillvarata erfarenheter från tidigare planering, förbättra tillämpningen av befolkningsprognoser och att studera lämpliga lägen för nya förskolor, skolor, gruppbostäder etcetera. Möjligheten till ökad flexibilitet i lokalanvändningen bör också uppmärksammas.
- **Skapa trygga och mångsidiga mötesplatser och stråk i hela staden**
Planeringen bör ta fasta på behovet av en mångfald av attraktiva, trygga och gränsöverskridande mötesplatser både utomhus och inomhus. Det är viktigt att studera innehållet och platsernas gestaltning med utgångspunkt från olika gruppers behov och stadsdelens karaktär. Platser som redan idag är folktäta bör prioriteras, som exempelvis centrumanläggningar, parker och torg, skolor och bibliotek samt bytespunkter för kollektivtrafiken.



Stockholms parkprogram
Behandlar utveckling och skötsel av parker och natur.
Antaget av kommunfullmäktige i januari 2006.

Stockholm fortsätter att vara en grön storstad

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

I en växande storstad ökar betydelsen av attraktiva grönområden. I en tät stadsmiljö fungerar parker och grönområden ofta som ett andra vardagsrum för invånarna. Dessa miljöer ger möjlighet till avkoppling och möten, idrott och evenemang, natur- och kulturupplevelser. Där finns också viktiga platser för ungdomars uteliv och barns lek och utveckling.

Staden har utarbetat ett parkprogram med målen att säkra en ”god park- och naturtillgång, en hållbar park- och naturmiljö och en rik park- och landskapskultur”. Programmet utgår från att en satsning på parker och grönområden i samband med att staden förtätas kan göra att stadsmiljön som helhet blir bättre, även om grönytorna minskar i vissa fall. Det bygger på att de offentliga miljöerna har en hög kvalitet och ett rikt innehåll som attraherar stockholmare i olika åldrar och med skilda intressen.

De regionala gröna kilarna har skyddats

De senare årens byggande i staden har huvudsakligen skett på redan exploaterad mark och kvaliteterna i Stockholms grönstruktur har i stort bevarats. Flertalet av stadens mest välbesökta natur- och friluftsområden har fått ett långsiktigt skydd som natur- och kulturreservat samt nationalstadspark. Därmed har Stockholm i stort sett skyddat sin del av de regionalt betydelsefulla gröna kilarna. Växt- och djurlivet har samtidigt fått förbättrade förutsättningar genom stadens satsningar på bland annat restaurerade ekhagar och våtmarker i viktiga naturområden.

Satsningar på idrott och friluftsliv för alla

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

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

Större kunskap om hur parker och natur används

I parkprogrammet ingår riktlinjer för stockholmarnas tillgång till parker och natur, med fokus på de olika kvaliteter som finns stadens grönområden. Staden har de senaste åren utarbetat internationellt uppmärksammat planeringsunderlag som visar hur stockholmarna använder och värderar parker och grönområden, framför allt Stockholms sociotopkarta. Denna typ av underlag är mycket värdefulla i arbetet med att öka kvaliteten i stadens grönområden.

Även när det gäller de ekologiska kvaliteterna har kunskapen förbättrats, till exempel i form av ekologiska analysverktyg. Staden har därigenom goda möjligheter att förbättra förutsättningarna för ett rikt växt- och djurliv genom riktade insatser.

Aktiv parkplanering och god skötsel är viktiga för en hållbar tillväxt

Park- och naturtillgången är generellt sett god i Stockholm om man jämför med andra städer i samma storlek. Samtidigt finns betydande variationer mellan



Exempel från sociotopkartan som visar Mellanbergsparken i Hägerstensåsen och dess rekreationsvärden.
Källa: stadsbyggnadskontoret

stadsdelarna och i flera områden saknas exempelvis en större och innehållsrik park på ett rimligt avstånd. I vissa stadsdelar upplever invånarna, enligt enkätundersökningar, att de har en brist på parker trots att den faktiska mängden grönområden är förhållandevis hög. På sådana platser är det särskilt motiverat att studera innehållet i och kvaliteten på parker och naturområden. I många fall skulle situationen förbättras avsevärt om man gör det lättare att nå befintliga grönområden.

Stockholmarnas upplevelser av kvaliteten på parker och grönområden hänger nära samman med hur områdena sköts. Frågor som rör drift och underhåll av parker och idrottsytor kommer få en allt större betydelse i takt med att besöksstrycket och slitaget ökar.

För att klara målen i stadens parkprogram samtidigt som staden växer och förtätas, krävs såväl en god skötsel som en aktiv parkplanering med insatser för att förnya och nyskapa parker och natur, förbättra kvaliteter och öka tillgängligheten. Parkplaneringen får en stor betydelse för om stadsutvecklingen ska bli långsiktigt hållbar eller inte.

Planeringsinriktning

- **Säkerställ en god tillgång till attraktiva parker och grönområden**
Parkprogrammets riktlinjer för park- och naturtillgång ska vara en utgångspunkt i arbetet med att utveckla staden. Ansvar för stadens grönområden är delat mellan flera förvaltningar inom Stockholms stad och det är betydelsefullt med ett väl utvecklat samarbete. Några av de viktigaste frågorna är att särskilt uppmärksamma barns och ungdomars miljöer och tillgången till rofyllda och tysta områden. Även ökad trygghet i parker och grönområden bör prioriteras, till exempel genom att skapa aktivitetsstråk, tydliga entréer, god belysning och bättre överblickbarhet.
- **Säkerställ ett rikt utbud av idrottsytor och idrottsanläggningar i hela staden**
Det pågående arbetet med att utveckla riktlinjer för tillgången till idrottsytor och idrottsanläggningar är viktigt. Idrottsrörelsens, skolans och allmänhetens behov ska vara utgångspunkten för planeringen och förutsättningarna för spontanidrott ska studeras särskilt. Idrottsanläggningarnas betydelse som mötesplats för boende från olika stadsdelar ska även uppmärksammas.
- **Värna och utveckla stadens ekologiska infrastruktur**
Den ekologiska infrastrukturens kvaliteter och samband, i form av kärnområden, spridningszoner och buffertzoner ska värnas och utvecklas så att stockholmarnas behov av en upplevelserik rekreation inte äventyras eller omistliga ekologiska värden går förlorade. Förlorade ekologiska värden av särskild betydelse ska kompenseras. Ekologiskt särskilt känsliga avrinnings- och vattenområden skyddas i möjligaste mån mot åtgärder som kan skada områdenas värden. Nya strandpromenader och andra åtgärder för att öka rekreativsmöjligheterna vid ekologiskt särskilt känsliga stränder anpassas till dessa värden.

Riksintresse naturvård
• Bromma de Geer moränsystem
Se översiktsplanens bilaga

Riksintresse natura 2000
• Hansta
• Kyrksjölöten
• Judarskogen
Se översiktsplanens bilaga

Riksintresset Kungliga nationalstadsparken
• Historiska landskapets natur- och kulturvärden
Se översiktsplanens bilaga

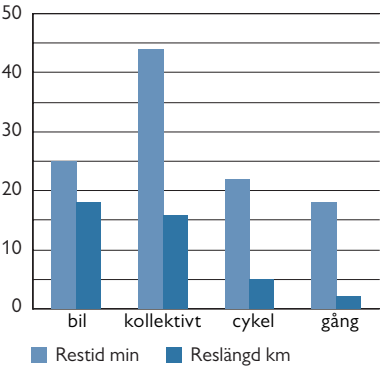
MARKERING PÅ PLANKARTAN

-  Natur, park, större idrottsområde, begravningsplats m.m.
-  Område och samband inom den regionala grönstrukturen

Ett modernt transportsystem och hållbart resande



Trafiklösning för Stockholmsregionen innehåller prioriteringar av vägar, järnvägar och kollektivtrafik till 2020 med utblick mot 2030.



Medelrestid och medelreslängd för olika trafikslag i Stockholms län baserat på resvaneundersökningar RES 2005/2006.
Källa: SL

Regionens infrastruktur har en nyckelroll för hållbar tillväxt

I Vision 2030 betonas att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. För att klara detta högt ställda mål krävs större samordning mellan olika samhällssektorer, en utvecklad trafik- och bebyggelseplanering samt ett helhetsperspektiv på regionens transportsystem.

I december 2007 nåddes en viktig överenskommelse mellan staten och regionens aktörer om ett antal prioriterade trafikprojekt, inom Stockholmsförhandlingen. Staden ska verka för att överenskommelsen genomförs fullt ut så att tillgängligheten i transportsystemet kan öka, inte minst mellan norra och södra delarna av regionen. Infrastruktursatsningar i Stockholmsförhandlingen är således givna utgångspunkter för denna översiktsplan.

Trafikens klimat- och miljöpåverkan ställer krav på planeringen

Trafikens miljö- och klimatpåverkan är väl känd. Prognoserna som indikerar en fortsatt ökning av vägtrafiken, trots en relativt stor utbyggnad av kollektivtrafiken, är således oroväckande. Transportsektorn står för ungefär hälften av länets koldioxidutsläpp. Det krävs en rad åtgärder inom denna sektor om målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 ska kunna nås. Det finns stora förhoppningar om en teknikutveckling som på sikt kan resultera i emissionsfria och koldioxidneutrala drivmedel. En ökning av biltrafiken medför emellertid även andra oönskade effekter som trängsel, buller och barriärer.

Det är nödvändigt att nå en balans mellan angelägna nyinvesteringar i väginfrastruktur och en effektiv användning av det befintliga transportsystemet. Bilen har en naturlig och oersättlig funktion i flera sammanhang, men för att bilresandet ska vara effektivt krävs att flertalet inte väljer bil. Ett problem är att en väl motiverad ökning av vägkapaciteten, enligt forskningen, bidrar till nya bilresor som tidigare gjordes med andra färdmedel eller inte gjordes alls.

Stor potential för hållbart resande i storstadsregioner

Trafikens miljöpåverkan är tydlig i storstäder, men här finns också den bästa potentialen för ett hållbart resande jämfört med situationen på landsbygden. En tät och koncentrerad stad uppmuntrar till gång och cykel samt främjar en väl fungerande kollektivtrafik. Det går även att använda infrastrukturen mer effektivt eftersom den då har olika uppgifter vid olika tider på dygnet.

Ett hållbart resande handlar till stor del om att lokalisera målpunkter på ett sätt som inte skapar onödigt resande. Det gäller även att prioritera de mest resurseffektiva transportmedlen för de resor som ändå behövs. Därutöver har storstadsregioner stora möjligheter att använda ekonomiska styrmedel för att påverka trafik- och resmönster. I Stockholm har trängselskatten visat sig vara en framgångsrik metod för att minska trängseln och få fler att välja kollektivtrafik. Även tillgången till parkeringsplatser har stor inverkan på bilanvändningen och en utvecklad parkeringspolicy är ett sätt att påverka utvecklingen mot ett hållbart resande. Det finns därmed starka skäl att studera olika ekonomiska styrmedel vidare och noggrant värdera hur de påverkar tillgängligheten i regionen samt hur goda alternativ till bilresande ska kunna erbjudas.

Kollektivtrafiken är stommen i framtidens transportsystem

Kollektivtrafiken har en överlägsen transporteffektivitet och ett enda tunnelbanespår kan till exempel transportera lika mycket människor per tidsenhet som 16–18 körfält på en väg. I Stockholm är den kollektiva trafiken väl utbyggd och andelen resenärer är hög i en internationell jämförelse. Denna andel bör dock öka ytterligare om målen om ett hållbart resande ska nås. I översiktsplanen redovisas därför en omfattande och långsiktig utbyggnad av framför allt den spårbundna kollektivtrafiken. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken

måste lyftas fram i planeringens tidiga skeden eftersom bebyggelsestrukturen är avgörande för kollektivtrafikens attraktionskraft och vice versa. En annan viktig fråga är att minimera de administrativa barriärerna inom kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen.

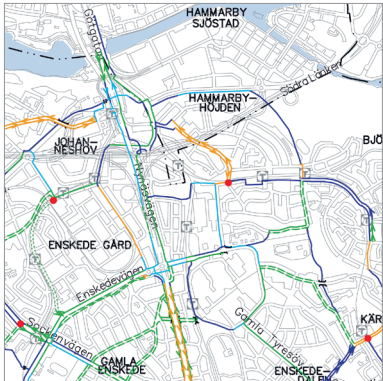
Busstrafiken är en central del av en väl fungerande kollektivtrafik. Bussarnas framkomlighet är avgörande för restider och kollektivtrafikens konkurrenskraft. Egna bussbanor, så kallade Bus Rapid Transit, är ett effektivt sätt att öka framkomligheten och samtidigt öka tydligheten i stadsrummet.

Fokus på cykel som transportmedel

Utbyggnaden av cykelvägnätet och en ökad insikt om cykelns konkurrenskraft i förhållande till övriga transportsätt, har bidragit till att antalet cyklister till Stockholms innerstad har ökat kraftigt det senaste årtiondet. Det finns en stor potential att öka andelen cykeltrafik ytterligare, även om säsongsvariationen alltjämt lär vara stor. En grundläggande utgångspunkt måste vara att behandla cykeln som ett transportmedel, inte som lek eller rekreation. Det innebär bland annat att se till arbetspendlarnas behov under olika årstider och till behovet av säkra cykelförbindelser och parkeringsmöjligheter. Även möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan förbättras.

Gator och vägar är självklara delar av den attraktiva staden

Gator och vägar har inte bara trafikuppgifter, utan utgör självklara delar i en levande och trygg stadsmiljö. Gator och vägar kan visserligen skapa barriäreffekter, men de är också ett medel för att koppla samman stadens delar. Det är ofta svårt att få plats med alla funktioner som ska tillgodoses i gatumiljön. Å andra sidan är blandningen och intensiteten i gatulivet viktiga inslag i en dynamisk storstad. Utformningen av trafik- och gatumiljön har således stor betydelse för att nå målen om en sammanhållen stadsmiljö med goda förutsättningar för gående och cyklister.



Cykelplan för ytterstaden innehåller åtgärder för att främja cyklandet till exempel i form av nya stråk, upprustning av cykelbanor samt åtgärder vad gäller trafiksignaler, cykel-parkering med mera. Det här exemplet visar områden vid Gullmarsplan.

Källa: trafikkontoret

Planeringsinriktning

- Planera för ett effektivt genomförande av Stockholmsförhandlingen
Infrastruktursatsningarna som ingår i Stockholmsförhandlingen ska genomföras fullt ut och samtliga projekt ingår i översiktsplanen (se appendix). Det är viktigt att staden planerar för att uppnå största möjliga effekt av satsningarna.
- Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik
Staden ska ha en aktiv roll i samarbetet mellan regionens aktörer för en långsiktig satsning på kollektivtrafik. Förutom Stockholmsförhandlingens projekt, innehåller översiktsplanen en rad samband och kollektivtrafikstråk som bör utvecklas för att nå en långsiktigt hållbar tillväxt (se appendix).
- Inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklister
Gående och cyklister ska ges goda förutsättningar i hela Stockholm. Detta förhållningssätt ska vara en grundläggande utgångspunkt i planeringen för de samband och kommunikationsstråk som pekas ut i denna översiktsplan (se appendix).

Riksintresse vägar och järnvägsnät
Se översiktsplanens bilaga

MARKERING PÅ PLANKARTAN

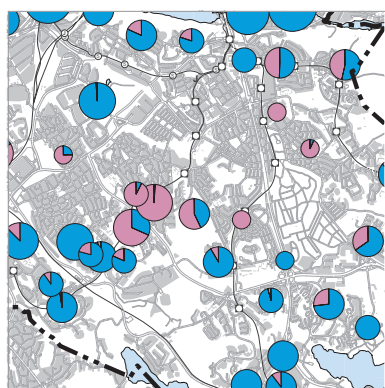
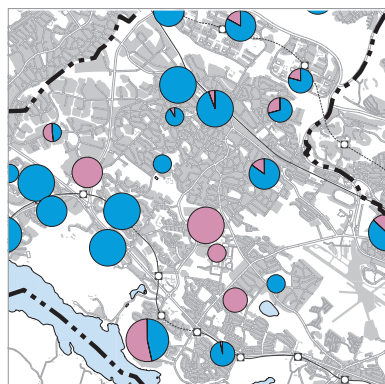
- Utbyggnad av trafikinfrastrukturen
Projekt upptagna i Stockholmsförhandlingen
- Järnväg, spårväg eller tunnelbana (alternativa sträckningar förekommer)
 - Huvudväg, ny sträckning eller ombyggnad
- Övriga utbyggnader
- Spårväg eller tunnelbana
 - Huvudväg, ny sträckning eller ombyggnad
 - Framtida kommunikationsstråk

Kartan visar även befintliga spår och huvudvägar.

Bostadsförsörjning i en växande stad

Riktlinjer för bostadsförsörjning

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



Nya bostäder i Stockholms stad

2000–2007. Kartorna visar nettotillskott av bostäder per basområde i delar av söder- och västerort.

Källa: USK

Bostadsbyggande på en förändrad marknad

En hög takt i bostadsbyggande är en förutsättning för en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm. Frågan har varit särskilt prioriterad under 2000-talet, mot bakgrund av den mycket stora inflyttningen till regionen under 1990-talet och de senaste årens babyboom i Stockholm.

Det har samtidigt skett betydande förändringar inom bostadspolitiken sedan början på 1990-talet. Samhällets inflytande har successivt minskat och de statliga investeringsstöden till bostadsproduktion har avvecklats. Risker och ansvar har därmed flyttats över till bostadskonsumenter, byggherrar och långivare. Stockholms stad har dock alltså stort inflytande över bostadsförsörjningen genom sitt stora markinnehav, sitt ansvar för den fysiska planeringen samt genom ägandet av de tre allmännyttiga bostadsbolagen och bostadsförmedlingen.

Ökat bostadsbyggande de senaste åren

Produktionen av bostäder har ökat kraftigt de senaste åren i såväl staden som regionen i övrigt. Från år 2000 och till och med 2008 har över 30 000 nya bostäder blivit färdiga för inflyttning i nya hus och genom ombyggnadsprojekt i staden. Skillnaderna mellan åren är stora och de tre senaste åren har stått för en stor del av ökningen med drygt 15 000 lägenheter.

Av de nya bostäderna har ungefär hälften varit bostadsrätter, 4 procent småhus och 46 procent hyresrätter inklusive specialbostäder som studentbostäder och äldreboenden. Ett stort antal bostäder har byggts i större stadsutvecklingsområden under 2000-talet, i framför allt Hammarby Sjöstad och Liljeholmen. Byggnaderna har dock även varit spridda över hela staden med många små och medelstora bostadsprojekt. Ett betydande tillskott av bostäder har därutöver skett genom ombyggnad av vindar och lokaler.

Stora variationer inom det befintliga beståndet

Nyproduktionen är, trots den höga takten de senaste åren, en liten del av det totala beståndet. En väl fungerande bostadsmarknad handlar i stor utsträckning om utbud och efterfrågan, rörlighet och förmedling av befintliga bostäder.

Totalt sett finns en god variation av bostäder i Stockholm, även om staden har fler smålägenheter jämfört med övriga landet. Småhusen utgör 10 procent av beståndet och nästan var femte stockholmare bor i småhus. Andelen lägenheter i bostadsrätt har fördubblats sedan 1990, men hyresrätterna är fortfarande majoritet.

Det finns mycket stora skillnader inom staden och i vissa stadsdelar är utbudet av bostäder ensidigt. Vissa stadsdelar domineras helt av småhusbebyggelse, vilket gör det svårt att bo kvar i området om man behöver flytta till en lägenhet. Andra stadsdelar domineras helt av flerbostadshus med hyresrätter och i sådana områden är det svårt att göra så kallad boendekarriär.

Fortsatt hög efterfrågan och många planer för de kommande åren

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

Prognoserna över den framtida befolkningstillväxten med i genomsnitt 7 000 personer per år fram till år 2030 innebär en fortsatt hög efterfrågan på bostäder. Behovet av nya bostäder till 2030 uppgår enligt dessa prognoser till cirka 70 000.

Det pågår en omfattande bostadsplanering för stadsutvecklingsområden och i övriga staden. De projekt som är aktuella i planeringen, genom beslut

om start-PM i stadsbyggnadsnämnden och markanvisning i exploateringsnämnden, omfattar våren 2009 cirka 35 000 nya bostäder. Därutöver finns utvecklingsprojekt med ytterligare bostäder som inte kommit lika långt i planeringen, inklusive flera av de områden som pekas ut i denna översiktsplan.

Den samlade bedömningen är att staden har en god beredskap för att möta efterfrågan på bostäder, med uppskattningsvis 3 000–4 000 nya bostäder per år under de närmaste decennierna.

Särskilda insatser för vissa grupper

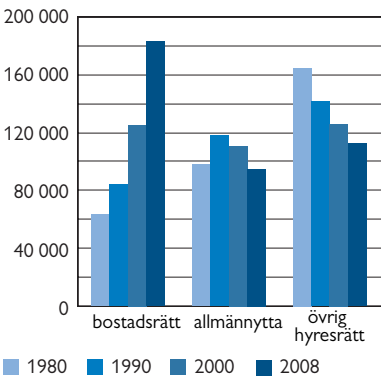
Staden ska planera för alla gruppers bostadsbehov och det finns ett samarbete inom staden avseende utbyggnad av särskilda boendeformer. Idag är omkring var tionde hyresrätt en kategoribostad för äldre, studenter, funktionshindrade eller ungdomar.

Hushåll med begränsade ekonomiska förutsättningar har en svag ställning på bostadsmarknaden, även om bostadsförmedlingen är öppen för alla. Trots stora ansträngningar har det visat sig svårt att få ner priset på nya lägenheter till en nivå som kan jämföras med det äldre beståndet. En attraktiv nyproduktion kan dock skapa flyttkedjor som frigör billigare lägenheter. Det bygger på att nyproduktionen ligger på en hög nivå.

Hög ambitionsnivå för nya och gamla boendemiljöer

Staden har en hög ambitionsnivå när det gäller stadsmiljön i såväl nya bostadsområden som befintliga områden. Målet är att skapa goda förutsättningar för blandade och levande områden med såväl bostäder och arbetsplatser som lokaler för kommersiell och offentlig service. Inriktningen har varit att hitta lägen och huvudstråk med kommersiell potential i de nya bostadsområdena.

Ett annat angeläget utvecklingsarbete är ökad tryggheten i såväl befintliga områden som nya boendemiljöer. Satsningar inom Järvalyftet förväntas ge nya erfarenheter av trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete.



Bostadsbeståndets utveckling.

Antalet lägenheter i flerbostadshus uppdelat per upplåtelseform mellan 1980 och 2008.

Källa: USK

Utdrag ur stadsbyggnadsnämndens beslut om utställning 2009-05-14:

Kontoret ges i uppdrag att ”peka ut områden lämpliga för småhusbebyggelse, som Snösättraområdet i Högdalen”.

Planeringsinriktning

- Planera för ett jämnt och kontinuerligt bostadsbyggande
Det sker ofta stora svängningar på bostadsmarknaden som påverkar bostadsbyggandet. Stadens planering ska utgå från de långsiktiga behoven av bostäder och det är angeläget att arbeta med många olika typer av bostadsprojekt och en mångfald av aktörer på bygg- och bostadsmarknaden för att göra det intressant att bygga både i hög- och lågkonjunktur.
- Variera utbudet av bostäder i hela staden
Ett variationsrikt utbud handlar om att verka för att det byggs skilda typer med olika upplåtelseformer i stadens alla delar. Det gäller bland annat att intressera byggherrar att satsa på nya upplåtelseformer och bostadstyper i områden som idag har ett ensidigt utbud. Åtgärder för att pressa bygg- och boendekostnaderna behöver också fortsätta.
- Fortsätt planeringen för bostäder till grupper med särskilda behov
Behovet av kategoribostäder ska uppmärksammas tidigt i planprocessen. Det är viktigt med ett nära samarbete inom staden.

MARKERING PÅ PLANKARTAN

- Innerstadsbebyggelse
- Tät stadsbebyggelse
- Gles stadsbebyggelse

Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem

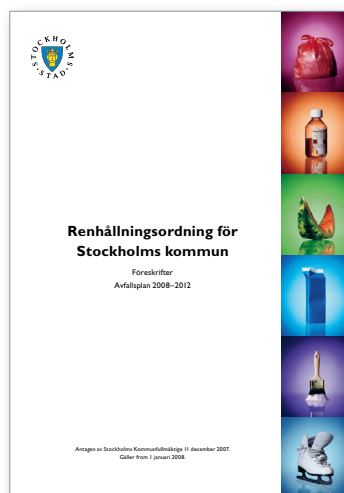


Energiplan för Stockholm 2008

Förslaget till energiplan redogör för stadens tillförsel, distribution och användning av energi. Några viktiga delar är:

1. Staden ska samarbeta med aktörerna om lokalisering av anläggningar och verka för att utrymme skapas för de tekniska systemen.
2. Staden ska verka för att fjärrvärmens byggs ut och att anslutningsgraden ökar samt att förnybara bränslen används.
3. Staden ska säkerställa mark samt överväga vilka förutsättningar som finns för olika anläggningar och nät för energiförsörjningen.

Godkändes av stadsbyggnadsnämnden i april 2008 och bereds för närvarande av kommunstyrelsen.



Renhållningsordning med avfallsplan riktar sig till alla som bor och verkar i staden och redovisar kommunens åtaganden och planering för hantering av avfall.

Antagen av kommunfullmäktige i december 2007.

Framtida brist på områden för teknisk försörjning

Stockholms tekniska försörjning bygger på storskaliga och effektiva lösningar för hantering av vatten, avlopp, avfall och energi. Det är angeläget att bygga vidare på dessa system. Ett problem är samtidigt att det saknas områden för anläggningar inom den tekniska försörjningen, framför allt när det gäller verksamheter som kräver skyddsavstånd till bebyggelse. En förtätning av staden innebär att behovet av sådana områden blir än mer påtagligt.

Nya energilösningar behövs för minskad klimatpåverkan

Energianvändningen i Stockholm måste bli effektivare, både med hänsyn till klimatförändringar och till ekonomi. Staden och regionen bör ha en generell god beredskap för nya energilösningar till exempel avseende anläggningar för framtida biobränslebaserad kraftvärmeproduktion, mark- eller tunnelförläggning av kraftledningar samt utbyggnader för biogasproduktion och distribution. Det finns goda erfarenheter från miljöarbetet i Hammarby Sjöstad som ska tas tillvara. Stadens satsning på nya miljöprofilområden är centrala för att Stockholm ska kunna förbli en internationell förebild för energieffektiva lösningar och en viktig marknad för aktörer som satsar på ny miljöteknik.

På senare tid har flera olika koncept för en mer energieffektiv bebyggelse utarbetats, som exempelvis så kallade passivhus. Det finns även en stor potential till att minska energianvändningen i befintliga bostäder och lokaler, i synnerhet mot bakgrund av att den äldre och mindre energieffektiva bebyggelsen är så dominerande i Stockholm. En sådan satsning har också inletts, framför allt på Järvafältet.

En modern avfallshantering ställer krav på planeringen

En annan utgångspunkt för planeringen är stadens mål om minskade avfallsmängder, omhändertagande av farligt avfall, ökat nyttiggörande av avfall samt om god tillgänglighet i avfallshanteringen. Avfallsmängderna ökar i takt med en växande befolkning men också på grund av att mängden avfall per person tenderar att öka. Utvecklingen inom avfallsområdet innebär ett ökat behov av platser för omlastning. Även om storstaden har goda generella förutsättningar för en effektiv avfallshantering, kvarstår svårigheter att skapa system för insamling av källsorterat avfall som är lättillgängliga och samtidigt väl anpassade till stadsmiljön.

Regionalt samarbete för en effektiv varuförsörjning

För att staden ska fungera krävs att varuförsörjningen kan ske rationellt, kostnadseffektivt och miljöanpassat. Idag går strömmarna av konsumtionsvaror till Stockholm huvudsakligen från södra och västra Sverige, men handelsströmmarna från öster ökar snabbast. Alltmer gods tenderar att transporteras på väg och med flyg medan järnvägstransporterna minskar.

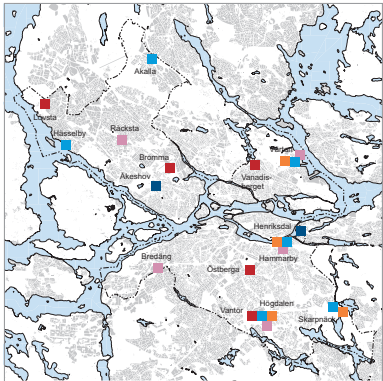
För stadens del finns större terminalområden vid Västberga-Årsta och Lunda. I Årsta kombiterminal omlastas gods mellan järnväg och lastbil. I Årsta partihallar hanteras livsmedel, medan Västberga och Lunda utgör omlastningsstationer och distributionscentra för en mängd olika varor. Områdena ligger nära kapacitetsstarka trafikleder och har en god tillgänglighet till målpunkterna för transporterna. Det finns starka skäl att i dagens läge behålla dessa verksamheter, trots att områdena är attraktiva för annan markanvändning. På längre sikt är det mycket som talar för en omstrukturering av godstransportsystemet och staden bör följa den utvecklingen.

En central regional fråga är god framkomlighet för gods- och varutransporterna, framför allt de som går till sjöss och på järnväg. Stadens initiativ om en ny containerhamn i Norvik har stor betydelse i detta sammanhang. Det är även viktigt att värna och utveckla sjötransporter för tunga godstransporterna av

exempelvis bergmaterial, eftersom denna typ av gods inte bör transporteras mer än 2–4 mil med lastbil för att hanteringen ska vara ekonomiskt och miljömässigt acceptabel.

Ett stort antal tekniska system som måste fungera

Det finns en rad andra tekniska system som måste fungera i dagens och morgondagens Stockholm. Väl fungerande system för el, värme, gas vatten och avlopp ska säkerställas i den efterföljande planeringen. IT-infrastruktur är även en central framtidsfråga för en hållbar tillväxt, inte minst för att informationsteknologin kan minska behovet av resande. Vidare kommer utvecklingen inom regionens elförsörjning och projektet ”Stockholms ström” att få betydelse för planeringen.



Större områden för stadens tekniska försörjning

- Transformatorstation
- Återvinningscentral
- Värmeverk/kraftvärmeverk
- Reningsverk
- Anläggning för gas

Planeringsinriktning

- Värna områden och anläggningar för Stockholms tekniska försörjning**
Staden ska värna områden med tillräckliga skyddsavstånd till bebyggelse och vid behov pröva nya platser. Lövsta reserveras som ett område för teknisk försörjning med hamnläge vilket exempelvis kan innebära en ny-etablering av en värmeproduktionsanläggning. Med tanke på den hårdnade konkurrensen om marken, bör staden verka för fler inbyggda eller underjordiska utrymmen för mellanlagring, upplag, reningsverk, bussdepåer och liknande.
- Intensifiera samarbetet kring anläggningar för nya energilösningar**
Stadens fysiska planering måste, i enlighet med energiplanen, möjliggöra nya lösningar för en förnyelsebar energiförsörjning såsom till exempel kraftvärmeproduktion baserad på biobränsle. Det bör finnas en beredskap för alternativa energikällor som solceller, vindkraft och geotermi med många småskaliga lösningar inom befintlig och ny bebyggelse.
- Främja goda bostäder och lokaler i miljöanpassade och energieffektiva hus**
Stadens planering och bygglovgivning ska främja bostäder med en god boendemiljö och energieffektiva hus både i den befintliga bebyggelsen och nya projekt. Det är viktigt att följa den tekniska utvecklingen inom området och ha beredskap för nya lösningar.
- Planera för ökad tillgänglighet i avfallshantering**
Miljöstationer och källsorteringsplatser för vardagsavfall ska förläggas till lättillgängliga platser, samtidigt som stadsmiljön beaktas. Sopsugssystem för hushållsavfall och nedgrävning av källsorteringsplatserna har stora fördelar, men det krävs en kombination av insamlingssystem som är anpassade till lokala och ekonomiska förutsättningar.
- Utveckla och värna funktionerna i stadens terminalområden**
Terminalområdena i Västberga-Årsta och Lunda ska värnas i sin nuvarande funktion, i enlighet med stadens riktlinjer för företagsområden. Staden måste dock ha beredskap för framtida förändringar inom transport- och logistikbranschen med en efterfrågan på mindre omlastningscentraler nära innerstaden.

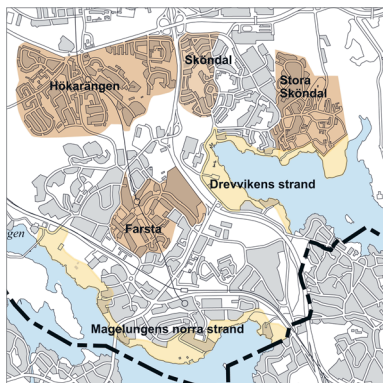
Riksintresse kraftledningsnät
Se översiktsplanens bilaga

MARKERING PÅ PLANKARTAN

- Större område för stadens tekniska försörjning
- Terminalområde

2.9

En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden



Kulturhistoriskt värdefulla miljöer
Bilden visar ett utdrag från Farsta, Hökarängen och Sköndal. Stadsmuseets klassificering av ytterstaden och översyn av miljöerna kommer att redovisas till kommunstyrelsen 2009/2010.



Kulturhistorisk klassificering av byggnader i innerstaden enligt beslut i kommunfullmäktige 1996. Bilden visar av delar av Östermalm.



Staden håller för närvarande på att ta fram Kulturvision 2030 för att möta framtidens behov inom kulturområdet. Utgångspunkten är bland annat att utveckla samarbetet med andra aktörer i regionen.

Stadens skönhet och identitet får ökad betydelse

Stockholm är en av världens vackraste städer med en rik kulturhistoria. Stadens vatten, närheten till naturen, de särpräglade kulturmiljöerna och många märkesbyggnader är kvaliteter som uppskattas av stockholmarna och besökare från hela världen. Allt pekar på att dessa värden får en större betydelse när konkurrensen mellan regioner ökar och en hållbar tillväxt bygger på att Stockholms identitet kan bevaras och utvecklas.

Ökad kunskap om stadens kulturhistoria

Att förvalta Stockholms kulturhistoriska värden är en central del i planering för stadens utveckling. Kunskapen om stadens historia har ökat kontinuerligt inte minst genom stadsmuseets satsningar på att inventera och värdera såväl byggnader som miljöer. Synen på vad som är värdefullt från kulturhistorisk synpunkt har breddats till att omfatta även senare tiders bebyggelse, industri- miljöer etcetera. Staden har idag tillgång till en rad planeringsunderlag som visar såväl fornlämningar som kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i innerstaden och stora delar av ytterstaden. För ytterstaden fullföljs nu den pågående inventeringen och klassificeringen samtidigt som kunskapen utvecklas inom andra områden.

De kulturhistoriska värdena är utgångspunkt när staden växer

I ÖP99 ingår Stockholms byggnadsordning som beskriver och anger förhållningssätt till stadens karaktärsdrag, där de kulturhistoriska värdena är en självklar del vid sidan av det särpräglade naturlandskapet. Byggnadsordningen har varit mycket värdefull för planering och bygglov i en växande stad och behandlas vidare i kapitel 3.

Stadens inriktning att bygga staden inåt har inneburit en rad förtätningar inom den befintliga bebyggelsen. Erfarenheten är att det är möjligt att göra moderna tillägg både i samspel med och i medveten kontrast till omgivande bebyggelse, utan att de grundläggande karaktärsdragen går förlorade. Det handlar emellertid alltid om att göra noggranna avvägningar mellan olika intressen. Stadsutveckling och förtätning skapar även förutsättningar att bygga vidare på tidigare visioner för Stockholm, till exempel när Lindhagensgatan omvandlas till en esplanad ända fram till Ulvsundasjön. Det skapar även spännande möjligheter att ge unika byggnader nytt liv. Ett aktuellt exempel är planerna på att omvandla en av gasklockorna i Hjorthagen till en kulturscen.

Visioner för en kulturstad i världsklass

I regionens varumärke "Stockholm – The Capital of Scandinavia" är kulturlivet en av grundpelarna. Stockholms kulturliv kännetecknas av starka institutioner, en väl utbyggd lokal kulturverksamhet, ett dynamiskt kulturliv inom alla konstområden samt ett växande antal festivaler. Regionen är också centrum för den svenska kulturindustrin när det till exempel gäller bokförlag och skivbolag.

Utbudet av upplevelser varierar mellan stadens delar

Stockholms innerstad har en stor attraktionskraft när det gäller lokaliseringar för kultur och upplevelser. Här finns idag merparten av regionens teatrar, museer och andra kulturinstitutioner. Det saknas dock inte idéer för att lokalisera nya större anläggningar för kultur, idrott och upplevelser i ytterstaden, bland annat inom olika integrationsprojekt. En sådan utveckling skulle på många sätt bidra till dynamiska effekter för ytterstaden.

Det bör samtidigt poängteras att det finns ett starkt lokalt kulturliv i många delar av ytterstaden med bland annat mindre teatrar och välbesökta bibliotek. Allt fler kulturutövare lyfter också fram ytterstaden som en kreativ miljö med ett stort utbud av lokaler som passar för kulturverksamhet. Även den offentliga

miljön i parker och på gator och torg har en stor betydelse för att Stockholm ska vara en mångsidig stad för kultur och upplevelser.

Besöksnäringen blir allt viktigare

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

Utmärkande platser och stråk för turister är bland annat Stadshuset, Slottet, Gamla stan, Djurgården och stråket från Drottninggatan mot Södermalm. Staden och berörda fastighetsägare har gjort flera upprustningar, men arbetet behöver fortsätta. Staden är därutöver en central port för de turister som även besöker andra delar av regionen, inte minst skärgården. Stockholms roll för besöksnäringen inom en allt större Stockholm-Mälarenregion kan vidareutvecklas.

Satsningar på mässor och evenemang i Stockholm

Stockholm har vidare en stark position som mäss- och kongresstad med Stockholmsmässan och satsningarna på Kistamässan och Stockholm Waterfront. Det har länge pågått diskussioner om att förbättra möjligheten till stora publika evenemang. Det pågår planering för en ny nationalarena i Solna och för Stockholmsarenan vid Globen. Det finns därutöver en mängd idéer om arenor för idrott och evenemang. Ett problem idag är att det saknas centrala ytor där tillfälliga evenemang kan anordnas. Det bör vara möjligt att utnyttja stadens vatten på ett nytt sätt för dessa tillfälliga aktiviteter.

Planeringsinriktning

- **Fortsätt att öka kunskapen om stadens kulturhistoria och beakta de kulturhistoriska värdena i planeringen**
I planeringen ska staden bevara och utveckla de kulturhistoriska värdena och tillgodose riksintressen för kulturmiljövården genom ett utvecklat samarbete mellan stadens förvaltningar och med de statliga myndigheterna. De särskilt värdefulla byggnaderna och miljöerna ska prioriteras, se vidare kapitel 3.
- **Utveckla Stockholms turiststråk och anläggningar för större evenemang**
De viktigaste turiststråken bör utvecklas genom en medveten planering. Evenemangsområdet på Södra Djurgården och idrottsområdet runt Stadion är prioriterat i likhet med stråket Drottninggatan-Götgatan-Globen där ombyggnaden av Slussen har en stor betydelse. Staden ska främja etablering av arenor av internationell karaktär, nya kulturinstitutioner och museer. Möjligheterna till ett brett utbud av evenemang i det offentliga rummet bör säkerställas bland annat genom fler ytor för såväl större som mindre evenemang.
- **Öka mångfalden av lokaler och offentliga miljöer för kultur och upplevelser**
Den offentliga miljön är en central del i en mångsidig storstad för kultur och upplevelser och det är viktigt att skapa intensiva miljöer med många värden. I samband med stadsutveckling ska behovet av lokaler som passar för kulturlivet studeras.

Populära bibliotek i ytterstaden

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

Antal besökare i större stadsdelsbibliotek i ytterstaden 2007.

Källa: Stockholms stadsbibliotek

Riksintresse kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården
- Gamla Enskede
- Gröndal
- LM:s Telefonfabrik och LM-staden
- Pungpinan
- Skogskyrkogården
- Årsta Centrum
- Norra och Södra Ängby
- Olovslund
- Vällingby-Råcksta
- Ålstensgatan

Se översiktsplanens bilaga

Riksintresset Kungliga nationalstadsparken

- Historiska landskapets natur- och kulturvärden
- Se översiktsplanens bilaga

Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad



Stockholms miljöprogram innehåller mål och riktlinjer för stadens miljöarbete. Antaget av kommunfullmäktige i november 2007.



Stockholms bullerkarta
Exemplet visar buller från vägtrafik, spårbunden trafik, flygtrafik och industri. Källa: miljöförvaltningen



Luftkvaliteten i Stockholm. Kartan visar gator och vägar där miljökvalitetsnormen för partiklar PM10 överträds 2006. Källa: miljöförvaltningen

Stadens miljöprogram anger inriktningen

I Stockholm finns stora förutsättningar för ett gott och hälsosamt liv. Planeringen ska utgå från en helhetssyn på människors hälsa och välbefinnande, där positiva och negativa faktorer vägs samman. Inriktningen för stadens miljöarbete formuleras i Stockholms miljöprogram. De viktigaste delmålen för översiktsplaneringen är att minska utsläppen från trafiken, öka andelen stockholmare som åker kollektivt, cyklar eller går samt att minska trafikbullret och utsläppen av växthusgaser från energianvändning.

Problem med trafikbuller har varit i fokus

Buller från vägtrafiken är ett av storstadens miljö- och hälsoproblem. I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka. Åtgärderna har omfattat skärmar och ljuddämpande fönster, men även riktat sig mot vägtrafiken, till exempel trängselskatten, lokala hastighetsbegränsningar och tunnelförläggningar. Det finns också intressanta försök med annan vägbeläggning och tystare däck som kan förbättra ljudmiljön i staden.

En svårighet i planeringen har varit att de nationella reglerna för bostäder i bullerutsatta områden varken har varit tydliga eller tillräckligt anpassade till storstädernas särskilda förutsättningar. För att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden samtidigt som Stockholm kan byggas ut på ett långsiktigt hållbart sätt, har staden i samråd med länsstyrelsen utvecklat den så kallade Stockholmsmodellen. Modellen ger under vissa förutsättningar möjligheter att göra avsteg från de nationella reglerna.

Stockholm-Bromma flygplats har unika förutsättningar

I mars 2008 förlängde staden upplåtelseavtalet för Stockholm-Bromma flygplats med Luftfartsverket till och med 2038. Avtalet är utformat utifrån att Bromma har unika förutsättningar eftersom flygplatsen är omgiven av stadsbebyggelse och är stängd nattetid.

Det nya avtalet ger möjligheter att pröva ny bostadsbebyggelse inom Ulvsundaområdet där de faktiska bullernivåerna idag och framöver understiger 55 FBN och 80 dBA max. Inom samtliga områden med motsvarande ljudnivåer bor redan idag runt 120 000 stockholmare. Ny bostadsbebyggelse kan motiveras även inom dessa områden med särskild hänsyn till möjligheten att åstadkomma god ljudmiljö på uteplatser. Någon ytterligare förtätning bör däremot inte ske inom stadsbebyggelsen med ljudnivåer över 55 FBN och 80 dBA max, oavsett om det där finns äldre byggrätter eller inte.

Parallellt med att ny bostadsbebyggelse provas i den närmare planeringen, kommer staden att verka för att staten preciserar riksintressets anspråk på omgivningarna samt delta i Boverkets pågående utredning av riktvärden för flygbuller. En av frågorna som, förutom buller, behöver belysas närmare är risk och säkerhet i flygplatsens omgivning.

Utmaningar för att nå en bättre luftkvalitet

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

Åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för partiklar och kvävedioxid bör i första hand ha generell karaktär och inriktas på att minska föroreningar vid källan. Viktiga åtgärder är förbättrad avgasrening och minskad dubbdäcksanvändning, men detta har staden små möjligheter att påverka. Planeringen kan

främja en markanvändning och ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter. Utformningen av bebyggelsen påverkar till viss del den lokala luftkvaliteten, men den har mycket begränsad effekt för situationen i staden som helhet.

Risk- och säkerhetsarbetet blir viktigare i en tät stadsmiljö

Den fysiska planeringen är en betydelsefull del i Stockholms stads risk- och säkerhetsarbete. En fortsatt förtätning innebär att många funktioner samlas på en begränsad yta och att komplexiteten i risk- och säkerhetsarbetet blir större. Det gäller inte minst bostadsbebyggelse i anslutning till verksamheter som kräver skyddsavstånd eller komplicerade infrastrukturprojekt med tunnlar, överdäckningar och markunderbyggnader.

Klimatförändringarna väntas medföra högre vattennivåer i Östersjön och att långvariga och intensiva regn blir vanligare. Detta kan ge översvämningar av Mälaren och andra sjöar och vattendrag, vilket kan påverka lågt belägna områden och dess tekniska försörjning. Grundvattennivåerna förväntas också variera mer, vilket kan leda till skred och skador på byggnader. Det är viktigt att successivt öka kunskapen om klimatförändringarnas konsekvenser, inte minst med tanke på att bebyggelse och infrastruktur har en lång livslängd.



Översvämningssrisker inom Stockholms stad före ombyggnad av Slussen, exempel från Ulvsundaområdet. Blå markering innebär 63 %, medan röd markering innebär 1 % risk för översvämning en gång på 100 år.
Källa: stadsbyggnadskontoret

Planeringsinriktning

- **Skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden**
Stockholmsmodellen för trafikbuller kan tillämpas vid detaljplanering för att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden, samtidigt som Stockholm byggs ut på ett långsiktigt hållbart sätt. När det gäller Stockholm-Bromma flygplats ska bullerfrågorna prövas särskilt.
- **Arbeta för förbättrad luftkvalitet i staden**
Planeringen ska stödja en utveckling mot en markanvändning och ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter och främjar kollektivt resande. Vid utformning av ny bebyggelse ska negativ påverkan på den lokala luftkvaliteten minimeras. I övrigt ska åtgärder inriktas på att minska föroreningarna vid källan.
- **Öka beredskapen för klimatförändringarna**
Vid planering i områden som hotas av översvämning eller skred måste byggnader och anläggningar anpassas efter riskerna. Samhällsviktiga funktioner lokaliseras till platser utanför riskområdena eller utformas med stor hänsyn till riskerna. Dagvatten bör i största möjliga utsträckning fördröjas och omhändertas lokalt med genomsläppliga ytor. Stadens grönska ska ges en viktig roll för att mildra effekterna av ett varmare klimat och för att vid stadens stränder jämna ut kraftigare vattenflöden.
- **Utveckla risk- och säkerhetsperspektiven i planeringen**
Risk- och säkerhetsfrågorna måste tydliggöras i ett tidigt skede i samarbete med berörda aktörer och behov av ytterligare planeringsunderlag prövas. Vid placering och utformning av ny bebyggelse ska riskkällor, enligt bilagd redovisning, identifieras och en bedömning görs av vilken riskhänsyn som måste tas.

Riksintresset Stockholm-Bromma flygplats

Se översiktsplanens bilaga

Miljö- och riskfaktorer

Se översiktsplanens bilaga

Miljökonsekvensbeskrivning

Se översiktsplanens bilaga

Stockholmsmodellen för detaljplaner och trafikbuller:

1. Bostäder ska byggas så att man kan sova ostört om natten (högst 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå inomhus).
2. Hälften av boningsrummen ska ligga mot tyst sida (högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fönstret).
3. Varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst uteplats (högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå).

MARKERING PÅ PLANKARTAN

 Bromma flygplats

3.

Stadsbyggnadsstrategier för hållbar tillväxt



Utgångspunkter för en långsiktigt hållbar strategi

3.I

I kapitel 2 redovisas de allmänna intressen som är mest aktuella med utgångspunkt från utmaningarna för stadsbyggandet och visionen om ett Stockholm i världsklass. Dessa planeringsinriktningar ligger till grund för den strategi för stadsbyggandet som presenteras i detta kapitel. En annan grundläggande utgångspunkt är Stockholms naturliga förutsättningar och kvaliteterna i den stadsbebyggelse som vuxit fram under århundradena.

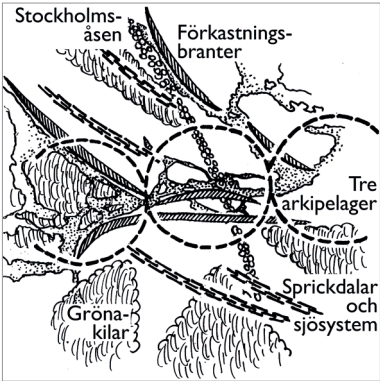
Ett särpräglat naturlandskap och tydliga årsringar

Stockholm har fått sin speciella prägel i ett skärgårdslandskap runt de tre stora vattenrummen i Mälaren, innerstaden och Saltsjön. De viktigaste landskapselementen är de väldiga öst-västliga förkastningsbranterna och de långsträckta sprickdalarna. Sprickdalarna omges ofta av de barrskogsklädda bergsryggar som fortfarande finns i stora delar av Stockholms yttre områden. Förkastningsbranter och sprickdalar genomkorsas i nord-sydlig riktning av Stockholmsåsen som för drygt tusen år sedan formade Stadsholmen som skärningspunkt mellan Mälarlanskapen och Östersjön.

Det ursprungliga Stockholm bestod av den medeltida bebyggelsen på Stadsholmen. Dagens Stockholm har vuxit fram med tydliga årsringar där varje tid satt sin prägel på stadsbyggandet. Årsringarna består av alltifrån stormakts-tidens rutnätsstad och det sena 1800-talets industrialisering till trädgårdsstäder från 1900-talets början och 1950-talsförorter som Vällingby. Gemensamt för alla dessa årsringar är att de är resultatet av en stark planeringstradition där stadsdelarna byggts ut efter ett förhållandevis starkt reglerat mönster. I Byggnadsordningen sorteras årsringarna in i tolv stadsbyggnadskaraktärer.

En infrastruktur som format stadens utveckling

1900-talets bebyggelseutveckling har i många avseenden styrts av utbyggnaden av infrastruktur, inte minst de spårbundna kommunikationerna. För stora



Naturlandskapets karaktärsdrag och starka landskapselement

- Tre arkipelager
- Förkastningsbranter
- Sprickdalar och sjösystem
- Stockholmsåsen
- Gröna kilar och gröna stråk

Källa: Stockholms Byggnadsordning



- Gamla Stan 1200-1800-tal
- Stenstaden 1880-1930
- Äldre förstad 1890-1920
- Villastad 1890-1930
- Trädgårdsstad 1910-1945
- Stenstadens krans 1930 och 40-tal
- Smalhusstad 1930-1950
- Tunnelbanestad 1950-1975
- Nyare stadsenklav 1980 och 90-tal
- Nyare kransstad 1990-tal
- Institutionsparker 1880-1950
- Verksamhetsområden 1900-talet

Tolv stadsbyggnadskaraktärer i Stockholm

Källa: Stockholms Byggnadsordning

delar av ytterstaden fungerar spårtrafiken, framför allt tunnelbanan, som stommen i stadsstrukturen. Tillgängligheten till och från innerstaden är mycket god från dessa förorter och det är en av förklaringarna till att Stockholm har en så hög andel kollektivtrafikresenärer.

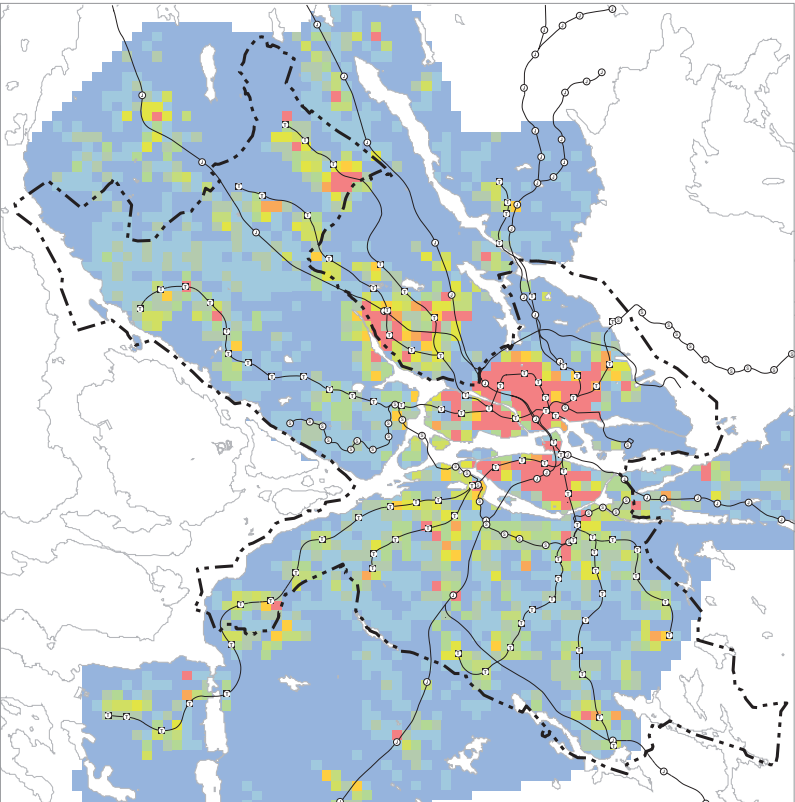
Den radiella stadsstruktur som formats av spårtrafiken har fungerat väl under huvuddelen av 1900-talet, men det har blivit allt tydligare att denna struktur inte tillgodoser alla behov som finns idag. Mellan bandet av stadsdelar i ytterstaden finns ofta stora infrastrukturanläggningar och grönområden av olika karaktär. Bristfälliga tvärförbindelser och svaga fysiska kopplingar underlättar inte människors rörelsemönster eller integration mellan områden.

I översiktsplan 1999 var den övergripande inriktningen att behålla dessa delar av den sammanhängande grönsstrukturen. Det finns dock starka skäl att gå ifrån denna principiella inriktning i takt med att staden växer och stockholmarnas behov förändras. Ambitionen i denna översiktsplan är att lägga till ett modernt stadsmönster till efterkrigstidens Stockholm.

Blandade och ensidiga stadsdelar med olika intensitet

Visionen om ett Stockholm i världsklass handlar på många sätt om en levande och växande stad där olika funktioner blandas. Förebilden är inte sällan innerstadens intensiva stadsmiljö med ett mångsidigt innehåll av bostäder, arbetsplatser och service som lockar många stockholmare och besökare.

Stockholm är glest bebyggt i jämförelse med andra storstäder. Det är i innerstadens täta bebyggelse som exploateringsstalen är högst tillsammans med andra delar av den centrala regionen och i Kista. Det finns visserligen täta områden även i andra delar av regionen, till exempel i Vällingby och Skärholmen, men det handlar om avgränsade delar av dessa förorter. Slutsatsen är att det finns en betydande förtätningspotential i stora delar av Stockholm och att en ökad täthet kan bidra till en mer levande miljö i enlighet med visionen.



Täthet i Stockholm. Kartan visar områdestäthet i form av exploateringsstal i 10 hektar stora rutor. Rött innebär över 1, gult kring 0,5 och blått under 0,1 i exploateringsstal.
Källa: Spacescape, RTK och stadsbyggnadskontoret

De centrala delarna av regionen skiljer även ut sig när det gäller blandningen av bostäder och arbetsplatser. I övriga stadsdelar dominerar bostäderna med undantag för grönområden och renodlade verksamhetsområden, vilket hänger samman med den tidigare inriktning i stadsplaneringen att separera funktioner från varandra. Även om det finns viktiga verksamhetsområden i de flesta delar av Stockholm, är det långt kvar till målen om en blandad stad i den befintliga bebyggelsen.

Ett levande och tryggt stadsliv hänger även samman med den offentliga miljön, hur man rör sig i staden och hur olika funktioner samspekar i ett mer lokalt perspektiv. Olika delar av Stockholm fungerar olika väl i detta avseende. Många pekar på att ett finmaskigt nät av gator, gång- och cykelstråk ger fler alternativa möjligheter att röra sig och att det har en stor betydelse för tryggheten. Detta är en annan utgångspunkt för strategierna i denna översiktsplan.

Sammanvägningar för ett tätare och mer sammankopplat Stockholm

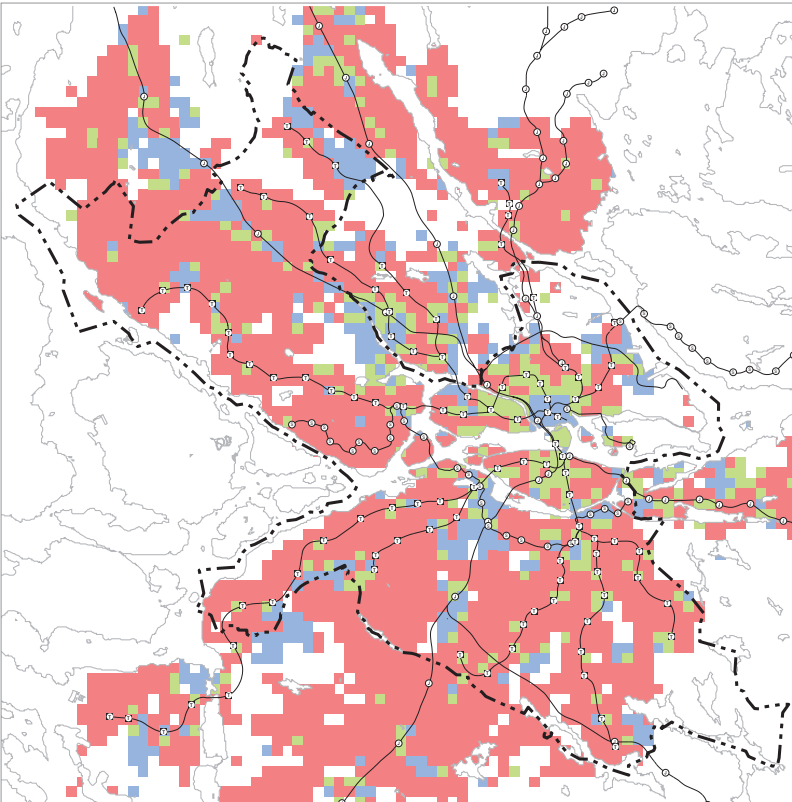
En samlad strategi för stadsbyggandet förutsätter avvägningar mellan intressen som inte sällan konkurrerar med varandra. Man behöver till exempel väga behovet av mindre kompletteringar på många håll i staden mot nyttan av att göra samlade större satsningar. Ett annat exempel är avvägningen mellan att utnyttja centrala Stockholms potential och att prioritera områden där marknadsförutsättningarna inte är fullt lika goda. Fördelarna med att koppla samman staden måste också vägas mot värdet av stora sammanhängande grönområden.

Stadsbyggnadsstrategierna som presenteras i denna översiktsplan består av fyra delar som tillsammans handlar om att skapa ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Strategierna innebär att centrala Stockholm ska fortsätta att utvecklas, att en satsning ska ske på tyngdpunkter i ytterområden och att stadens delar ska kopplas samman på ett bättre sätt. Dessutom föreslås en strategi för att bevara och utveckla en levande stad även i andra delar av Stockholm.



Space syntax-analys är en metod att mäta hur integrerad stadsmiljön är, utifrån beräkningar av hur gator och gångstråk hänger samman med varandra. Exemplet visar delar av sydvästra söderort där gula och röda nyanser indikerar hög integration medan blåa färger visar på låg integration.

Källa: Spacescape, RTK och stadsbyggnadskontoret



Blandning av funktioner. Kartan visar relationen mellan boyta och lokalyta i 10 hektar stora rutor. Rött är mer än 75 %, grönt 25–75 % och blått mindre än 25 % boyta.

Källa: Spacescape, RTK och stadsbyggnadskontoret

Strategi 1

Fortsätt att stärka
centrala Stockholm



Centrala Stockholm har en särställning i Stockholm-Mälarenregionen och fungerar på många sätt som tillväxtmotor för hela landet. I innerstaden finns en rad attraktiva områden på Stockholms bostadsmarknad, merparten av regionens kultur- och nöjesutbud och en mängd företag och verksamheter med hög internationell profil.

Det är viktigt att de centrala delarna även i framtiden kan behålla sin synnerligen stora betydelse för regionen och landet. En tät stad i de centrala delarna av regionen främjar även i flera avseenden en hållbar utveckling inte minst på grund av de goda möjligheterna till hållbart resande. Staden bör därför fortsätta sin planering för att stärka centrala Stockholm.

Satsningen på stadsutvecklingsområden
fullföljs med miljöprofilering av två områden

Omvandlingen av tidigare hamn- och industriområden till nya stadsdelar har varit framgångsrik. Planeringsläget för respektive stadsutvecklingsområde framgår av appendix till denna översiktsplan.

Satsningen är ett långsiktigt åtagande från Stockholms stad och den ska fullföljas successivt de kommande åren, i nära samarbete mellan förvaltningar och bolag i Stockholms stad och med privata bygg- och bostadsföretag. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad visar att en långsiktig planering, en gemensam målbild och ett stegvist genomförande ger goda förutsättningar för att skapa levande och variationsrika stadsdelar med egna identiteter.

Den gemensamma målbilden för stadsutvecklingsområdena i centrala staden ska även fortsättningsvis vara täta och attraktiva stadsdelar med blandad användning och med hög kvalitet på bebyggelsen och de offentliga miljöerna. Det är viktigt att ta tillvara möjligheterna att koppla samman dessa områden med såväl övriga innerstaden som närliggande stadsdelar i ytterstaden och omgivande kommuner.

Genomförandet ska präglas av hållbart stadsbyggande med miljöeffektiva lösningar. För Norra Djurgårdsstaden och Västra Lilljeholmen/Lövholmen ska en särskild miljöprofil utarbetas, med utgångspunkt från erfarenheterna av miljöarbetet i Hammarby Sjöstad. I Norra Djurgårdsstaden ska fokus ligga på energianvändning, transporter, klimatanpassning, kretslopp och livsstilsfrågor med målet att stadsdelen ska vara fossilbränslefri år 2030. För Lövholmen ska profilen utarbetas i samarbete med byggherrarna i området.

Förnyelsen av city fortsätter och framtidens
noder i innerstaden uppmärksammas

City är det viktigaste arbetsplatsområdet i Stockholm, ett centrum för beslutsfattandet i Sverige och ett centralt offentligt rum för regionens invånare och besökare från hela världen. Stockholms stad har sedan 1990-talet arbetat aktivt med en omvandling av city med fokus på att skapa attraktiva offentliga miljöer, kommersiella lokaler och nya bostäder i vissa stråk.

Vägledning

- Skapa täta och attraktiva stadsdelar med blandat innehåll och offentliga miljöer av hög kvalitet.
- Tillvarata möjligheterna att stärka kopplingar mellan stadsutvecklingsområdena och omgivande stadsdelar.
- Vidareutveckla det hållbara stadsbyggandet och miljöeffektiva lösningar särskilt i stadens två miljöprofilområden.



Detta förnyelsearbete behöver vidareutvecklas och samordnas med de infrastruktursatsningar som planeras på Norrmalm. Inriktningen ska vara en intensiv stadsmiljö med attraktiva huvudstråk och en bättre vattenkontakt. Den största omvandlingen kan ske i de västra delarna av cityområdet, med citybanans nya stationsfunktioner och en framtida överdäckning av bangården. Den yngre bebyggelsen i city måste även i övrigt kunna förnyas och omvandlas för att möta behoven av moderna kontorslokaler, citynära bostadsbebyggelse och publika verksamheter. I takt med att staden växer behöver cityrelaterade funktioner prövas även i närliggande områden och planeringen bör utgå från ett utvidgat cityområde (se karta i appendix).

Även andra delar av innerstaden har förutsättningar som påminner om city med ett betydande inslag av arbetsplatser och kommersiell service och med mycket hög regional tillgänglighet. De satsningar på ny infrastruktur som ingår i denna översiktsplan innebär på sikt ett stort omvandlingstryck vid ett antal centrala punkter. Dessa satsningar ger även möjligheter att avlasta Centralstationen och T-centralen som idag har en trafikbelastning som under rusningstid som närmar sig kapacitetstaket. Det handlar framför allt om omvandlingen av Slussen med en förbättrad tillgänglighet österut och Odenplan med ett nytt stadsbibliotek, en pendeltågsstation och en framtida förlängning av tunnelbanan. Även Fridhemsplan får ett avsevärt mer centralt läge i och med stadsutvecklingen på Kungsholmen och de föreslagna framtida förstärkningarna av kollektivtrafiken i västra innerstaden.

En modern vetenskapsstad i unik miljö stödjer högre utbildning och forskning i världsklass

Den högre utbildning och forskning som främst universitetet, Kungliga Tekniska Högskolan, Karolinska Institutet bedriver i de norra delarna av innerstaden har en stor betydelse för Stockholm-Mälarenregionens internationella konkurrenskraft. De långsiktiga utbyggnadsbehov som finns inom dessa verksamheter behöver därför tillgodoses samtidigt som den unika miljön i dessa delar av Stockholm bevaras.

Huvuddelen av universitetets områden och enstaka delar av KTH ligger inom Kungliga Nationalstadsparken och här gäller den inriktning som formuleras i den fördjupade översiktsplanen för området. I den planen pekas Albano ut som ett förändringsområde med tät bebyggelse och i övrigt poängteras vikten av bättre förbindelser till omgivande friområden samt mellan universitetet, KTH och Karolinska-Norra Station. För att möta behoven av högre utbildning och forskning bör staden intensifiera planeringen för att skapa en modern vetenskapsstad.

Planeringen för en mer sammanhållen stadsmiljö i Stockholms närförorter utvecklas

De stadsdelar som gränsar till dagens innerstad och till de nya stadsutvecklingsområdena har det senaste decenniet blivit allt mer attraktiva. Det korta avståndet till malmarna och närheten till vatten och grönområden är självklara delar i närförorternas dragningskraft. Här finns också en väl fungerande kollektivtrafik, inte minst genom tvärbanan och tunnelbanan.

Dessa stadsdelar är i huvudsak glest exploaterade i jämförelse med innerstadsbebyggelsen. Det pågår program- och utredningsarbete för hur en fortsatt förtätning med bostäder och verksamheter kan ske, både i stadsutvecklingsområden och i andra delar av närförorterna. Denna planering bör fortsätta så att den höga tillgängligheten kan tas tillvara och möjligheterna att stärka kopplingarna mellan olika stadsdelar kan utnyttjas.

Det övergripande målet ska vara att skapa en tätare, sammanhållen, mer mångsidig och levande stadsmiljö där det finns förutsättningar till ett bredare

Vägledning

- Vidareutveckla förnyelsen av city med fokus på intensiva stadsmiljöer, attraktiva huvudstråk och modern citybebyggelse.
- Håll en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens övriga centralpunkter.



Vägledning

- Skapa en modern vetenskapsstad som tillgodoser utvecklingsbehoven inom högre utbildning och forskning.
- Utveckla Albano till en tät stadsmiljö och förbättra förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik mellan universitetet, KTH och KI.
- Bevara de stora natur- och kulturvärdena i området.



© Dick Clevestam / Johnér

Vägledning

- Planera för en sammanhållen, tät och levande stadsmiljö i Stockholms närförorter.
- Säkerställ behovet av innehållsrika parker, attraktiva offentliga miljöer och stråk.
- Pröva särskilt den lämpliga utvecklingen i gränzonen mellan centrala Stockholm och omgivande stadsdelar.

utbud av bostäder, verksamheter, service, kultur, upplevelser etcetera. Det innebär påtagliga förändringar inom flera av närförorterna. Samtidigt ska värdet av den kulturhistoriska och karaktärsskapande bebyggelsen från olika epoker beaktas, liksom betydelsen av attraktiva parker och naturområden. Förbättrad rörlighet för gång- och cykeltrafik och minskade barriäreffekter ska även vara prioriterat.

På plankartan har centrala stadens utvidgning avgränsats schematiskt. Gränsen är med andra ord inte exakt utan måste prövas i den fortsatta planeringen.

Målkonflikter för hållbar tillväxt

En ytterligare förtätning i centrala Stockholm kräver åtgärder för att klara godtagbara nivåer för buller och luftföroreningar från trafiken. I en allt tätare miljö ökar också komplexiteten i risk- och säkerhetsarbetet. Samtidigt har en tät stad i de centrala delarna av regionen tydliga fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv. De befintliga markresurserna utnyttjas effektivt och den höga tillgängligheten till kollektivtrafiken tillvaratas. Även ur ett socialt perspektiv finns vinster med att innerstaden växer utanför tullarna.

Fortsatt stadsutveckling i centrala Stockholm har stor betydelse för regionens konkurrenskraft och den innebär ett ökat utbud av bostäder och arbetsplatser i lägen som attraherar många. De stora och komplicerade projekten innebär dock även höga kostnader för Stockholms stad och förutsätter ett successivt genomförande med beaktande av ekonomiska förutsättningar.

Satsningen på centrala Stockholm innebär högre konkurrens om marken och att vissa grönytor tas i anspråk. Samtidigt ökar behovet av goda park- och rekreationsytor i takt med en ökande befolkning. Frågor som rör natur- och kulturvärden ställs på sin spets i planeringen för en mer sammanhållen och tätare stadsmiljö. Det är angeläget att tillvarata möjligheten att ge liv åt såväl parker som äldre bebyggelse i samband med stadsutvecklingen.

En annan målkonflikt rör fördelarna med att förnya cityområdet kontra de kulturhistoriska värdena i Stockholms innerstad, till exempel när det gäller upplevelsen av stadens fronter mot vattenrummen, silhuetter och topografi. En angelägen utveckling i västra city och en omvandling med högre bebyggelse i övriga cityområdet behöver prövas noggrant med hänsyn till konsekvenserna för denna typ av värden.



Stockholm är på många sätt en enkärnig stad. Under efterkrigstiden utvecklades visserligen några starka centra i ytterstaden, men dåtidens planer på en blandad stad med bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner i dessa områden har inte realiserats. Undantaget är Kista som håller på att få ett innehåll som kan jämföras med innerstaden.

En hållbar tillväxt och utveckling mot ett Stockholm i världsklass kräver en bättre balans mellan stadens delar än idag. Staden behöver därför stödja utvecklingen av en mer flerkärnig struktur med täta och innehållsrika tyngdpunkter i ytterstaden.

I översiktsplanen redovisas ett antal tyngdpunkter utanför den centrala staden som har mer eller mindre påtaglig utvecklingspotential. Områdena har skilda utgångslägen och förutsättningar i övrigt, men gemensamt är att samtliga utgör viktiga knutpunkter i kollektivtrafiken och i huvudsak god eller mycket god tillgång till service. Planeringsförutsättningar och utvecklingsmöjligheter för respektive område redovisas i appendix till översiktsplanen.

Satsningen på tyngdpunkter samordnas med utveckling av Stockholms infrastruktur

En satsning på attraktiva tyngdpunkter förutsätter att de har en mycket god tillgänglighet in till centrala staden med både väg- och spårtrafik. De stora infrastruktursatsningar som redan är påbörjade eller beslutade, som framför allt Citybanan, skapar ett nytt läge och en unik möjlighet att tillvarata ytterstadens potential.

Det är även nödvändigt att vidareutveckla högklassiga kommunikationer med omgivande stadsdelar så att tyngdpunkterna kan kopplas ihop med varandra och på sikt bilda ett sammanhängande nätverk. Planerna på ny tvärgående spårtrafik i både västerort och söderort kommer att förbättra tyngdpunkternas läge i regionen avsevärt och öka intresset för bostadsbyggande och andra etableringar.

Därutöver är det viktigt med en mycket god lokal tillgänglighet från de omgivande stadsdelarna, så att det breda utbudet av service, kultur och andra verksamheter kan komma de närliggande områdena till del. Staden bör utveckla starka och levande kommunikationsstråk som stödjer kollektivtrafik, gående och cyklister. Tyngdpunkterna kan på detta sätt även fungera som viktiga omstigningspunkter mellan olika trafikslag.

Fler attraktiva bostäder och mångsidiga stadsmiljöer utvecklas i tyngdpunkterna

Satsningen på tyngdpunkter bygger på att dessa stadsdelar ska utredas för en mer omfattande förtätning och stadsutveckling. De övergripande målen är att skapa mångsidiga och täta stadsmiljöer med en stor blandning av boende, parker, verksamheter och service etcetera. Den nya bebyggelsen ska ge tyngdpunkterna en tätare stadskaraktär och varierad utformning. Det är av stor

Vägledning

- Samordna utvecklingen av tyngdpunkter med Stockholm-Mälardalens framtida transportsystem.
- Utveckla ett sammanhängande nätverk av tyngdpunkter i söderort och västerort.
- Öka sambanden mellan tyngdpunkter och omgivande stadsdelar.





Vägledning

- Vidareutveckla en mångsidig stadsmiljö med utgångspunkt från områdets kvaliteter.
- Planera för ett variationsrikt utbud av bostäder som attraherar många stockholmare.
- Utveckla innehållet i parkerna och förbättra tillgängligheten till värdefulla grönområden.



betydelse att utformningen av offentliga miljöer på gator och torg håller en hög klass och tillför kvaliteter som lockar många att vistas där.

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

För att utvecklingen i tyngdpunkterna ska bli lyckosam, krävs att planeringen tar fasta på de kvaliteter som finns i området och bygger vidare på stadsdelens karaktär. I vissa fall kommer det att krävas mer påtagliga förändringar till exempel för att minska infrastrukturens barriäreffekter och vidareutveckla trafik- och gatumiljön så att det blir mer attraktivt att röra sig i stadsmiljön. Den omvandling som skett i Vällingby visar att en stegvis förnyelse av centrum och omgivande bostadsområden kan genomföras samtidigt som unika kulturhistoriska värden tillgodoses.

En satsning på komplettering med nya, högklassiga boendemiljöer har, tillsammans med bland annat kvaliteten på områdets skolor, en betydelse för stadsdelarnas anseende och främjar en positiv utveckling även i stort. Flera av tyngdpunkterna har ett förhållandevis ensidigt utbud av bostäder. Ett mer variationsrikt utbud kan locka fler bostadskonsumenter och ge ökade möjligheter till boendekarriär i den egna stadsdelen.

En annan nyckelfaktor är utvecklingen av park- och grönområden, inte minst med tanke på att mindre värdefulla gröna ytor kan behöva tas i anspråk för att förnya stadsmiljön. En utgångspunkt för planeringen är att infoga park- och grönområden som delar av stadsmiljön och att grönområdenas attraktivitet mer beror på deras innehåll, utformning och tillgänglighet än på deras storlek. Kunskaperna om stockholmarnas tillgång till parker och natur och hur de värderar närliggande grönområden kommer att vara mycket värdefulla i den fortsatta planeringen.

En mångfald av verksamheter och service utvecklas successivt utifrån de lokala förutsättningarna

Staden behöver ha en generellt hög beredskap för en kraftig ökning av antalet arbetsplatser. En långsiktig satsning på tyngdpunkter har i det perspektivet en strategisk betydelse för Stockholm som företagsstad. Bredden av tyngdpunkter med olika profiler och en variationsrik bebyggelse ger spännande etableringsmöjligheter för näringslivet både idag och längre fram i tiden. Fler arbetsplatser bidrar också positivt till en ännu mer levande stadsmiljö under större delar av dygnet.

En utveckling av företag och verksamheter behöver ske utifrån de lokala förutsättningarna. I vissa områden är utgångsläget gott och utvecklingen i Kista är ett exempel på att avståndet till city inte behöver vara avgörande för företagens intresse av att investera i utvecklingsprojekt utanför den centrala staden. Även i ett område som Älvsjö finns intressenter som ser möjligheter att dra nytta av det strategiska läget och den goda tillgängligheten.

I andra områden är intresset för nya arbetsplatser i dagsläget svagare. Det kommer där att krävas ett stort engagemang från stadens sida och ett brett samarbete med många aktörer om målsättningarna om en mångfald av verksamheter långsiktigt ska kunna realiseras. Utmaningen handlar bland annat om att uppnå en kritisk massa för olika typer av verksamhetsetableringar och att locka nyckelaktörer som kan dra till sig andra verksamheter och skapa en positiv spiral för området. Även befintliga företagsområden i närheten kan behöva få en förändrad karaktär till följd av näringslivets framtida utveckling.

En fördel är att samtliga tyngdpunkter har ett mer eller mindre starkt utbud av kommersiell service. Servicesektorn utgör även en viktig framtidsbransch och en stor arbetsgivare för dem som bor i närliggande stadsdelar. De stora centrumen i Farsta, Skärholmen, Vällingby och Kista lockar en stor mängd besökare och de utgör en stor potential som kan tas tillvara ytterligare. Även de andra tyngdpunkterna har förutsättningar att utveckla serviceutbudet i takt med att flera bostäder och arbetsplatser byggs.

Även den offentliga servicen har redan idag delvis koncentrerats till översiktsplanens tyngdpunkter. Här finns i regel vårdcentral, grund- eller gymnasieskolor och ofta stadsdelsförvaltningens huvudkontor. Mer specialiserad verksamhet som riktar sig till många stockholmare, som exempelvis ett yrkesgymnasium, kan med fördel etableras på dessa platser, inte minst med tanke på den goda regionala tillgängligheten.

Kultur, upplevelser och idrott ökar attraktiviteten

För att öka attraktionskraften i tyngdpunkterna bör staden verka för att utbudet av kultur, evenemang och upplevelser breddas. Denna typ av verksamheter attraherar många människor och har en nyckelroll för ett områdes identitet och utveckling.

Tyngdpunkterna har i många fall förutsättningar att bli starka målpunkter för kultur, upplevelser och idrott för såväl intilliggande områden som besökare från regionen i övrigt. En sådan utveckling pågår på flera platser, till exempel genom Stadsteaterns scen i Skärholmen eller planeringen för en ny sorts stadsdelsbibliotek i Kista. Stockholmsmässan med tillhörande hotell i Älvsjö är redan idag ett av regionens starkare besöksmål.

Det finns ett långsiktigt behov av att öka mångfalden av större anläggningar och arenor för kultur, upplevelser och idrott. Staden bör pröva möjligheten att styra denna typ av etableringar till ytterstadens tyngdpunkter. Tillgången på utvecklingsbar mark är större i tyngdpunkterna än i centrala Stockholm och tillgängligheten för besökare är överlag fullt jämförbar med mer centrala lägen, inte minst när de planerade förstärkningarna av infrastrukturen genomförs. Denna typ av spektakulära lokaliseringar kan också bli viktiga symbolprojekt eller nya landmärken som i sin tur kan främja en positiv utveckling även inom andra sektorer.

Satsningen förutsätter en allsidig utvecklingsplanering och stegvis utbyggnad

Satsningen på att utveckla attraktiva tyngdpunkter behöver ske med ett långsiktigt perspektiv. För att satsningen ska falla väl ut krävs ett omfattande engagemang från många aktörer. Det handlar delvis om en ny form av planering, med andra typer av utmaningar än i dagens stadsutvecklingsområden. En stadsutveckling i tyngdpunkter innebär att mer eller mindre omfattande förtätningar i befintliga stadsdelar ska studeras. Det ställer nya krav på helhetsperspektiv i planeringen och på en god dialog med dem som idag bor och verkar i områdena.

Det är inte möjligt eller ens önskvärt att satsa på alla tyngdpunkterna samtidigt och de lokala förutsättningarna och utvecklingen i samhället kan ändras relativt snabbt. Beslut om genomförande av denna strategi måste fattas kontinuerligt av kommunfullmäktige i samband med beslut om budget, med stöd av en rullande översiktsplanering. Frågor som rör genomförandet utvecklas i kapitel 4.

Vägledning

- Skapa goda etableringsmöjligheter för dagens och morgondagens företag och verksamheter.
- Arbeta för ett breddat utbud av kommersiell service.
- Utveckla den offentliga servicen i tyngdpunkterna i samband med stadsutvecklingen.

Vägledning

- Profilerar tyngdpunkter för kultur och upplevelser med regional prägel.
- Öka möjligheterna till idrott och rekreation.



Vägledning

- Planera för utvecklingen av tyngdpunkter utifrån ett helhetsperspektiv och en god dialog med boende och verksamma.
- Möjliggör stegvis utbyggnad och en god samordning inom Stockholms stad.

Målkonflikter för hållbar tillväxt

En utveckling av ett mångsidigt innehåll i tyngdpunkter riskerar att försämra tillgången till service i omgivande stadsdelar, där utbudet ibland är bristfälligt redan idag. En koncentration av servicen i tyngdpunkter är dock mer fördelaktigt än en fortsatt utveckling mot mer externhandel. Det förutsätter att tillgängligheten från omgivande områden är hög och föreslagna förstärkningar av kollektivtrafiken är därmed betydelsefulla.

I likhet med stadsutveckling i centrala Stockholm innebär en omfattande kompletteringsbebyggelse och förändring av stadsmiljön stora kostnader för staden. En mer balanserad tillväxt i regionen är samtidigt positiv ur flera perspektiv. Utvecklingen av tyngdpunkter innebär därutöver att den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas mer effektivt eftersom fler människor då rör sig ut från innerstaden i rusningstrafik.

En annan målkonflikt som måste hanteras är hur förändringarna påverkar de kulturhistoriska värden som finns i tyngdpunkterna, i till exempel tidstypiska 1960-talsförorter. Det blir särskilt viktigt att studera hur dagens kvaliteter kan vidareutvecklas, även om alla karaktärsdrag inte kan bevaras. Det bör även poängteras att en koncentrerad satsning på några stadsdelar innebär att andra områden inte kommer att förändras på ett lika genomgripande sätt.

Vidare måste värdet av befintliga grönområden ställas mot möjligheten att vidareutveckla stadsmiljön. Även i detta sammanhang är det viktigt att framhålla att en koncentrerad förtätning totalt sett medför att värdefulla grönområden kan behållas i omgivningarna. Utvecklingen i tyngdpunkterna behöver dock präglas av en aktiv parkplanering för att skapa mer innehållsrika och tillgängliga parker för en större befolkning.



Stockholms stad har högt ställda långsiktiga mål om en mer sammanhållen stad utan sociala och fysiska barriärer. Många områden i Stockholm är bristfälligt integrerade med omgivande stadsdelar och kollektivtrafiken stöder i regel inte resor till andra målpunkter än innerstaden. Det är angeläget med en långsiktig strategi för att fysiskt koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö. Därmed ökar stockholmarnas möjligheter att mötas och att ta sig till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter på ett hållbart sätt.

I översiktsplanen redovisas ett antal principer för att koppla samman Stockholms delar ur både ett regionalt och ett mer lokalt perspektiv. Strategin bygger till stor del på förstärkningar av infrastruktur. Därutöver handlar det om ny sammanhängande bebyggelse i strategiska lägen och i viktiga stråk samt om utveckling av fler mötesplatser i de grönområden som ofta skiljer ytterstadens stadsdelar från varandra.

Förstärkningar av infrastrukturen stödjer fortsatt integration i Stockholm-Mälarenregionen

Tillgängligheten till centrala Stockholm är överlag god från de flesta områden inom stadens gränser. Det finns dock stora kapacitetsbrister mellan norra och södra regiondelarna över det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet, framför allt under rusningstrafik. Dessa brister blir allt mer påtagliga i takt med att befolkningen ökar och risken är att delar av regionen blir isolerade och att regionens dynamik inte tas tillvara.

Genomförandet av Citybanan och Mälarbanan är de enskilt viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Staden prioriterar även Förbifart Stockholm för att knyta samman norra och södra regionen. För att få största möjliga effekt av dessa stora projekt, krävs en god samordning med utvecklingsplaneringen vid viktiga knutpunkter inom stadens gränser.

Därutöver behövs en rad åtgärder för att vidareutveckla ett modernt transportsystem i regionen. Tunnelbanesystemet är på centrala sträckor hårt ansträngt och behöver byggas ut med bland annat en ny gren mot Nacka och en förlängning av gröna linjen mellan Odenplan och Karolinska. I centrala Stockholm finns även behov av att avlasta tunnelbanenätet och belastningen på T-centralen genom en modern spårvagnstrafik. I översiktsplanen redovisas bland annat en omvandling av busslinje 4 till spårvagn och på sikt en västlig kollektivtrafikförbindelse från Älvsjö mot universitetet via Fridhemsplan.

Ytterstadens tyngdpunkter blir starka noder i framtidens infrastruktur

Transportsystemet har en starkt strukturerande effekt på samhällsutvecklingen, men alltför ofta har trafikplaneringen bedrivits vid sidan av bebyggelseplaneringen. Den planerade satsningen på tyngdpunkter förbättrar möjligheterna att samordna planeringen för framtidens kommunikationsstråk och ytterstadens nya utvecklingsområden.



Vägledning

- Prioritera genomförandet av Citybanan och Förbifart Stockholm för att skapa starka förbindelser mellan södra och norra Stockholm.
- Verka för en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken som stödjer fortsatt integration i Stockholm-Mälarenregionen.

Vägledning

- Verka för attraktiva kommunikationsstråk mellan ytterstaden tyngdpunkter som stödjer ett hållbart resande.
- Utveckla samspelet mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur.



Vägledning

- Utveckla nya stadsmiljöer i viktiga kommunikationsstråk i anslutning till tyngdpunkter.
- Planera för ny bebyggelse som minskar barriäreffekter och miljöstörningar från trafiken samt skapar nya kopplingar-
- Öka tillgängligheten till attraktiva grönområden och skapa goda möten mellan bebyggelse och grönområden.



För att nå en hållbar tillväxt i hela Stockholm, krävs en infrastruktur som kopplar samman ytterstadens tyngdpunkter med varandra. Tvärbanan som idag går mellan Hammarby Sjöstad och Alvik är ett exempel på hur en tydlig kollektivtrafik inte bara förbättrar tillgängligheten utan även främjar en attraktiv stadsmiljö med starka stadsmässiga samband.

I översiktsplanen redovisas en rad kommunikationsstråk mellan tyngdpunkter som bör förstärkas på kort och lång sikt. Förutom förlängningar av tunnelbana mellan Akalla-Barkaby och Hagsåtra-Älvsjö, handlar det om nya spårvägar i form av Tvärbana Norr och Spårväg Syd. När det gäller de långsiktiga förstärkningarna av kollektivtrafiken i centrala och östra söderort innebär planen inget ställningstagande till vilket trafikslag som är mest lämpligt.

En mer integrerad ytterstad skapas med nya sammanhängande stadsmiljöer och förstärkta kopplingar

Det pågår idag planering på flera platser för att åstadkomma en mer sammanhängande stadsmiljö med ny bebyggelse och en mer stadsmässig trafik- och gatumiljö. Denna inriktning är påtaglig i de stora stadsutvecklingsområdena i centrala Stockholm, men även i exempelvis planerna för Ågesta Broväg i Farsta och Löfstavägen i Hässelby.

Erfarenheterna från dessa projekt är goda och i denna översiktsplan redovisas andra stråk som bör studeras vidare med motsvarande utgångspunkter. De gemensamma målen är att ny stadsbebyggelse ska bidra till en mångsidig urban miljö där det är mer lockande att promenera och att använda cykeln för vardagsresor. En samlad satsning på de viktigaste stråken kan även, tillsammans med förtätningar i tyngdpunkter, ge helt nya förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik.

I vissa fall kan planeringen inriktas på att överdimensionerade vägar omvandlas till mer stadslika huvudgator med ny omgivande bebyggelse, precis som Löfstavägen. I andra fall bör stadsutvecklingen inriktas på att minska barriärer och skapa nya kopplingar över vägar och spår.

I översiktsplanen ingår flera framtida och redan påbörjade vägprojekt som bland annat innebär avsevärda miljöförbättringar genom överdäckningar eller andra åtgärder. Här skapas möjligheter att länka samman staden med ny bebyggelse och samtidigt minska störningar från trafiken. Ett exempel på detta är planerna på en ny bostadsbebyggelse på två överdäckningar av E18 i Rinkeby och Tensta.

En utveckling av nya stadsmiljöer mellan dagens stadsdelar förutsätter ett medvetet arbete för att förstärka kvaliteterna i de grönområden som behålls. Det är också viktigt att noggrant studera hur den nya bebyggelsen möter de omgivande grönområdena.

De gröna kilarna utvecklas och fler attraktiva mötesplatser skapas i parker och grönområden

En mer sammanhållen stad kan förutom ovanstående åtgärder skapas med livaktiga och trygga gröna promenadstråk mellan stadsdelar. En väl genomförd parkplanering med ökade värden och nya målpunkter i grönområden kan tillsammans med en högkvalitativ skötsel locka många stockholmare från olika delar av staden. Några exempel på detta är kulturparken i Vinterviken och det evenemangsstråk på Järvafältet som diskuteras inom Järvalyftet. Den planerade utvecklingen av Gubbängsfältet och Högdalstopparna som intensiva miljöer för idrott och rekreation är ett par andra exempel. Även mindre spektakulära insatser kan dock få stor lokal betydelse för sambanden i staden.

Stockholms stads delar av den regionala grönstrukturen med gröna kilar är i huvudsak skyddade i natur- och kulturresevat. Det finns några större och värdefulla naturområden där de gröna sambanden bör studeras särskilt när

staden utvecklas och förändras. Samtidigt behöver de gröna kilarna utvecklas och få bättre samband med bebyggelsen så att deras åtskiljande effekter minskar. På plankartan visas Järvafältet och Stockholms del av den så kallade Hanvedenkilen i Högdalen-Rågsved-Fagersjö samt kopplingarna mellan norra och södra delarna av Kungliga Nationalstadsparken. Här behöver staden särskilt prioritera olika sätt att förstärka svaga avsnitt.

Vägledning

- Koppla samman stadsdelar med trygga och attraktiva parkstråk.
- Vidareutveckla mötesplatser och målpunkter för rekreation och idrott i parker och grönområden.
- Bevara de regionala gröna kilarna, förbättra sambanden med bebyggelse och stärk svaga avsnitt.

Målkonflikter för hållbar tillväxt

Den stora utmaningen är de komplexa förhållandena mellan behovet av ökad tillgänglighet, indikationerna på ökad vägtrafik och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan. Visserligen finns en potential i teknikutvecklingen på fordonsmarknaden, men det krävs ändå kraftfulla åtgärder för att minska transportbehoven och öka resandet med kollektivtrafik, cykel och gång, till exempel genom att ytterligare utveckla ekonomiska styrmedel.

Flera av satsningarna på ny infrastruktur har i dagsläget ingen finansiering och erfarenheten är att staten ofta skjuter projekt på framtiden av ekonomiska skäl. Staden behöver dock tydliggöra sin vision om morgondagens transportsystem i Stockholm. Förutsättningarna att realisera planerna ökar även väsentligt med en god samordning med bebyggelseplaneringen.

En annan målkonflikt är att nya stadsmiljöer eller anläggningar för idrott riskerar att komma i konflikt med värdet av större sammanhängande grönområden. Det förutsätter en noggrann planering och medvetenhet om hur såväl ekologiska som sociala värden kan förstärkas samtidigt som staden utvecklas. Även det kulturhistoriska värdet av tydligt avgränsade stadsdelar måste beaktas. Det bör samtidigt poängteras att det endast är delar av grönstrukturen som kan tas i anspråk samt att det finns en rad sociala fördelar med en mer sammanhängande stadsmiljö.



I Vision 2030 betonas att hela Stockholm ska vara tryggt och levande. Det förutsätter en god balans mellan större satsningar av regional betydelse och mindre kompletteringar för att möta dagens och morgondagens behov i andra delar av staden. Planeringen behöver även uppmärksamma hur hela staden ska dra nytta av den tillväxt och intensiva utveckling som sker i större utvecklingsområden.

Den pågående användningen av mark- och vattenområden behålls i stora delar av Stockholm

Översiktsplanen bygger på en bedömning av framtida behov och markanspråk på en övergripande nivå. För att kunna uppfylla planeringsinriktningar och uppnå en hållbar tillväxt, behöver en stor del av stadens utveckling ske genom kompletteringar med bostäder, verksamheter och anläggningar inom ramen för den pågående användningen av mark- och vattenområden. Undantaget är de strategiska områden och samband som omfattas av strategi 1–3 i denna plan.

Användningen av mark och vatten redovisas översiktligt på plankartan och varje typ av område innefattar en rad intressen som måste samspela i en modern och växande storstad. Den närmare sammanvägningen av dessa intressen görs i den efterföljande planeringen med utgångspunkt från planeringsinriktningarna i kapitel 2 och de styrdokument och planeringsunderlag som översiktsplanen hänvisar till.

Särskild hänsyn ska tas till att redovisningen på plankartan av pågående markanvändning är schematisk och bygger till stor del på gällande detaljplaner. Den mest lämpliga markanvändning inom gränzoner mellan kategorier behöver provas i fortsatt planering. Det gäller till exempel gränsen mellan bebyggelse och grönområden där en noggrann analys av såväl grönområdets som bebyggelsens innehåll och karaktär får utvisa vilken utveckling som är lämplig.

Stadsbebyggelsen utvecklas successivt med utgångspunkt från de lokala förutsättningarna

Inom stadsbebyggelsen är markanvändningen blandad med i stort sett alla de verksamheter som hör staden till. I regel dominerar bostadsbebyggelsen, men det finns även i varierande utsträckning arbetsplatser, service, institutioner, gator och parker etcetera inom dessa områden. På plankartan redovisas innerstadsbebyggelse, tät respektive gles stadsbebyggelse. Generellt gäller att innerstadsbebyggelsen har den mest blandade markanvändningen, medan den tät och gles stadsbebyggelse ofta har en mer funktionsuppdelad användning. Den glesa stadsbebyggelsen domineras till stor del av bostäder i form av småhus.

Stadsbebyggelsen har genom åren utvecklats och förändrats successivt. Även framöver ska omvandling av den befintliga stadsmiljön och kompletteringar med ny bebyggelse kunna ske med utgångspunkt från de lokala förutsättningar och behov. Gemensamt för samtliga stadsdelar är att det finns intresse av att öka och variera utbudet av bostäder. Mindre förtätningar med ny bostadsbebyggelse

Vägledning

- Prioritera särskilt de intressen som redovisas i översiktsplanen.
- Pröva den lämpliga användningen i gränzoner mellan olika områden i den fortsatta planeringen.



kommer således att vara aktuellt på många platser och planeringen måste därutöver kunna möta de långsiktiga behoven av exempelvis förskolor och skolor, närservice och anläggningar för teknisk försörjning inom stadsbebyggelsen.

Generellt gäller att kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras och att marken ska utnyttjas så effektivt som möjligt. Ett effektivt markutnyttjande är ofta att återanvända redan exploaterad mark för nya ändamål. I vissa lägen kan det mest effektiva utnyttjandet av marken vara att pröva ny bebyggelse på exempelvis ett grönområde och samtidigt förbättra kvaliteter intilliggande parker. Effektivt markutnyttjande kan även innebära att kompletteringsbebyggelsen samlas i lokala stråk där de enskilda projekten kan samverka och tillsammans skapa en bättre stadsmiljö.

En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt ökad trafik, ändrad parkeringssituation, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

De offentliga miljöerna får en större betydelse för stadslivet

De offentliga miljöerna får en allt större betydelse för stockholmarnas livskvalitet när staden växer och förtätas. Staden ska ha en generellt hög ambitionsnivå när det gäller utformningen och förvaltningen av gator, torg, parker och grönområden. Möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen. I detta sammanhang är tillgängligheten för personer med funktionshinder en särskilt prioriterad fråga.

I stadens centrala delar finns ofta ett högt besöksstryck och slitage i offentliga miljöer och en hög kvalitet på skötseln av den offentliga miljön har en strategisk betydelse. På vissa platser i ytterstaden är utmaningen snarare att många offentliga miljöer upplevs som ödsliga och otrygga. Planeringen behöver tydligt belysa frågor som rör drift och underhåll av de offentliga miljöerna.

Vidare har utformningen och förvaltningen av närmiljön runt bostadsbebyggelsen mycket stor betydelse för trygghet och trivsel. I planering för nya bostäder bör ytor för rekreation och lek prioriteras. Parkeringsytor och liknande bör i första hand förläggas under mark och byggnader.

Stockholms karaktärsdrag, historiska värden och skönhet bevaras och utvecklas

Stockholms skönhet är en självklar del av stadens attraktionskraft. Stadsbygget ska även framöver hantera utmaningen att värna Stockholms skönhet och karaktär samtidigt som staden växer och förändras. För att lyckas med detta måste både den nya bebyggelsen och förvaltningen av den äldre motsvara förväntningarna på en stad i världsklass.

Med undantag för de utvecklingsområden, tyngdpunkter och samband som pekas ut i översiktsplanen, ska utveckling och förtätning huvudsakligen ske inom ramen för den befintliga strukturen. Utgångspunkten för detta är den beskrivning av stadens karaktärer som görs i Stockholms Byggnadsordning. Byggnadsordningen ingår i Översiktsplan 1999 och innefattar beskrivningar och förhållningssätt till stadslandskapet och till de stadsbyggnadskaraktärer som finns i Stockholm (se karta i avsnitt 3.1). En viktig del i beskrivningen är de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna.

Stockholms byggnadsordning fortsätter att vara ett viktigt planeringsunderlag och ett stöd för att på ett omsorgsfullt sätt placera och utforma ny bebyggelse så att den samspelar med sin omgivning. I alla stadsdelar finns särskilt karaktärsskapande bebyggelse, park- och grönområden med mera och dessa inslag måste bevaras och förnyas varsamt. Minst lika viktigt är att ny

Vägledning

- Planera för kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.
- Prioritera förändringar som innebär att marken utnyttjas så effektivt som möjligt.
- Tydliggör konsekvenserna av kompletterande bebyggelse och förtätning i planeringen.



Vägledning

- Verka för en god närmiljö runt befintliga och nya bostäder.
- Tillvarata möjligheter att skapa ett rikt utbud av levande och trygga offentliga miljöer i alla områden.
- Uppmärksamma drift- och underhållsaspekter på ett tydligt sätt i planeringen.

Vägledning

- Infoga ny bebyggelse med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan.
- Planera för ny bebyggelse i samspel med eller i medveten kontrast till områdets stadsbyggnadskaraktär.
- Utforma ny bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet och så att den bidrar till en attraktiv helhet.
- Bevara och förnya karaktärsskapande bebyggelse varsamt.



Vägledning

- Öka kunskapen om de lokala behoven.
- Stärk de lokala kopplingarna till stadens strategiska områden.

bebyggelse ska hålla minst lika hög kvalitet som sin omgivning och att den ska bidra till en attraktiv stadsmiljö. Byggnadsordningen ger även möjligheter att tillföra ny bebyggelse som medvetet skiljer sig från omgivande bebyggelse där så är lämpligt. Byggnadsordningen ska ses över som en del i en rullande översiktsplanering.

Dialog och samarbete stärks i ett lokalt utvecklingsarbete

Vad som är en levande och trygg stadsmiljö varierar mellan Stockholms stadsdelar samt givetvis också mellan olika grupper eller individer. Det är nödvändigt med ett starkt och långsiktigt lokalt utvecklingsarbete och en god dialog med dem som bor eller är verksamma i stadens olika delar. Staden behöver öka sin kunskap om de lokala behoven och i samarbete mellan förvaltningar och bolag studera långsiktiga inriktningar för hur stadsmiljön ska förvaltas och utvecklas.

En viktig del av ett lokalt utvecklingsarbete är att dra nytta av den tillväxt som sker i Stockholms mer expansiva områden. Detta är kanske särskilt motiverat i vissa socioekonomiskt utsatta stadsdelar i ytterstaden. Inom ramen för Järvalyftet studeras också hur stadsdelarna på Järvafältet tydligare kopplas till utvecklingen i Kista. En sådan inriktning kommer också att vara viktig i utvecklingsarbetet för södra ytterstaden.

Målkonflikter för hållbar tillväxt

Fortsatta kompletteringar av stadsbebyggelsen är angelägna för att möta de lokala behoven, men denna strategi är inte tillräcklig för att möta den kraftiga befolkningsökningen eller för att tillvarata hela stadens utvecklingspotential. Mindre kompletteringar möjliggör sällan miljöförbättrande åtgärder, som exempelvis överdäckningar på vägar, i någon större utsträckning.

Kompletteringsbebyggelse kan skapa mervärden i stadsmiljön och utveckla ett områdes identitet. Samtidigt medför även mindre förändringar potentiella konflikter med bland annat natur- och kulturvärden. Planeringsprocessen kan därför bli nästan lika komplicerad och långdragen som vid en större omvandling.

Ett bevarande av den pågående markanvändningen garanterar på en övergripande nivå att de viktigaste intressena kan tillgodoses. Det finns emellertid behov som är svåra att möta inom dessa områden. Detta gäller inte minst anläggningar för teknisk försörjning där de närboende ofta motsätter sig olika förslag till lokalisering. Planeringen måste, med stöd av översiktsplanen, tydliggöra behovet av sådana anläggningar som gör att staden fungerar.



4.

Fortsatt planering
och genomförande



Bred dialog ligger till grund för översiktsplanen

Arbetet med Stockholms översiktsplan har präglats av dialog och samarbete inom Stockholms stad och med andra aktörer. Mellan den 10 november 2008 och den 12 januari 2009 genomfördes ett brett samråd och under den perioden anordnades en rad aktiviteter för att nå många målgrupper. Samrådet resulterade i givande diskussioner om framtidens stadsbyggande och totalt har cirka 350 skriftliga synpunkter inkommit från myndigheter, intresseorganisationer, privatpersoner med flera.

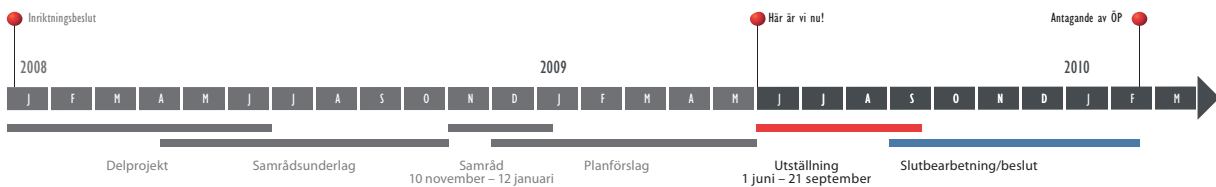
Den breda dialogen har legat till grund för framtagandet av detta förslag till översiktsplan. Jämfört med det underlag som presenterades under samrådet, har framför allt stadsbyggnadsstrategierna konkretiserats och beskrivningen av de viktigaste geografiska områdena förtydligats. I förslaget preciseras även vilka planeringsunderlag som är väsentliga i framtida programarbete, detaljplanering och bygglov.

Förslaget till översiktsplan ställs ut

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-05-14 att förslaget till översiktsplan ska ställas ut mellan den 1 juni 2009 och den 21 september 2009. Under utställning fortsätter dialogen och det är möjligt att lämna synpunkter på förslaget. En viktig del av utställningen är samrådsredogörelsen med en sammanfattning av inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer. Samrådsredogörelsen, beslutsunderlag, länkar till viktiga planeringsunderlag med mera finns på www.stockholm.se/oversiktsplan.

Slutbearbetning och politisk behandling vårvintern 2010

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



Vägledning för en effektiv plan- och byggprocess

Översiktsplanen är ett vägledande dokument som inte är juridiskt bindande. Planen ska, enligt bestämmelserna i PBL, ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Planen tydliggör samtidigt stadens syn på den framtida utvecklingen för stockholmare, myndigheter och andra intressenter. De kan därmed få en uppfattning om hur staden kan ställa sig kommande anspråk på förändringar i stadsmiljön.

I Stockholm har översiktsplanen varit viktig för stadsbyggnadskontorets arbete med att effektivisera plan- och byggprocessen i enlighet med kommunfullmäktiges mål eftersom en tydlig översiktplan minskar behovet av programsamråd. Även framöver ska det vara möjligt att pröva olika förslag till förändringar direkt i ett plansamråd, om de stämmer överens med inriktningen i översiktsplanen. Stadens erfarenhet är att planprocessen för sådana projekt kan kortas väsentligt utan att möjligheten till inflytande minskar i någon betydande utsträckning.

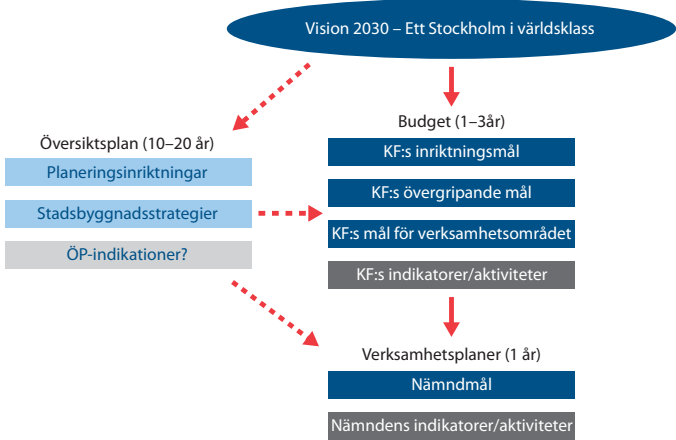
Prioriteringar för stadsutvecklingen kan ske med stöd av en rullande översiktsplanering

Stadsbyggnadsnämndens inriktningsbeslut innebär att översiktsplanen inte enbart är en plan för mark- och vattenanvändning, utan även ett långsiktigt stadsutvecklingsprogram som ger stöd för prioriteringar i ett kortare perspektiv. Översiktsplanen innehåller ett stort antal områden och samband med utvecklingspotential, och det är angeläget med ett flexibelt genomförande där planeringen kan anpassas till nya förutsättningar och förändringar i omvärlden.

Genom kommunfullmäktiges beslut kan översiktsplanen bli ett övergripande styrdokument för de nämnder och bolag inom Stockholms stad som ansvarar för olika delar av stadens utveckling. För att det ska fungera krävs en koppling till stadens system för styrning och uppföljning (ILS) där den årliga budgeten tillsammans med Vision 2030 är överordnade. Formerna för en sådan samordning behöver prövas vidare inför kommande beslut i kommunfullmäktige. Utgångspunkten bör vara att en löpande uppföljning av översiktsplanen ska ge kommunfullmäktige ett allsidigt underlag inför beslut om årliga prioriteringar för stadsutvecklingen i stadens budget.



Stockholms stads budget 2009–2011



Översiktsplanen i stadens styrsystem
Illustrationen visar hur översiktsplanen skulle kunna samordnas med stadens system för styrning och uppföljning av ekonomi och verksamhet (ILS).



Stadens investeringsregler syftar till en god styrning och uppföljning av stadens investeringar och andra betydande projekt. Fastställdes av kommunfullmäktige 1999 med kompletterande beslut i kommunstyrelsen i oktober 2005.

En nyckelfråga är hur översiktsplanens fyra stadsbyggnadsstrategier ska balanseras på bästa sätt. Vissa år kan beslut om exempelvis infrastruktursatsningar motivera en fokusering på någon eller några av översiktsplanens tyngdpunkter i ytterstaden. Vid andra tillfällen kan det vara mer angeläget att främst prioritera mindre förtätningsprojekt inom den befintliga stadsbebyggelsen.

Ett utvecklat samspel mellan markpolitik och fysisk planering kan skapa nya möjligheter

Stockholms stora markinnehav ökar möjligheterna att genomföra visionen om en stad i världsklass. I de centrala delarna av staden och i områden som Kista är markvärdena i regel höga. Det möjliggör byggandet av den täta och attraktiva staden, även om utvecklingen samtidigt är förenad med stora kostnader. I flera av översiktsplanens tyngdpunkter och samband i ytterstaden är de marknadsmässiga förutsättningarna för närvarande inte är fullt så goda. Ett genomförande av planen kräver därför en utvecklad samverkan mellan strategisk fysisk planering och en aktiv markpolitik med sikte på den långsiktiga utvecklingen.

Behov av nya planeringsunderlag måste prövas kontinuerligt

Staden har generellt sett mycket god kunskap om förutsättningarna för planeringen och väsentliga planeringsunderlag redovisas i denna översiktsplan. Inom vissa samhällsområden sker emellertid utvecklingen i snabb takt, inte minst till följd av teknikutveckling. Det är angeläget att staden har en god beredskap för nya behov och att underlagen för planeringen förnyas i takt med att förutsättningarna ändras. De senaste åren har exempelvis ökade kunskaper om risk och sårbarhet i en urban miljö aktualiserat behov av förbättrade underlag.

Även när det gäller arbete med planeringsunderlag är det betydelsefullt med samarbete mellan stadens förvaltningar och bolag. Förslag till större utredningsuppdrag bör även behandlas av kommunfullmäktige inom ramen för budgetprocessen

Samarbete och dialog om mål- och intressekonflikter i den efterföljande planeringen

För att översiktsplanens inriktningar och strategier ska kunna genomföras, krävs att geografiska fördjupningar, programarbete och detaljplaneringen håller kvar ett helhetsperspektiv. Översiktsplanen innebär ett ställningstagande till grundläggande mål- och intressekonflikter för en hållbar tillväxt på en övergripande nivå. Det är därför viktigt att fortsatta avvägningar mellan skilda intressen och mål preciseras i närmare planering.

Utvecklingen av de strategiska områden och samband som presenteras i översiktsplanen ställer särskilda krav på en allsidig planering för ett större geografiskt område. En sådan planering ger möjligheter till ett brett samarbete inom staden och med externa aktörer där exempelvis sociala aspekter kan behandlas lika noggrant som ekonomiska eller miljömässiga frågor. Det skapas också bättre förutsättningar att säkra utbyggnaden av offentlig service i utvecklingsområden.

Geografiska fördjupningar av översiktsplanen eller större program är även en god utgångspunkt för en fördjupad dialog med dem som bor och verkar i ett område. Fokus i dialogen kan då lyftas från enskilda projekt till regionens, stadens och områdets samlade behov och möjligheter till en positiv utveckling. Erfarenheten är att en väl genomförd planering på områdesnivå ger förutsättningar till en effektiv plan- och byggprocess i senare skeden.

Appendix

Strategiska områden, tyngdpunkter och trafikinfrastruktur

Strategiska områden och samband i centrala Stockholm

CITY

En förnyelse av city har pågått under det senaste decenniet. Flera gatumiljöer har rustats upp och ett antal kvarter har omvandlats med moderna kontorslokaler, butiker och nya bostäder.

FAKTA 2008	
Antal boende:	8 000
Antal anställda:	86 000

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Det pågår för närvarande en rad utvecklingsprojekt i cityområdet. Förnyelsen av city ska vidareutvecklas i enlighet med stadens budget med fokus på intensiva stadsmiljöer, attraktiva huvudstråk och modern och blandad citybebyggelse.

■ Cityfunktionerna och kopplingarna till omgivande områden stärks

Koncentrationen av kvalificerade verksamheter inom näringsliv och offentlig förvaltning samt kommersiella lokaler ska även fortsättningsvis vara hög i city. Cityförnyelsen bör utgå från ett helhetsperspektiv och ett större geografiskt område eftersom många cityfunktioner redan i dag finns i omgivande områden, bland annat vid Stureplan. Ett av de viktigaste framtida sambanden är norrut mot Odenplan.

■ Huvudstråk och offentliga platser och kontakten med vattnet vidareutvecklas

Planeringen bör inriktas på centrala stråk, sambanden mellan viktiga offentliga rum och kontakten med vattnet. Vasagatan (1) bör utvecklas, bland annat genom citybanans nya stationsfunktioner. Det finns även potential till omvandling av Klarabergsgatan (2), till exempel genom planerad cityspårväg. Sambanden mot Brunkebergstorg (3) och Gustaf Adolfs Torg (4) bör också vidareutvecklas.

■ Omvandlingen till en modern citybebyggelse och levande stadsmiljö ska hålla hög klass och beakta kulturhistoriska värden

Cityförnyelsen ska tillgodose dagens och framtidens behov av citynära bostäder, moderna kontorslokaler, publika verksamheter och service. Det är angeläget att skapa attraktiva stadsmiljöer med levande bottenvåningar. All omvandling av kvarteren i city ska beakta innerstadens kulturhistoriska värden, upplevelsen av stadens fronter mot vattenrummen, topografi, stadens silhuetter med mera.

■ Västra city förnyas och framtida utvecklingsmöjligheter vid Barnhusviken säkras

Västra city (5) är den primära utvecklingspotentialen i cityområdet. Här kan Norrmalm länkas samman med Kungsholmen och vattenkontakten bli starkare. I ett första steg bör spårområdet från Tegelbacken till Kungsbron utredas för en blandad stadsbebyggelse som kombineras med en intensiv bytespunkt för nationell och regional spårtrafik. De tänkta överdäckningarna är komplicerade och en förhållandevis hög täthet bör eftersträvas. På sikt kan även en fortsatt stadsutveckling och överdäckning av spår utmed Barnhusviken (6) studeras med särskilt beaktande av bland annat risk- och säkerhetsaspekter.

ODENPLAN

Odenplan är redan idag en stark knutpunkt i innerstaden och när citybanan är färdig kommer området få en viktigare regional betydelse.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Vid Odenplan pågår planering för framför allt en galleria under mark i anslutning till tunnelbanan och den nya pendeltågsstationen samt en utbyggnad av stadsbiblioteket. Trycket på förändringar i dessa delar av innerstaden lär öka i samband med att den regionala tillgängligheten förbättras.

■ En mångfunktionell och levande stadsmiljö värnas och utvecklas

Staden bör utreda möjligheterna att möta en ökad efterfrågan på lokaler för kommersiell och offentlig service samt kultur kring Odenplan, med beaktande av områdets stora kvaliteter. Själva torget bör kunna förstärkas med trygga öppna mötesplatser och en tydlig rumslig karaktär.

■ Sambanden till Norra Station och city bör stärkas

Odenplan har ett strategiskt läge i förhållande till Vetenskapsstaden i norra innerstaden. Förlängningen av tunnelbanan till Karolinska-Norra Station är angelägen för att koppla stadsutvecklingsområdet med övriga innerstaden. På sikt bör staden även ha beredskap för starkare kopplingar mot cityområdet.



Illustration från projektet "Stockholm Waterfront" vid Klarabergsgatan i Västra City som är under uppförande.

Källa: White Arkitekter AB, Jarl Asset Management AB

SLUSSEN

Slussen är en historisk entré till Stockholm och en förbindelselänk mellan Södermalm och Gamla Stan. Slussens konstruktioner har tjänat ut och måste ersättas. Staden har under lång tid planerat för olika lösningar. I maj 2009 beslutade stadsbyggnadsnämnden att plansamråd ska genomföras för slussenområdet med utgångspunkt från bearbetningar av förslaget om ”Nya Slussen”.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Slussens läge som knutpunkt och platsens unika historiska och stadsbildsmässiga betydelse ska speglas i utformning och innehåll. Den övergripande målsättningen är att skapa en mötesplats i världsklass.

■ **Framkomligheten för alla trafikslag säkerställs med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken**
Slussen utgör den östligaste överfarten mellan norr och söder. Framkomlighet och möjlighet att förflytta sig i alla



Illustration av aktuellt förslag för nya Slussen som nu bearbetas vidare.
Källa: Stockholms stad / Foster+Partners och Berg Arkitektkontor AB

nivåer och riktningar behöver prioriteras. Det bör finnas en stor flexibilitet i de lösningar som slutligen väljs. Slussen bör också utvecklas som vital länk och målpunkt i den lokala stadsstrukturen.

■ **En vistelseplats med liv dygnet runt utvecklas**
Platsens centrala läge och betydelse för stockholmarna motiverar en högkvalitativ gestaltning med fokus på att skapa liv dygnet runt. De ytor som frigörs kan nyttjas till nya funktioner

av både kulturell och kommersiell karaktär. Särskild hänsyn måste tas till trygghetsfrågor.

■ **Avbördningskapaciteten för Mälaren ökar genom Slussens ombyggnad**
Riskbedömningar visar på ett behov av att kraftigt öka möjligheten att tappa av Mälarens vatten ut till Östersjön. Söderström vid Slussen är ett av de ställen där det finns rimliga förutsättningar att förbättra avbördningen.



NORRA STATION

Den pågående stadsutvecklingen vid Karolinska – Norra Station intar en nyckelposition i regionen med fokus på att skapa goda förutsättningar för världsledande verksamheter inom Life Science. Planeringen bygger på ett utvecklat samarbete mellan Stockholm och Solna.



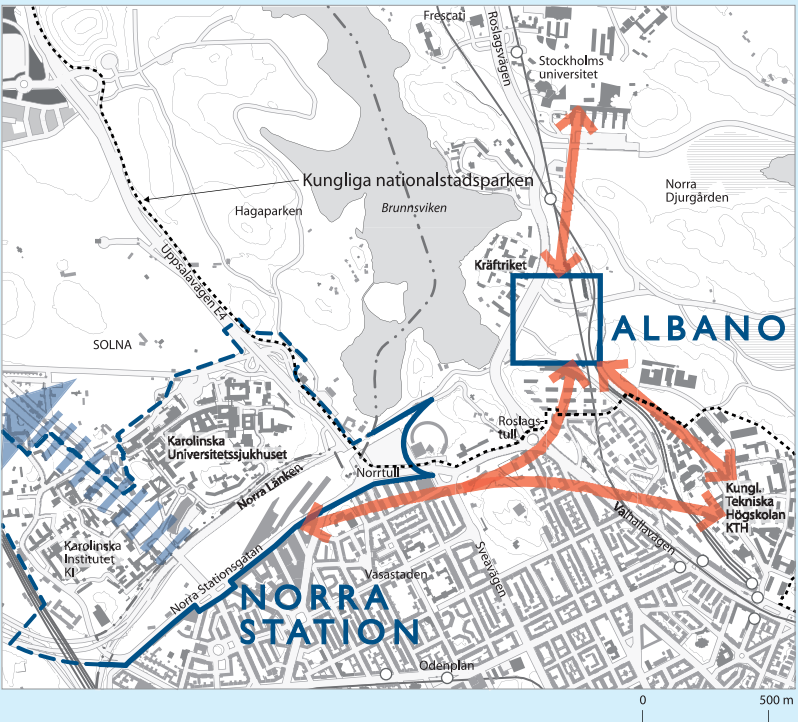
Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska-Norra Station.
Antagen av Stockholms kommunfullmäktige 29 september 2008.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter
Inriktningen i Stockholms och Solnas fördjupade översiktsplaner ska genomföras. Den gemensamma visionen är att den nya stadsdelen ”förenar i en unik miljö stadens kvaliteter med

världsledande forskning, företagande och boende i Europas mest spännande tillväxtregion”. Stadsdelen ska till stor del byggas ut med omfattande överdäckningar av vägar och spår.

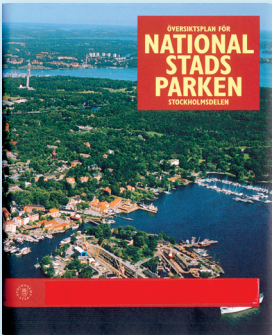
■ **Stockholms innerstad integreras med Solna genom en tät och blandad stadsmiljö**
Inom Stockholms stads del av området planeras för cirka 3 500 bostäder och 14 000 arbetsplatser. Kopplingen till Solna och nya Karolinska är en viktig del av stadsutvecklingen och innerstadens rutnät förlängs i delar av området. Den nya stadsdelen innehåller attraktiva park- och torgrum samt goda förbindelser till omgivande park-områden.

■ **Den nya stadsdelen ger goda förutsättningar till världsledande forskning och företagande med starka samband till övriga Vetenskapsstaden**
Vård, forskning och utbildning inom Life Science bidrar till en levande stadsmiljö i den nya stadsdelen. Utvecklingen ger möjlighet att stärka de östvästliga sambanden inom Vetenskapsstaden med universitetet, KTH och Albano.



ALBANO

Albano är en del i det historiska landskapet kring Haga-Brunnsviken och ligger inom Kungliga nationalstadsparken. Området har tidigare inrymt godsstation, småhantverk, lager med mera. Stadens inriktning är att Albano ska utvecklas som en del av Vetenskapsstaden.



Översiktsplan för Nationalstadsparken.
Antagen av kommunfullmäktige 20 april 2009.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter
Ett programarbete har inletts för att pröva en lämplig bebyggelsestruktur och hur viktiga värden kan utvecklas och beaktas. Albanos viktiga funktion som nav mellan universitetet, KTH och KI ska uppmärksammas särskilt.

■ **Albano utvecklas för högre utbildning och forskning inom ramen för det historiska landskapets värden**
Området utvecklas för högre utbildning och forskning. För att uppnå en levande och trygg miljö behövs även inslag av student- och forskarbostäder, service med mera. En sammankoppling med gång- och cykelvägnät mellan de olika områdena inom Vetenskapsstaden är särskilt prioriterat. Det är även angeläget att skapa attraktiva entréer till omgivande rekreationsområden.

■ **Tillgängligheten till kollektivtrafik förbättras**
På sikt kan Albano tillsammans med närliggande institutionsområden rymma verksamheter för ett mycket stort antal studenter och forskare. Planerna idag är att bussförsörja området, men då både Roslagsbanan och tunnelbanan passerar området bör möjligheten till nya stationer inom området prövas.

NORRA DJURGÅRDSSTADEN

Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden med totalt ca 10 000 nya bostäder och 30 000 arbetsplatser som ska kombineras med hamnverksamheten och annan strategisk infrastruktur.



Program för stadsutvecklingsområdet.
Godkänt av stadsbyggnadsnämnden 2003.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Området består av flera delområden i Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden med olika förutsättningar. Den övergripande inriktningen fastställdes i ett samlat program som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2003.

■ Norra Djurgårdsstaden ska karaktäriseras av innerstadens kvaliteter och täthet, en utpräglad blandning samt av strategisk infrastruktur

Den första etappen är området vid Husarviken i Hjorthagen (1) med cirka 5 000 bostäder, lokaler för kommersiell och offentlig service, goda offentliga miljöer samt grönstråk med viktiga samband för nationalstadsparken. I de södra delarna av stadsutvecklingsområdet har en ny kryssnings-terminal invigts i Frihamnen. Containerverksamheten ska flyttas till Nynäshamn och på sikt ska oljedepån på Loudden avvecklas. Hamnen är av riksintresse och behöver enligt länsstyrelsen kvarstå tills en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd.



Illustration av utbyggnad i den första etappen vid Husarviken (till höger i bild) samt idéillustration till fortsatt utbyggnad längs Husarviken.

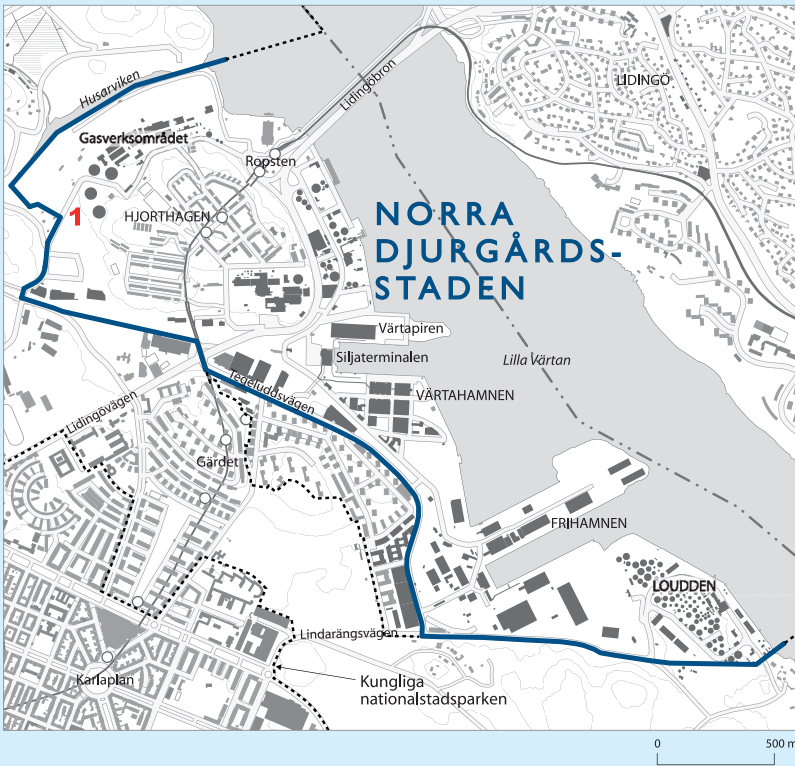
Källa: stadsbyggnadskontoret

■ Norra Djurgårdsstaden utvecklas som ett av stadens miljöprofilområden

Norra Djurgårdsstaden är ett miljöprofilområde, där hållbar storstadsutveckling, klimatsmart livsstil och innovativ energiteknik kommer att utvecklas. Målet är att koldioxidutsläppen i Norra Djurgårdsstaden år 2020 understiger 1,5 ton per person. År 2030 ska området vara fossilbränslefri.

■ Sambanden mellan Norra Djurgårdsstaden och omgivande stadsdelar förstärks

Området ska ges ett attraktivt kollektivtrafiksystem och en god koppling till övriga innerstaden. Tillskottet av bostäder och arbetsplatser ger underlag för busslinjer och spårbunden kollektivtrafik. Även cykel- och gångförbindelserna med övriga innerstaden ska prioriteras.



ULVSUNDA

Ulvsunda industriområde har byggts ut i omgångar under 1900-talet och har idag en mycket skiftande industribyggelse med stort inslag av handel i vissa delar. Ulvsunda ingår i ett större omvandlingsområde runt Bällstaviken i Stockholm, Solna och Sundbyberg.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Stadsutvecklingen i närliggande Annedal i Mariehäll pågår och omfattar över 2 000 nya bostäder, service, parker med mera. Även för andra delar av Mariehäll pågår planering för nya bostäder. Det har nyligen påbörjats ett större programarbete för Ulvsunda industriområde som möjliggörs av avtalet mellan staden och Luftfartsverket om Stockholm-Bromma flygplats.



Idéillustration av det framtida Ulvsundaområdet, av David Wiberg.

■ **Ulvundaområdet utvecklas med vattennära bostadsbebyggelse och goda offentliga miljöer**

En ny tät bebyggelse med uppskattningsvis 3 500 nya bostäder främst i områdena närmast Bällstaviken (1) förutsätter en större omvandling av

dagens storskaliga och otydliga stadsstruktur. Tvärbanan bör fungera som nav i området och det är viktigt att planera för attraktiva offentliga miljöer och fler parker. Närheten till flygplatsen gör att bullerproblematiken och risk- och säkerhetsfrågor måste studeras noggrant.

■ **Företagsområdena i väster vidareutvecklas och länkas till omgivande områden och tvärbanan**

De västra delarna (2) har en bullersituation som gör att bostäder inte är lämpligt, och området bör behållas för verksamheter. Det är angeläget att studera gatustrukturen i området för att uppnå en bättre stadsmiljö och tydligare koppling mot framför allt nya bostadsområden och tvärbanan.

■ **Goda samband med Bromma center, Mariehäll och Sundbyberg prioriteras**

Planeringen ska öka sambanden med Sundbybergs centrumfunktioner och kollektivtrafik (3), till exempel genom en bro över Bällstaviken. Inriktningen bör därutöver vara att minska barriärerna i områdena och länka samman Ulvsunda med den nya stadsbebyggelsen i Mariehäll/Annedal, bland annat genom en attraktiv strandpromenad (4). På sikt finns möjligheter att stärka sambanden med stadsdelarna i nordväst, inte minst vid en eventuell omlokalisering av Solvalla (5). Det bör studeras hur sambanden över Ulvsundavägen (6) kan bli bättre, på motsvarande sätt som planeras mellan Ursvik och Rinkeby.



ALVIK

Alvik har ett strategiskt läge, mycket god kollektivtrafik och en koncentration av kontor och service. I ÖP99 pekas delar av Alvik ut som ett stadsutvecklingsområde.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Planering pågår för en komplettering med nya bostäder samt fortsatt utveckling av centrumfunktionerna. Planerna på förlängning av Tvärbanan norrut och stadsutvecklingen på västra Kungsholmen ökar Alviks utvecklingspotential.

■ Alvik vidareutvecklas som urban länk mellan västerort och övriga staden

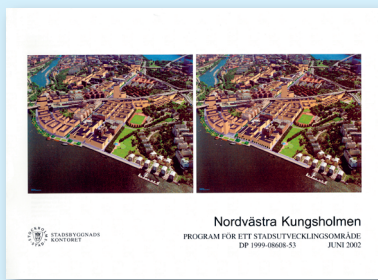
Alvik är på många sätt en urban länk mellan Kungsholmen och områdena längre västerut utmed tunnelbanan och Drottningholmsvägen. Utvecklingspotentialen i detta stråk är begränsat, men det är viktigt att värna denna funktion. Tvärbanans förlängning mot Kista och Solna (1) förstärker Alviks roll som länk mellan södra och nordvästra Stockholm. En stark framtida utveckling i Ulvsunda bör på sikt ge nya möjligheter i Alvik.

■ En tät och sammanhållen stads- miljö utvecklas i Alviks centrala delar

Den pågående planeringen innebär en positiv utveckling av stadsmiljön i Alviks centrala delar och vid Alviks strand (2). Det finns även potential att studera förtätning vid Tranebergsplan (3). På längre sikt finns en betydande utvecklingspotential för bostäder och verksamheter mot Ulvsundaplan, bland annat i form av SL:s depå (4). Detta förutsätter nya lösningar för infrastrukturen i området.

VÄSTRA KUNGSHOLMEN

Västra Kungsholmen är ett av stadens stadsutvecklingsområden som för närvarande byggs ut. Omvandlingen av tidigare verksamhetsområden innebär att innerstadens front flyttas ut från Fridhemsplan till Ulvsundasjön.



Program för stadsutvecklingsområdet.
Godkänt av stadsbyggnadsnämnden 2002.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Programmet för stadsutvecklingsområdet godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2002 och planering och byggande pågår.

■ En tät och stadsmässig bebyggelse med mycket god tillgång till parker, vattnet och strandpromenader utvecklas

Den beslutade inriktningen ska gälla i fortsatt planering och byggande. När området är fullt utbyggt kommer det att inrymma 20 000 boende, uppemot 35 000 arbetsplatser och en allsidig kommersiell och offentlig service. En viktig del i området är den nya strandpromenaden (1) och en stadsdelspark (2).

■ Möjligheter att starkare koppla samman stadsutvecklingsområdet med andra delar av västra Kungsholmen uppmärksammas
Kopplingen mot Fridhemsplan via huvudstråket Lindhagensgatan (3) är en viktig del i planeringen. Även andra områden, som till exempel Marieberg (4), bör uppmärksammas ytterligare. De viktigaste framtidsfrågorna är att minska barriäreffekter och miljöstörningar från Drottningholmsvägen och Essingeleden.



LILJEHOLMEN

Årstadal och Liljeholmen har under flera år utvecklats från ett industri- och verksamhetsområde till en blandad stadsbebyggelse i enlighet med ÖP99.



Program för stadsutvecklingsområdet.
Godkänt av stadsbyggnadsnämnden 2001.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Den beslutade inriktningen mot en blandad och tät stad ska fullföljas i Liljeholmen, med särskild fokus på att skapa goda kopplingar till omgivande stadsdelar. Hittills har 1 600 lägenheter färdigställts i området. Ytterligare 800 lägenheter och en större galleria vid Liljeholmstorget är under utbyggnad. Planering pågår framför allt för Lövholmen.

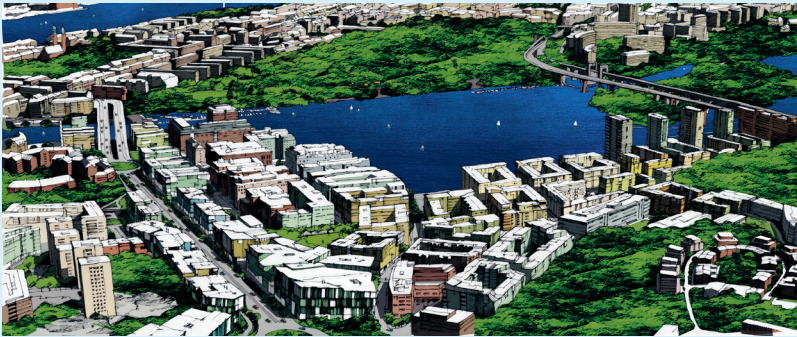


Illustration av det framtida Liljeholmen, av David Wiberg.

■ Omvandlingen av Södertäljevägen fullföljs med bättre samband mot Södermalm och Telefonplan

En omvandling av Södertäljevägen (1) med ny kontorsbebyggelse är en nyckel till att skapa en sammanhängande stadsbebyggelse med färre barriärer och en bättre miljösituation. Även områden vid Hägerstensvägens östra del (2) bör utvecklas för att skapa ett starkt urbant samband mot Midsommarkransen.

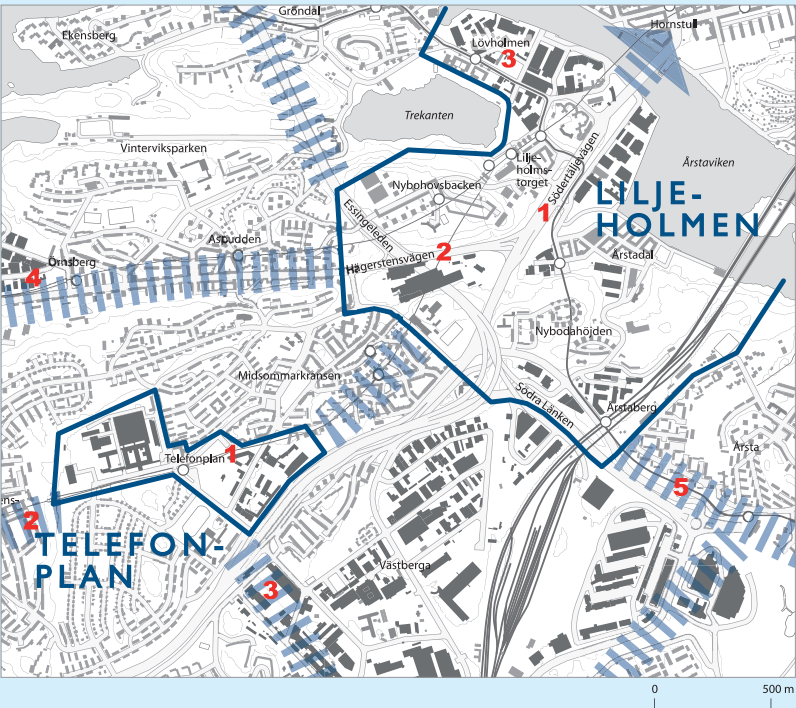
■ Lövholmen omvandlas till en blandad stadsmiljö vid vatten med en tydlig miljöprofil

Den pågående planeringen för Lövholmen (3) innebär en förtätning med ny bebyggelse, samtidigt som delar av de äldre industrimiljöerna bevaras för

nya verksamheter. Såväl kontakten med vattnet som Lövholmsvägens utformning är viktiga helheten. Området är ett av stadens två miljöprofilområden.

■ Sambanden till sydvästra söderort och till Årstafältet förstärks

Liljeholmen är en startpunkt i utvecklingsstråket söderut i Hägerstensvägens riktning. De viktigaste projekten är, förutom mindre kompletteringar i stadsdelarna, nya stadsmiljöer på en överdäckning av tunnelbanan mellan Örnberg och Axelsberg (4). Kopplingen mot Årsta (5) är svag på grund av höjdskillnaderna och de stora trafikfunktionerna vid Årstaberg. Sambanden bör kunna förbättras i samband med planeringen för Årstafältet.



TELEFONPLAN

Under mer än 60 år satte LM Ericsson sin prägel på Telefonplan, med fabriker, kontor och bostäder för de anställda. Konstfack etablerade sig här 2004. Området genomgår idag en större omvandling. Visionen handlar om kreativa verksamheter, skaparanda och iderikedom.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Telefonplan är på god väg att bli en mångfunktionell och väl integrerad del av det centrala Stockholm. Cirka 1 000 lägenheter har påbörjats i området och planer finns för ytterligare



Konstfack är etablerat i Telefonfabrikens lokaler.

tusen. Enligt planerna kan antalet arbetsplatser fördubblas till totalt 6 000. Ericssons matsalar är på väg att omvandlas till Designens hus.

■ Telefonplan vidareutvecklas successivt med fler funktioner och ett mångsidigt innehåll

Det är angeläget att området kan få fler butiker och annan service. Även andra funktioner, som hotell och offentlig service är prioriterat.

■ Telefonplan integreras med Midsommarkransen för att skapa en sammanhållen stadsmiljö

Genom att väva ihop Telefonplansområdet med Midsommarkransen (1) kan en sammanhängande stadsbygd med många funktioner och kvaliteter skapas. I planeringen ingår en överdäckning av tunnelbanan för att minska barriärer och buller.

■ Sambanden mot Älvsjö och sydvästra söderort stärks

Telefonplan ingår i ett stråk utmed röda linjen ner mot Fruängen (2). Sambandet mot Älvsjö (3) är relativt svagt idag till stor del på grund av E4/E20. Ändrad användning i delar av Västberga och kompletteringsbebyggelse i Solberga förbättrar potentialen att knyta samman Telefonplan med Älvsjö.

ÅRSTAFÄLTET

Byggandet av Södra länken, pendeltågsstationen vid Årstaberg och tvärbanan har gjort att Årstafältet fått ett mer centralt och attraktivt läge i centrala Stockholm. Stadens inriktning är att en ny stadsdel ska utvecklas.



Program för arkitekttävlingen för Nya Årstafältet våren 2008. Tävligen avgjordes i januari 2009.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Under 2008 har staden genomfört en arkitekttävling för att belysa möjligheterna att utveckla Årstafältet till en ny stadsdel med en stor park i världsklass. Det vinnande förslaget vidareutvecklas så att det kan ligga till grund för fortsatt planering.

■ En ny hållbar stadsdel med en park världsklass utvecklas

En ny stadsdel på Årstafältet ska bli en ny nod i centrala Stockholm. Den nya stadsdelen ska präglas av långsiktigt hållbart stadsbyggande och en blandning av bostäder, verksamheter och service. Den stora parken ska bli den nya stadsdelens hjärta och en katalysator för stadsutvecklingen. Parken ska ha varierade landskapsrum, ett rikare växt- och djurliv och attraktioner som lockar många besökare från andra delar av staden.

■ Årstafältet länkas samman med omkringliggande områden

En central fråga i planeringen är att koppla samman den nya stadsdelen på Årstafältet med omkringliggande bostads- och verksamhetsområden. Den nya stadsdelen ska bidra till att det blir lättare att röra sig mellan omgivande områden och den stora parken. Det handlar om att skapa förutsättningar för en levande och varierad stadsbygd, att utveckla intressanta målpunkter och att skapa bra och trygga promenadmöjligheter. Viktigt är också att se över trafiksituationen och förbättra kollektivtrafiken, inte minst till Östberga.



GULLMARSPLAN

Gullmarsplan är söderorts största knutpunkt för kollektivtrafik och ett viktigt arbetsplatsområde. Staden arbetar med att utveckla områdena runt Gullmarsplan. Visionen Söderstaden 2030 har nyligen lanserats med en tätare, mer mångfunktionell stadsmiljö som länkas samman med omkringliggande stadsdelar.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

För områdena runt Gullmarsplan pågår programarbete och för Globenområdet har planering inletts för ny arena, kontor med mera. Staden arbetar även med att vidareutveckla Slakthusområdet till Matstaden.

■ Gullmarsplan och Globenområdet utvecklas till en attraktiv, tät och livaktig stadsmiljö

Gullmarsplan (1) bör få en mer attraktiv och tätare stadsmiljö som hänger ihop bättre med Globenområdet (2). Potentialen till förtätning utreds och några nyckelfrågor är en väl funge-

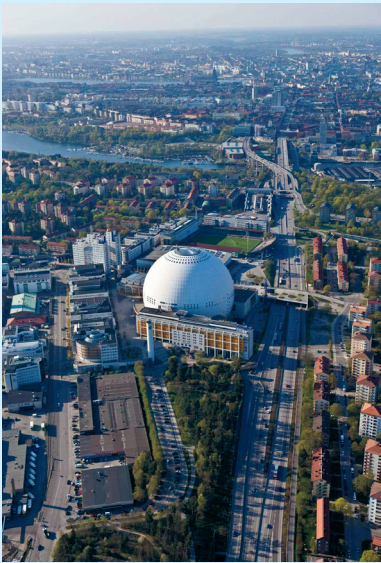
rande gatustruktur, sammanhängande parkstråk samt publika miljöer.

■ Gullmarsplan integreras med Hammarby Sjöstad och stadsdelarna på andra sidan av Nynäsvägen

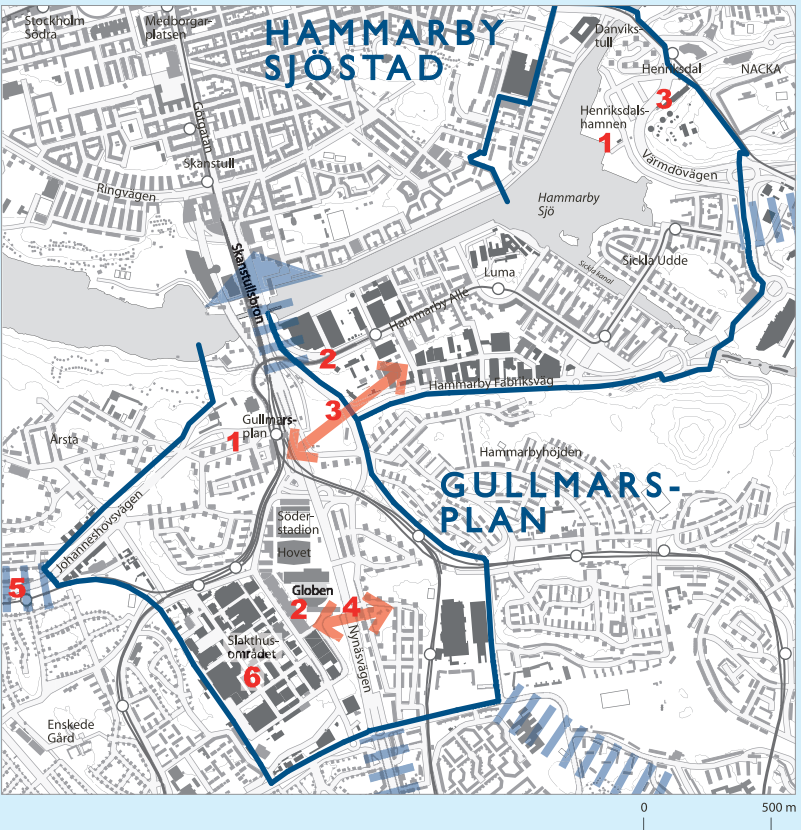
En framtida integration med den expansiva stadsutvecklingen i Hammarby Sjöstad (3) är önskvärd, genom sammanbindning av gatunäten eller att underlätta rörelsen mellan stadsdelarna på annat sätt. På sikt kan stadsdelarna byggas samman med bostäder, verksamheter, parker och offentliga miljöer. En överdäckning av Nynäsvägen (4) skulle ge mycket stora förbättringar i området.

■ Gullmarsplan länkas samman med Årsta och Slakthusområdet

När kraftledningen utmed Johanneshovsvägen lagts ner i tunnel kan sambandet mot Årstafältet (5) stärkas, bland annat med kompletteringsbebyggelse och nya funktioner. Även tvärbanans omgivningar kan ges en mer attraktiv utformning och innehåll. Kopplingen söderut mot Slakthusområdet/Matstaden (6) bör utvecklas i takt med att området blir mer öppet för allmänheten.



Globenområdet sett från söder.



HAMMARBY SJÖSTAD

Hammarby Sjöstad har länge varit stadens största stadsutvecklingsområde och utbyggnaden har pågått sedan mitten av 1990-talet.

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Planeringen håller på att slutföras. När stadsdelen är fullt utbyggd 2015–2017 kommer den att inrymma 25 000 boende och cirka 10 000 arbetsplatser.

■ Utbyggnaden av en attraktiv stadsdel i Hammarby Sjöstad fullföljs

Den sista stora utbyggnadsetappen mellan Lugnet och Danvikstull (1) påbörjas inom kort. Återstår gör kvarteren närmast Skansbron (2) och att lösa väg- och kollektivtrafiken inom det så kallade Danvikslösenprojektet (3). Inriktningen är att dra vägtrafiken genom berget och låta Saltsjöbanan och tvärbanan länkas samman och gå där motorvägen idag ligger.

Tyngdpunkter och samband i Stockholms ytterområden

KISTA

Kista är en mycket stark tyngdpunkt med en stor mängd verksamheter, framför allt inom informationsteknologi. Området förnyas och vidareutvecklas enligt framtidsvisionen Kista Science City med en blandning av arbetsplatser, bostäder och högre utbildning. Staden arbetar nu även med Järvalyftet, där den intensiva utvecklingen i Kista är en mycket viktig del.

FAKTA 2008

Antal boende:	15 200
Antal anställda:	28 900
Exploateringstal:	0,46
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

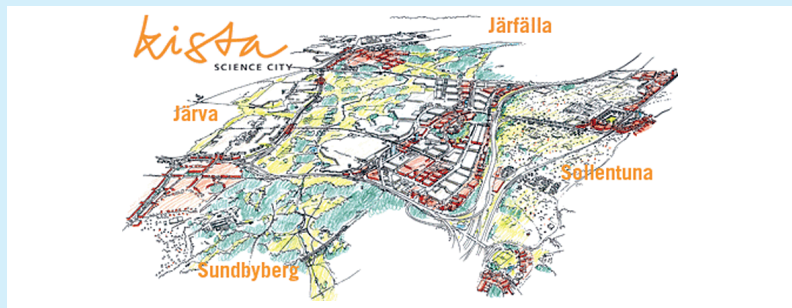
Kistas fortsatta utvecklingspotential hänger samman med planerade förstärkningar av infrastrukturen och med utvecklingen för de starka företag som finns i området. Planarbete pågår för att vidareutveckla Kista centrum samt för ny bostadsbebyggelse vid Kista gård och på Kistahöjden.

■ Kistas Science City ska vidareutvecklas som ett av landets viktigaste arbetsplatsområden i en levande stadsmiljö

Arbetsplatsområdets utveckling mot en levande och blandad vetenskapsstad ska fortsätta. Kista centrum (1) kan vidareutvecklas till en attraktiv och integrerande mötesplats i denna del av regionen. Planeringen bör ske för ytterligare kulturinslag, till exempel en lokal för större scenarrangemang.

■ Kista stärks som regional tyngdpunkt med satsningar på infrastruktur och starka kopplingar till omgivande kommuner

Kistas regionala tillgänglighet ökar kraftigt i och med nya E18 (2) och förlängning av tvärbana från Alvik (3). Kista bör därutöver stärkas genom en förstärkning av sambandet mot norra (4) och framför allt södra delarna av Sollentuna (Silverdal) via Kymlinge (5), till exempel genom ett mer sammankopplat gatunät. Vidare kan en



Skiss över framtidens Kista med grannkommuner.

Källa: Kista Science City

förlängning av tunnelbanan till Barkarby (6) att vidareutveckla den regionala kärnan.

Tvärbanan, nya E18 och planeringen i Sundbyberg möjliggör en stadsutveckling och förbättrade kopplingar i stråket mot Ulvsunda. Planeringen för att koppla ihop Rinkeby med Ursvik pågår med möjligheter att nå nya tvärbanan. Ulvsundavägens roll som trafikled fortsätter att vara stark, men potential finns att skapa bättre kopplingar och minskade barriäreffekter mellan Rissne, Bromsten och Solvalla.

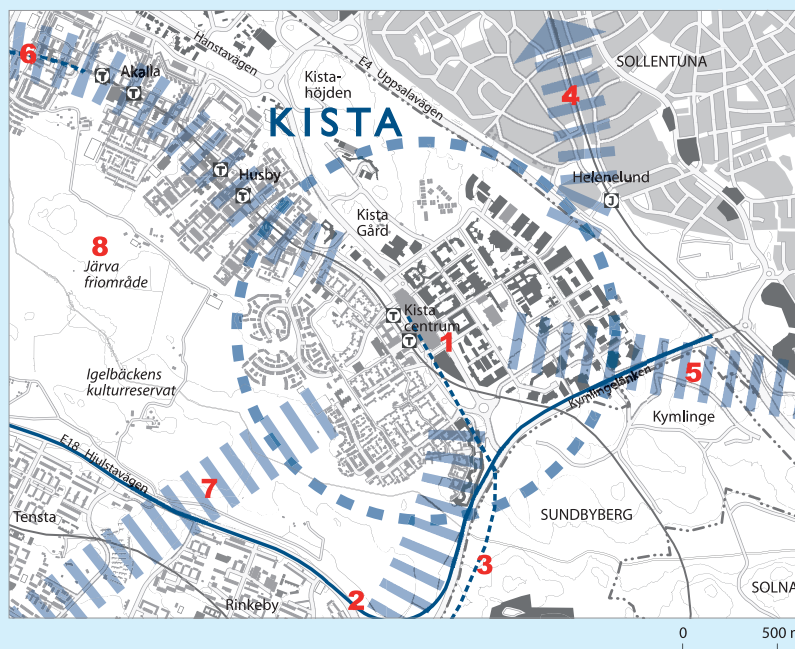
■ Sambanden med övriga stadsdelar på Järvafältet utvecklas enligt Vision Järva 2030

En positiv utveckling för stadsdelarna vid Järva hänger samman med utvecklingen i Kista. Ambitionen i Vision Järva 2030 är att stärka sambanden

mellan och inom norra och södra delarna av Järva (7). Några av insatserna är att delvis koppla ihop gatunät, att satsa på centrala stråk och utveckla ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet.

■ Järva friområde utvecklas till aktivitetsfält och mötesplats med hänsyn till områdets natur- och kulturvärden

Kulturresevatet för Järva friområde (8) har bland annat som syfte att bevara natur- och kulturlandskapet och utveckla området till ett aktivitetsfält. I Vision Järva 2030 presenteras idéer om anläggningar för aktiviteter och evenemang som ska prövas vidare. Den regionala grönkilen, i form av Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturresevat, bör tillvaratas och utnyttjas som en kvalitet i utvecklingsarbetet.



VÄLLINGBY

Vällingby byggdes ut på 1950-talet och blev tillsammans med Råcksta den första stadsdelen som planerades som en så kallad ABC-stad med arbetsplatser, bostäder och centrum i samma område. Vällingby centrum planerades för att betjäna flera stadsdelar med handel, skolor och kultur. Stadsdelarna utgör en riksintressant kulturmiljö där struktur och helhetsmiljö ska bevaras.

FAKTA 2008	
Antal boende:	23 600
Antal anställda:	3 100
Exploateringstal:	0,20
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

En förnyelse och stor ombyggnad har nyligen genomförts och Vällingby centrum har återtagit positionen som västerorts främsta centrum med ett större kundunderlag än tidigare. Under 2000-talet har det också skett en betydande kompletteringsbebyggelse med nya bostäder i såväl Vällingby som omgivande stadsdelar. Runt centrum har bland annat kransen av punkthus kompletterats.



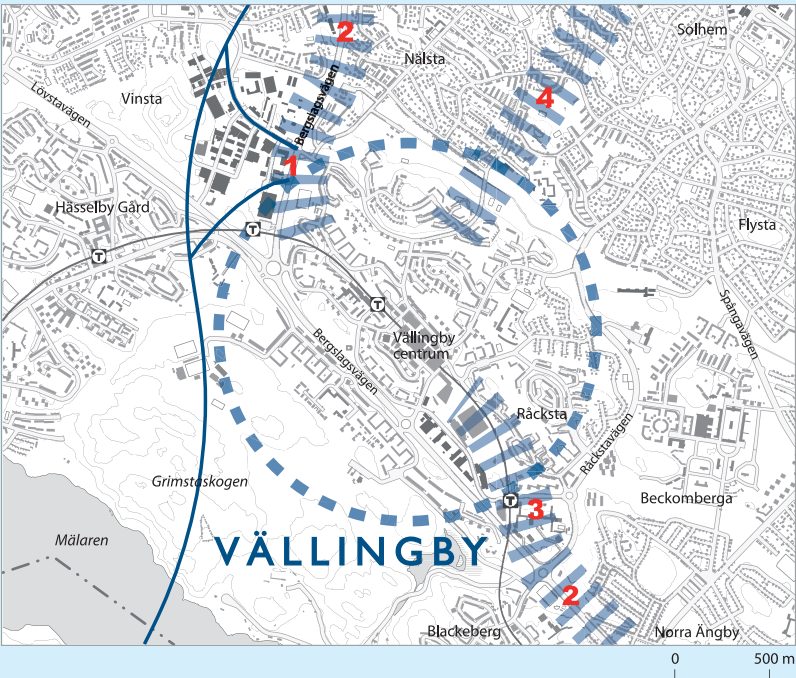
Modehuset Kfem i Vällingby centrum.

Vällingby stärks som tyngdpunkt med mycket god regional tillgänglighet

Förbifart Stockholm (1) med den planerade stombussförbindelsen, kommer att stärka sambanden mellan regionens norra och södra delar. Vällingby kommer, med trafikplatser på Bergslagsvägen, få en avsevärt förbättrad regional tillgänglighet med starka samband till såväl Barkarby-Jakobsberg som Skärholmen. Det skapar nya etableringsförutsättningar för företag och verksamheter, bland annat utmed Bergslagsvägen vid Vinsta.

Kopplingarna till omgivande tyngdpunkter i västerort värnas och förstärks

Vällingbys koppling till Brommaplan (2) bör bli bättre. Bergslagsvägen kan få en mer stadsmässig karaktär där kompletteringsbebyggelse kan prövas, utan att förändra vägens funktion som huvudväg. För närvarande utreds fortsatt användning för Vattenfalls tidigare huvudkontor (3), som ligger i detta stråk. Sambandet mot Spånga (4) är viktigt att beakta. Utvecklingspotentialen är begränsad och det handlar mer om att underlätta för kommunikationer mellan dessa tyngdpunkter, främst med gång och cykel.



SPÅNGA

Spånga station har funnits sedan Västeråsbanan öppnades för allmän trafik 1876 och runt stationen har småhusbebyggelse vuxit fram. Området har efterhand kompletterats med flerbostadshus kring Spånga centrum nära pendeltågstationen. Spånga ingår i stadsutvecklingsområdet Lunda-Spånga-Bromsten.

FAKTA 2008	
Antal boende:	9 500
Antal anställda:	2 700
Exploateringstal:	0,15
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Under 2000-talet har ett par hundra lägenheter byggts på tidigare industri- mark i Lunda och för Bromstens industriområde pågår ett omfattande planarbete. Delar av områdena söder om Spånga är klassade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer, vilket ska beaktas i utvecklingen av Spånga som tyngdpunkt.

■ **Stationsläget tillvaratas i en utveckling av Spånga som tyngdpunkt**
Området kring Spånga centrum (1) har en småskalig karaktär. Kring Spånga station finns möjlighet att komplettera med tätare bebyggelse, framför allt vid en översyn av stationsfunktionerna i samband med en eventuell utvidgning av Mälarbanan. En flyttning av tennishallen till Bromsten ger också nya utvecklingsmöjligheter.

■ Bromstens industriområde utvecklas till tät och blandad stadsbebyggelse

Bromstens industriområde (2) ska knytas ihop med omgivningen, bland annat genom nya gator, gång- och cykelvägar. I planeringen ingår omkring tusen lägenheter samt en företagsby som tillsammans med den nya tennishallen kan fungera som bullerskydd mot järnvägen.

■ Kopplingar till omgivande stadsdelar stärks

Sambanden mellan Rinkeby/Tensta och Spånga (3) bör utvecklas för att integrera dessa delar på ett tydligare sätt och för att förbättra kopplingen mellan pendeltåg och tunnelbanesystemet. Sambandet mot Vällingby (4) är viktigt att beakta, även om utvecklingspotentialen är begränsad.

BROMMAPLAN

Brommaplan är viktig vägtrafiknod i västerort och omstigningsplats mellan tunnelbana och buss till bland annat Ekerö. Brommaplans rondellen med centrumbyggnader är mycket starka stadsbyggnadselement från 1940-talet, även om trafikmängderna har ökat avsevärt.

FAKTA 2008	
Antal boende:	10 000
Antal anställda:	2 600
Exploateringstal:	0,15
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

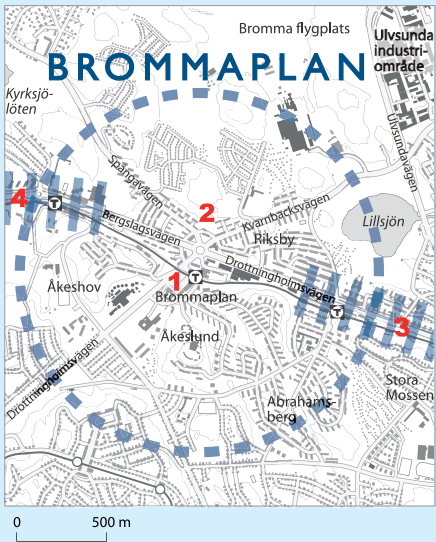
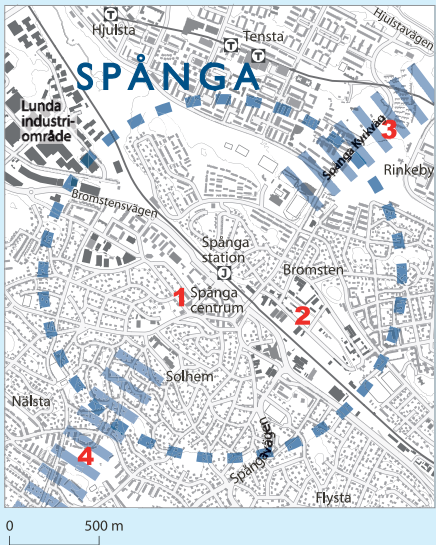
I angränsande bebyggelseområden har några enstaka nya bostadsprojekt genomförts under 2000-talet och inom centrumområdet ett högre bostadshus i 16 våningar som ett nytt viktigt landmärke.

■ En mer sammanhållen stadsmiljö utvecklas vid Brommaplan

Brommaplan är på många sätt väl sammankopplat med omgivande stadsdelar genom den befintliga gatustrukturen. Samtidigt innebär de större vägarna barriäreffekter och det är viktigt att skapa säkrare övergångar. Själva centrum (1) är i behov av upprustning och utveckling. På sikt skulle en överdäckning av bussterminalen vara en möjlighet att utveckla stadsmiljön vid Brommaplan. I övrigt finns utvecklingspotentialen främst i området norr om Brommaplan (2).

■ Brommaplan utvecklas som tyngdpunkt med starka samband till övriga västerort

Brommaplan är en viktig nod i ett tydligt samband i Drottningholmsvägen (3) och Bergslagsvägen (4) som ska värnas i planeringen. Det kan prövas i vilket utsträckning det går att komplettera utmed delar av dessa vägar med bibehållen trafikkapacitet. Förutsättningarna att minska trafikbelastningen i området hänger bland annat ihop med Förbifart Stockholm och en utbyggd Huvudstaleden till Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen.



SKÄR HOLMEN

Skärholmen planerades på 1960-talet som Stockholms viktigaste centrum i sydvästra delen av ytterstaden. Centrumanläggningen har nyligen genomgått en omfattande ombyggnad och Skärholmen och Kungens kurva utgör tillsammans Nordens största handelsplats. Det finns en stor variation av bostäder med både flerfamiljshus och småhusområden, medan arbetsplatserna är koncentrerade till handeln och till mindre verksamhetsområden.

FAKTA 2008	
Antal boende:	10 500
Antal anställda:	3 600
Exploateringstal:	0,20
(Området inom markerad cirkel i Stockholms stad)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Stockholms stad och Huddinge kommun under flera år har samarbetat kring utvecklingen av Kungens kurva – Skärholmen och området är även utpekade som en regional kärna i RUFS. Ett flertal kompletteringsprojekt med nya bostäder har planerats och genomförts i Skärholmen under de senaste åren.

■ Skärholmens regionala betydelse tillvaratas och utvecklas

Skärholmens utvecklingspotential förstärks av Förbifart Stockholm (1), som kommer att ansluta direkt till området. Skärholmen får ett unikt läge vid mötet mellan Förbifarten och E4/E20 som bör tillvaratas. Det ökar möjligheten att bredda utbudet av verksamheter som ett komplement till det starka handelsutbudet.

■ Kopplingarna mellan Skärholmen och Kungens kurva blir starkare

Det finns fysiska hinder som måste övervinnas för att områdena ska kunna byggas samman, framför allt E4/E20 men också kraftledningen. Inriktningen är att skapa ett ökat flöde av människor mellan Skärholmen och Kungens kurva för att sedan på sikt kunna bygga samman områdena över



Skärholmens centrum sett från nordost.

motorvägen (2). För närvarande utreds om ytterligare förbindelser kan anordnas över motorvägen vid Skärholmens centrum samt vid en ny trafikplats för Förbifart Stockholm.

■ Skärholmen vidareutvecklas som viktig målpunkt i sydvästra Stockholm

Många av stadsdelarna i Skärholmens närområde får en ökad regional tillgänglighet i och med Förbifart Stockholm. Spårväg Syd (3) skulle därut-

över öka möjligheter till attraktiva tvärförbindelser i Söderort och bytesmöjligheter till pendeltåg i Älvsjö. Stadsdelarna längs tunnelbanans linje 13 och Skärholmsvägen (4) har god tillgång till ett varierat bostadsutbud och attraktiva grönområden vid Mälaren och Huddinge kommun. De skulle, med kompletteringsbebyggelse och ändringar av trafik- och gatumiljön, kunna kopplas samman till Skärholmen på ett tydligare sätt än idag.



FARSTA

Farsta Torg invigdes 1960 och samtidigt byggdes stadsdelen ut vid tunnelbanan med bostäder och arbetsplatser efter dåtidens ABC-mönster. Höga bostadshus bidrar starkt till stadsdelens karaktär liksom det stora antalet radhusområden. Farsta har god tillgång till friområden vid både Drevviken och Magelungen. Farsta är kollektivtrafikförsöjt med såväl pendeltåg som tunnelbana och med omstigning till bussar mot Älvsjö, Liljeholmen, Skogås, och Handen. Farsta har stor betydelse som centrum i den sydöstra stockholmsregionen.

FAKTA 2008	
Antal boende:	14 100
Antal anställda:	6 600
Exploateringstal:	0,25
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

I Farsta stadsdelsområde planeras för närvarande för cirka 1 200 nya bostäder i både mer omfattande och mindre kompletteringar. För Farsta Centrum planeras vidare för ökade butiksytor. Delar av Farsta är klassat som en kulturhistoriskt värdefull miljö, vilket bör beaktas i utvecklingen av Farsta som tyngdpunkt.

■ Farstas roll som stadens port mot den sydöstra regionen stärks
Farstas viktiga roll i den sydöstra regiondelen kan ytterligare förstärkas genom den nord-sydliga axeln som går från Slussen via Gullmarsplan och Nynäsvägen till Farsta (1). Söderut bör stråket mot Huddinge (2) utvecklas. Det handlar bland annat om kompletteringar mot Larsboda men framför allt om att utveckla attraktiva lokala samband mellan pendeltågsstationen i Farsta strand och Farsta centrum (3), genom kompletterande bebyggelse och tydligare trafik- och gatumiljö.

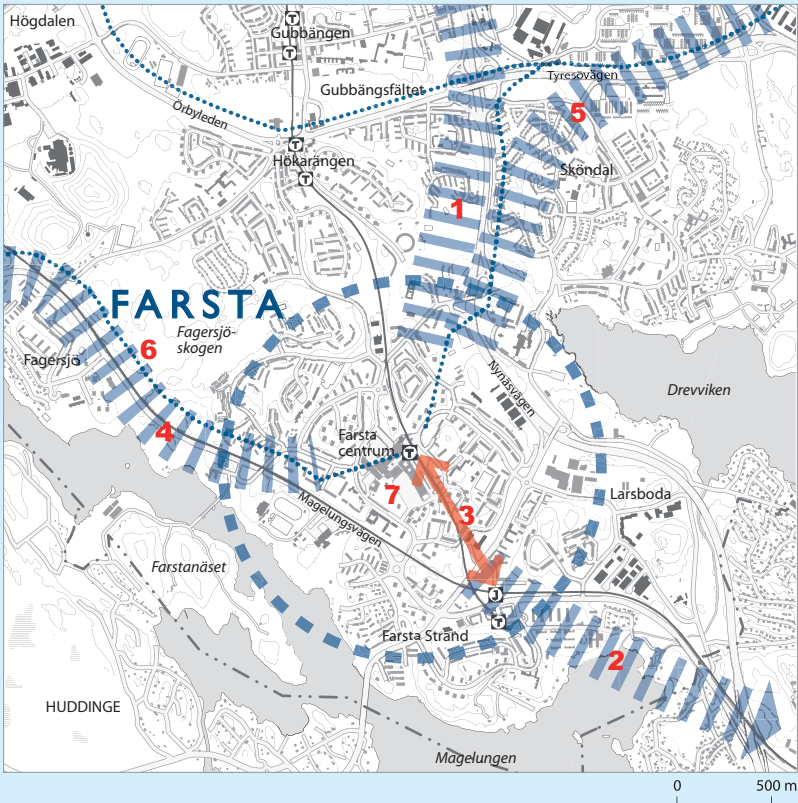
■ Farsta får tydligare samband till omgivande stadsdelar
En sammankoppling med attraktiv bebyggelse och ny kollektivtrafik

längs med Magelungsvägen kan stärka kopplingarna mellan Farsta och Fagersjö (4). De viktiga gröna sambanden från Fagersjöskogen till Farstanäset bör kunna kombineras med nytt stadsmässigt stråk. Möjligheterna att länka samman Farsta mot Skarpnäck (5) främst genom effektiva kollektivtrafikförbindelser bör provas. Det skulle skapa ett tydligt och starkt tvärgående kollektivtrafikstråk som kopplar samman samtliga gröna tunnelbanelinjer med Älvsjö station (6).

■ Centrala Farsta utvecklas som mötesplats med attraktiva stråk till omgivande bebyggelse
Det finns en potential att utveckla Farsta centrum (7) som mötesplats med tydligare stadsmässiga stråk mellan torget och omgivningen. Det kan ske med tydliga gång- och cykelförbindelser till exempel mot Farsta strand. En omvandling av de stora parkeringsytorna i centrum till bostäder och centralt belägna arbetsplatser är ett sätt att utveckla Farsta.



Från Farsta Torg.



ÄLVSJÖ

Bebyggelsen i Älvsjö började växa fram vid förra sekelskiftet och områdena har byggts ut och förtätats successivt sedan dess. Större utbyggnader har skett i Solberga på 1950- och 60-talet och vid Prästgårdsgårde på 1980-talet. Älvsjö är en mycket viktig knutpunkt för bussar och pendeltåg. Delar av Älvsjö är utpekade som stadsutvecklingsområde i ÖP99.

FAKTA 2008	
Antal boende:	8 700
Antal anställda:	6 200
Exploateringstal:	0,23
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Pågående planering och byggande i centrala delarna kommer att förbättra stadsmiljön och stärka Älvsjö som tyngdpunkt. Ett par hundra lägenheter har färdigställts och i övrigt pågår planeringen för ett flertal kvarter med bostäder, service och resecentrum. Därutöver bygger Stockholmsmässan ut sina lokaler.

■ **En större mångfald av verksamheter utvecklas med Stockholmsmässan som motor**
Områdena mellan järnvägsspåren och Råbyvägen i Örby (1) är delvis glest utnyttjade och påverkade av trafikapparaten. Stadsmiljön i dessa områden kan utvecklas samtidigt som nya verksamheter tillförs som komplement till Stockholmsmässan. Bostäder kan bli aktuellt närmast Örby, under förutsättning att miljön runt trafiklederna kan bli bättre.

■ **Älvsjös roll som nav för ett hållbart resande i södra regionen utvecklas**
Pågående och framtida stadsutvecklingen bör kopplas till framtida förstärkningar av kollektivtrafiken. Spårväg Syd ger, tillsammans med Älvsjövägen (2), en stark koppling till Fruängen. Vidare innehåller översiktsplanen förslag om en framtida tunnel-

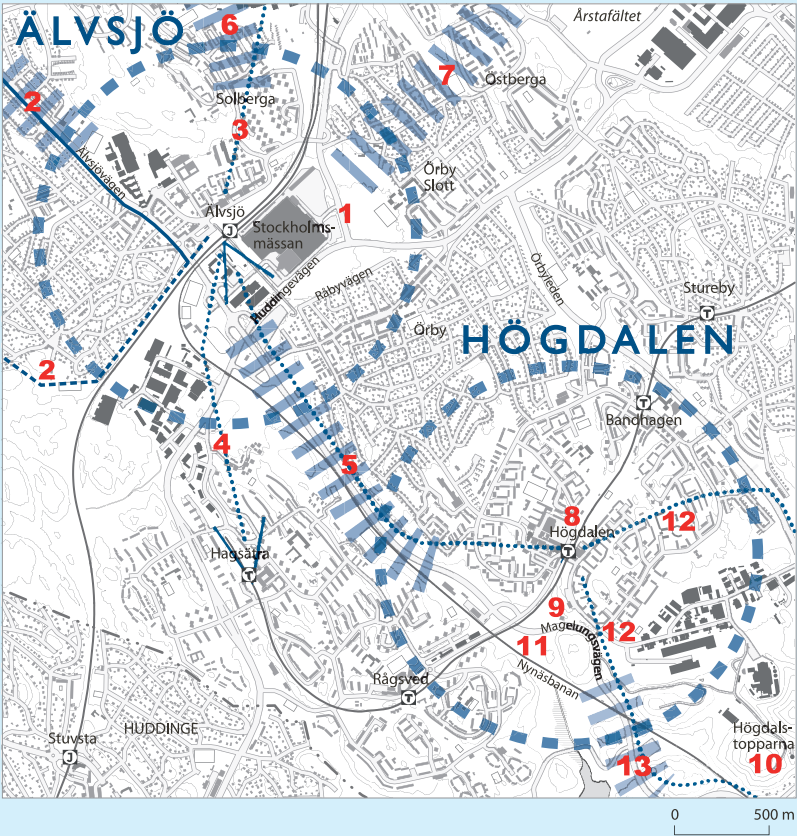


Föreslagen ny bebyggelse i centrala Älvsjö.
Illustration: Rundquist Arkitekter AB

banegren mot västra innerstaden via Liljeholmen (3) med en förlängning till Hagsåtra (4) samt en effektiv kollektivtrafikkoppling mot Högdalen (5). Sammantaget skulle dessa förstärkningar ge Älvsjö en helt ny tyngd både i regionen och lokalt i söderort.

■ **Omgivande stadsdelar kopplas ihop med Älvsjö och dagens barriärer minskas**
En mer sammanhållen stadsmiljö kan uppnås genom minskade barriärer

från starkt trafikerade vägar och spår i området. Sambandet mot Solberga, Västberga och vidare mot Telefonplan (6) har delvis blivit starkare genom utbyggnad av bostäder vid bland annat Folkparksvägen och denna koppling kan förstärkas ytterligare. Även sambanden mot en framtida ny stadsdel på Årstafältet (7) kan utvecklas med ny kollektivtrafik och minskade barriärer. Generellt gäller också att centrala Älvsjö behöver få bättre tillgång till parker och närliggande grönområden.



HÖGDALEN

Högdalen har ett centralt läge i söderort. Stadsdelen planerades från början som ett av ytterstadens större centrum, men serviceutbudet är idag begränsat.

FAKTA 2008	
Antal boende:	17 000
Antal anställda:	3 400
Exploateringstal:	0,22
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Det har genomförts ett antal smärre förtätningsprojekt de senaste åren. En mer omfattande framtida komplettering av bebyggelse hänger samman med lösningar av infrastrukturen i området. Kommunfullmäktige har därutöver fattat inriktningsbeslut om att Högdalstopparna ska utvecklas för rekreation, samtidigt som verksamheter i det angränsande företagsområdet ska ges utvecklingsmöjligheter.

■ En attraktiv stadsmiljö i centrala Högdalen vidareutvecklas

Ett mer effektivare utnyttjande av mark i de centrala delarna av stadsdelen (8) kan ge möjligheter att utveckla Högdalen. De stora parkeringsytorna vid centrum kan studeras för ny bebyggelse, samtidigt som gatumiljön kan ses över. Även själva centrumbyggnaderna bör kunna vidareutvecklas runt Högdalsgången. Högdalstriangeln (9) är idag bullerutsatt men har ett gott läge.

■ Sambanden till stadsdelar och grönområden söder om Högdalen stärks

Högdalen hänger samman på ett integrerat sätt med Örby och Bandhagen. Magelungsvägen och Nynäsbanan är dock stora barriärer mot Rågsved och grönområdena vid Magelungen. Entréerna till Högdalstopparna (10) behöver bli bättre om inriktningsprogrammet ska kunna realiseras. På sikt bör omvandling av Magelungsvägen (11) tillsammans med kompletteringsbebyggelse kunna bli aktuellt.

■ Utvecklade kommunikationsstråk mot Älvsjö och Farsta ger Högdalen ett mer centralt läge i söderort

En förstärkning av den tvärgående kollektivtrafiken är angelägen antingen genom en spårväg eller genom en modern och effektiv bussförbindelse (12). På sträckan mellan Högdalen och Fagersjö bör huvudinriktningen i övrigt vara att utveckla målpunkter för rekreation och förstärka de ekologiska sambanden i Hanvedenkilen (13).

Utdrag ut stadsbyggnadsnämndens beslut om utställning 2009-05-14:

Kontoret ges i uppdrag att peka ut områden lämpliga för småhusbebyggelse, som Snösättraområdet i Högdalen.

FRUÄNGEN

Fruängen har ett strategiskt läge nära E4/E20, med tunnelbanan, infartsparkering och är en viktig bytespunkt för busstrafiken till Älvsjö och Huddinge. Fruängen har ett av stadens medelstora centrum, med stark konkurrens från Skärholmen och Kungens kurva. Mälarhöjdens idrottsplats är en målpunkt för fotboll, ishockey och tennis.

FAKTA 2008	
Antal boende:	15 400
Antal anställda:	3 700
Exploateringstal:	0,20
(Området inom markerad cirkel)	

Pågående planering och utvecklingsmöjligheter

Ett par större bostadsprojekt pågår eller har genomförts i området, bland annat Gyllene Ratten (1 000 lägenheter) och Långbro (2 000 lägenheter). I den fortsatta utvecklingen ger det ökade befolkningsunderlaget samt planerna på Spårväg Syd förutsättningar att stärka Fruängens betydelse.

■ Tydligare kopplingar till omgivande stadsdelar stärker Fruängen som tyngdpunkt

Spårväg Syd (1) är viktig för att på sikt stärka Fruängen som knutpunkt och för att öka kopplingarna till omgivande områden söder om E4/E20 och Älvsjö. Det är även angeläget att förbättra sambanden till stadsdelarna på andra sidan av motorvägen i riktning mot Telefonplan (2) samt Bredäng (3), inte minst när den nya bebyggelsen i Gyllene Ratten (4) står färdig.

■ Stadsmiljön och centrumfunktionerna i Fruängen vidareutvecklas

Det finns behov av upprustningar av Fruängens centrum (5), som inte förändrats i någon större utsträckning sedan det byggdes på 1950-talet. Ett par centrala ytor är utvecklingsbara, framför allt infartsparkeringen norr om centrum. I övrigt ligger potentialen i förtätningar inom befintliga bebyggelseområden.



Trafikinфраstruktur

PROJEKT I STOCKHOLMS-FÖRHANDLINGEN

1. Citybanan

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

2. Mälarbanan: Tomtebodan – Kallhäll

Mälarbanans utbyggnad syftar till att öka kapaciteten och förbättra restider för främst pendel- och regionaltågs- trafik. Två alternativa sträckningar studeras; utbyggnad i befintligt spårstråk (2) genom Sundbyberg samt en ny sträckning via Kista (2a) med station i Kista centrum som ansluter till Ostkustbanan söder om Helenelund.

3. Tunnelbana: Odenplan – Karolinska

En ny gren på gröna linjen kan för- sörja stadsutvecklingsområdet Karo- linska - Norra Station med tunnel- banetrafik. Behovet av busstrafik till området minskar kraftigt, vilket ger bättre utrymme i gaturummet. Projek- tet samverkar med och ökar nyttan av en ny pendeltågsstation vid Odenplan.

4. Spårväg: Sickla udde – Slussen

En förlängning av tvärbanan möjlig- gör snabba resor mellan Hammarby Sjöstad och Slussen. Även Saltsjöbanan integreras i trafiksystemet. Olika alternativ till sträckning studeras.

5. Tvärbana Norr: Alvik – Kista och Alvik – Sundbyberg – Solna – Universitetet

Tvärbana Norr är en förlängning av tvärbanan från Alvik vidare norrut. Tvärbana Norr ska binda samman de radiella spårtrafikstråken, samt utgöra en effektiv kollektivtrafik till områden

med hög boendetäthet och många arbetsplatser som idag inte är spårtra- fikförsörjda. Banan minskar trängseln i befintliga spårssystem, samt länkar samman bebyggelseområden. Banan har gemensam sträcka mellan Alvik och Ulvsunda, därefter sker en för- grening mot Kista (5a) samt mot Solna och Universitetet (5b). En fortsättning av Kistagrenen till någon av pendel- tågsstationerna i Helenelund, Sollen- tuna eller Häggvik undersöks.

6. Spårväg Syd: Älvsjö – Fruängen – Skärholmen – Flemingsberg

Spårväg Syd är en tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens kurva- Skärholmen med en fortsättning till Fruängen och Älvsjö. En annan viktig funktion är att binda ihop de radiella spårförbindelserna i söderort. Sträck- ningen som redovisas är endast pre- liminär och ska utredas vidare.

7. Spårväg 4: Gullmarsplan – Ropsten / Loudden

Projektet är en konvertering av stom- busslinje 4. En spårväg leder till mins- kad trängsel, bättre framkomlighet och tidhållning. En effektiv spårvagn avlastar tunnelbanan i innerstaden och innebär ett kapacitetstillskott över Saltsjö-Mälarsnittet utan att ny bro eller tunnel behöver byggas. En för- längning av linje 4 till Norra Djur- gårdsstaden redovisas med två olika alternativ till slutstation, Ropsten (7a) eller Loudden (7b). Projektet är enligt Stockholmsförhandlingen för genom- förande efter 2019.

8. Tunnelbana: Kungsträdgården – Nacka

En förlängning av blå linjen ger en effektiv kollektivtrafik till den snabbt växande Nacka – Värmdösektorn och avlastar Slussen omfattande buss- trafik. Nya tunnelbanestationer plane- ras i Sofia och Henriksdal/Sickla. En sträckning med en station vid Slussen finns med som ett alternativ. Projektet är enligt Stockholmsförhandlingen för genomförande efter 2019.

9. Tunnelbana: Akalla – Barkarby

En förlängning av den blå linjen för- bättrar möjligheten till tvärresande, och gör att bland annat att Kista kan nås effektivt av regionaltågsresenärer. Detta är särskilt betydelsefullt om Banverket väljer att bygga ut Mälar- banan i befintlig korridor. Projektet ersätter tidigare förslag om en för- längd tunnelbanesträckning från Hjulsta till Barkarby, som inte bedöms få lika bra resandeunderlag eller ge samma goda strukturerande effekter. Projektet är enligt Stockholmsförhand- lingen för genomförande efter 2019.

10. Norra länken

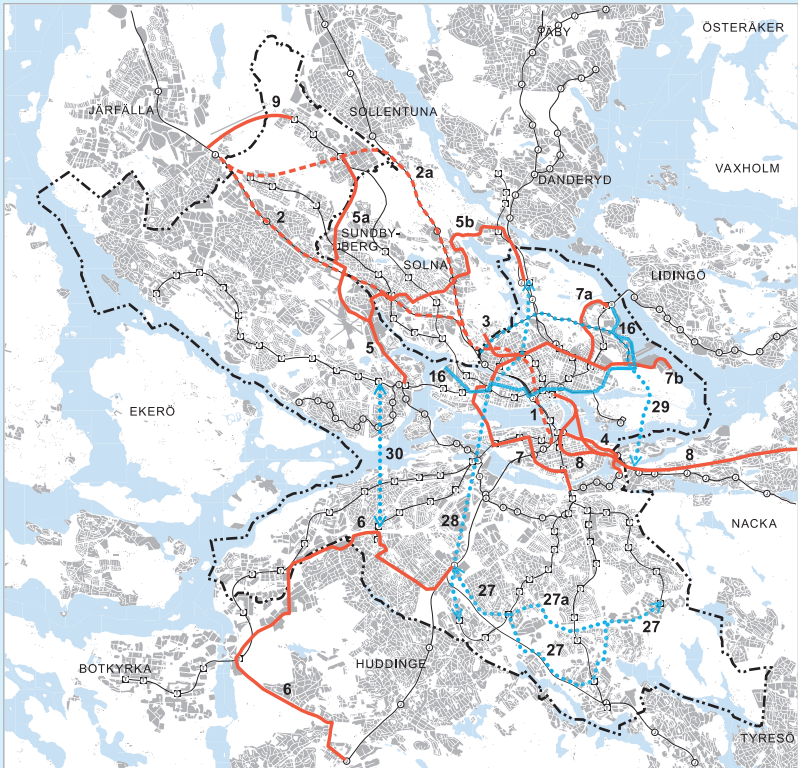
En helt ny förbindelse i tunnel mellan Norrtull och Värtan (Lidingövägen), med anslutning till Roslagsvägen vid Universitetet. Länken ökar kapaciteten till Värtahamnen och Frihamnen, samt till stadsutvecklingsområdet Norra Djurgården. Trafikleden för- väntas förbättra miljön längs Valhalla- vägens norra del när den tunga trafiken till hamnarna försvinner.

11. E18: Hjulsta – Kista

E18 är Stockholms nordvästra infarts- led med hög trafikbelastning. Trafik- mängden och korsningarna gör att sträckan är olycksdrabbad och gene- rerar mycket buller. Vägsträckan har idag 11 plankorsningar och den nya sträckan får i stället fem planskilda korsningar. Den nya utformningen ökar säkerheten, förbättrar närmiljön och ger högre trafikkapacitet.

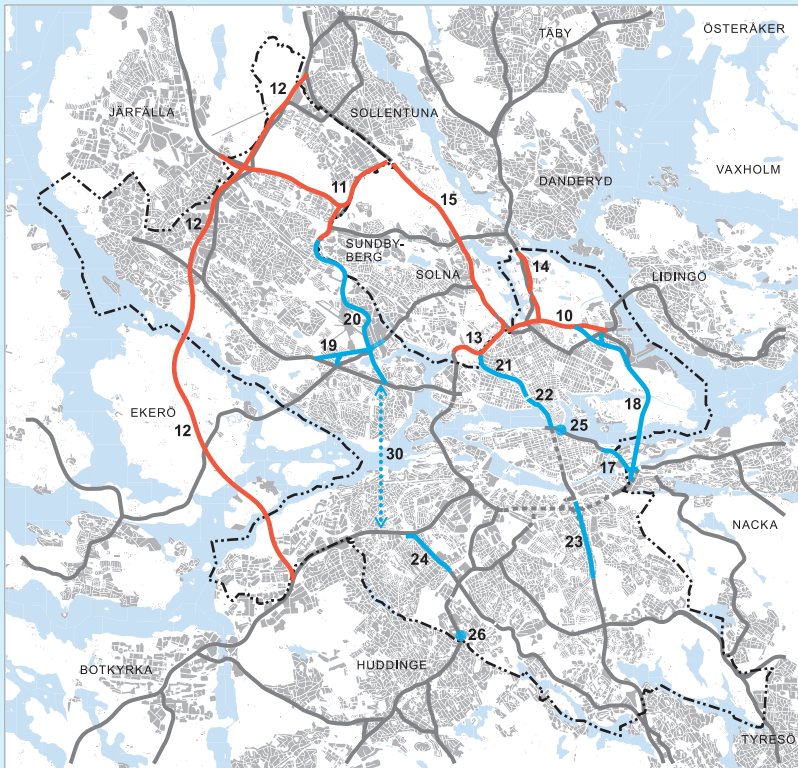
12. Förbifart Stockholm

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



UTBYGGNAD AV TRAFIKINFRASTRUKTUREN
Järnväg, spårväg och tunnelbana
– nya sträckningar och ombyggnader

- Projekt upptagna i Stockholmsförhandlingen
- 1 Citybanan
 - 2 Mälarbanan Tomtebodavägen–Kallhäll (alt. 2a)
 - 3 Tunnelbana Odenplan–Karolinska
 - 4 Spårväg Sickla udde–Slussen
 - 5 Tvärbana Norra Älvsjö–Kista (5a) samt Älvsjö–Sundbyberg–Solna–Universitetet (5b)
 - 6 Spårväg Syd Älvsjö–Fruängen–Skärholmen–Flemingsberg
 - 7 Spårväg 4 Gullmarsplan–Ropsten (7a) / Loudden (7b)
 - 8 Tunnelbana Kungsträdgården–Nacka
 - 9 Tunnelbana Akalla–Barkarby
- Övriga utbyggnader
- 16 Spårväg city Lindhagen–Centralen–Djurgården/Ropsten
- Framtida kommunikationsstråk
- 27 Kollektivtrafikstråk söderort (alt. 27a)
 - 28 Ny spårväg (tunnelbana) i västra innerstaden
 - 29 Ny spårväg i östra innerstaden
 - 30 Nord-syd koppling väster om innerstaden



UTBYGGNAD AV TRAFIKINFRASTRUKTUREN
Huvudvägar – nya sträckningar och ombyggnader

- Projekt upptagna i Stockholmsförhandlingen
- 10 Norra Länken
 - 11 E18 Hjulsta–Kista
 - 12 Förbifart Stockholm
 - 13 E4/E20 Tomtebodavägen–Norra Station–Haga södra
 - 14 E18 Frescati–Älskistan
 - 15 E4 Norrtull–Kista
- Övriga utbyggnader
- 17 Väg 222 Henriksdals Trafikplats och Danvikstull
 - 18 Östlig förbindelse
 - 19 Huvudstaleden, Bromma
 - 20 Ulvsundavägen
 - 21 Klarastrandsleden
 - 22 Centraltunneln
 - 23 Nynäsvägen
 - 24 Älvsjövägen
 - 25 Slussen
 - 26 Väg 226 Huddingevägen/Rågsvedsvägen
- Framtida kommunikationsstråk
- 30 Nord-syd koppling väster om innerstaden

13. E4/20: Tomtebodavägen – Norra station – Haga södra

Framkomligheten runt Eugeniattunneln är dålig idag, och trafiken förväntas öka kraftigt i samband med öppnandet av Norra länken. Det behövs en rad åtgärder på sträckan såsom rampförstärkning och nya körfält.

14. E18: Frescati – Ålkistan

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

15. E4: Norrtull – Kista

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

ÖVRIGA UTBYGGNADER

16. Spårväg city: Lindhagen – Centralen – Djurgården/Ropsten

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

17. Väg 222: Henriksdals trafikplats och Danvikstull

Väg 222 ska få en ny dragning genom Henriksdalsberget, där vägen övertar den tunnel som Saltsjöbanan använder, samt en ny trafikplats invid Danvikstull. Tunneldragningen innebär att mycket av nuvarande miljöproblem försvinner, vilket möjliggör ny bebyggelse i området. Spårbron vid Danvikstull, som också har busstrafik, är uttjänt och ska rivas. Vägbron breddas med nya körfält så att busstrafiken även i framtiden ska ha tillgång till egen körfil.

18. Östlig förbindelse

Befolknings- och sysselsättningsökningen är särskilt snabb i regionens östra delar. En östlig förbindelse ökar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och sammanbinder Norra och Södra länken till en ring runt innerstaden. Därmed kan trafiksituationen på Stadsgårdsleden och Skeppsbron förbättras. Det är angeläget att väg- och kollektivtrafikens olika funktioner och behov samordnas i detta stråk.

19. Huvudstaleden: Bromma

Projektet är en del av en fullt utbyggd Huvudstaleden från Pampas till Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen och kan avlasta delar av huvudvägnätet i västerort. Förgreningen mot Tritonvägen och en ny Tritonbro finns inte längre med i planen med anledning

av planerna för Ulvsunda industriområde.

20. Ulvsundavägen

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

21. Klarastrandsleden

Klarastrandsleden är en central genomfartsled med mycket hög trafikbelastning. Vägområdet begränsas av Klara sjö samt Banverkets spårområde för tågtrafik till Stockholms central. En överdäckning med ny bebyggelse skulle leda till en påtaglig förbättring av närmiljön samt ge stadsbebyggelsen en direkt koppling till vattnet.

22. Centraltunneln

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

23. Nynäsvägen

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

24. Älvsjövägen

Älvsjövägen har en hög belastning och med bara en fil i vardera riktningen. Vägen åstadkommer kraftiga miljö-

störningar med buller och barriäreffekter i området. Vägen behöver miljöupprustas samt ges bättre kapacitet. Vägområdet ska också utredas som ett av sträckningsalternativen för Spårväg Syd. Den vidare sträckningen österut, den s.k. Högdalslänken, är dock inte längre aktuell.

25. Slussen

Slussens funktion som trafikplats är central i arbetet med nya Slussen. Nuvarande trafikutformning har fokus på bilarnas framkomlighet, medan platsens i huvudfunktion idag är som bytespunkt i kollektivtrafiken. Även fotgängare och cyklister måste få en bättre situation med nya Slussen.

26. Väg 226: Huddingevägens korsning med Rågsvedsvägen

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

FRAMTIDA KOMMUNIKATIONSSTRÅK

27. Kollektivtrafikstråk söderort

Stadsutvecklingsstråket sammanbinder Älvsjö med Högdalen och vidare till Norra Sköndal och Skarpnäck via Farsta (27) alternativt Örbyleden (27a). Ett kollektivtrafikstråk med prioriterad framkomlighet stödjer stadsutvecklingen och möjliggör ökat tväresande. Spårväg Syd och pendeltågstrafiken kopplas effektivt ihop med samtliga gröna tunnelbanelinjer.

28. Kollektivtrafikstråk i västra innerstaden

Ny kollektivtrafikförbindelse studeras för (Hagsätra) – Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Universitetet. En ny snabbgående stomtrafik möjliggör snabba resor mellan några av de viktigaste knutpunkterna i Stockholm. En utbyggnad skulle innebära ett kraftfullt kapacitetstillskott över Saltsjö – Mälarsnittet samt minska trycket på T-centralen.

29. Kollektivtrafikstråk i östra innerstaden

Ny kollektivtrafikförbindelse studeras för Hammarby Sjöstad/Sickla – Värtan – Albano - Norra station, vilket innebär en komplettering till Östlig förbindelse. En ny snabbgående stomtrafik möjliggör snabba resor mellan några av de viktigaste stadsutvecklingsområdena i Stockholm. Kapaciteten över Saltsjö- Mälarsnittet ökar kraftigt och trycket på T-centralen minskar. I och med de nya stadsutvecklingsområdena i Norra Djurgårdstaden, Albano och Norra station kan Värtabanan få en ny funktion för passagerartrafik i framtiden.

30. Nord-sydlig koppling väster om innerstaden

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

Produktion
Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Z:CO

Formgivning och originalproduktion
Z:CO

Repro och tryck
08-tryck, Stockholm 2009