



För att få genomförandekraft i stadsbyggandet pekar översiktsplanen bland annat ut fyra fokusområden i ytterstaden. Skärholmen, som har en viktig regional funktion, är ett fokusområde. Fler bostäder och arbetsplatser ska tillsammans med andra värdeskapande satsningar leda till en positiv utveckling.



Förord

Stockholm är en fantastisk stad. Vi är många som vill leva och bo i Stockholm. År 2040 förväntas vi vara 1,3 miljoner invånare. Att Stockholm växer är ett kvitto på att vi är en attraktiv stad. Men att Stockholm växer betyder också att vi har ett gemensamt ansvar mot alla som bor här och som flyttar hit. Vi har också ett ansvar gentemot kommande generationer. För trots att Stockholm växer, så växer vi inte i alla avseenden ihop som en stad. Istället ökar segregationen och stockholmarna med olika bakgrund möter varandra alltmer sällan i vardagen. Denna utveckling måste vi tillsammans vända på.

Stockholms stads översiktsplan tar sin utgångspunkt i den växande staden och pekar ut huvudinriktningen för stadsutvecklingen de kommande 25 åren. Översiktsplanen ska skapa en riktning för stadens planeringsarbete så att stadsbyggnaderna kan bidra till att skapa en bättre stad för alla. Hur och var stadsutveckling sker är en viktig del i arbetet med att skapa en mer sammanhållen och hållbar stad. En förutsättning är att det finns bostäder för alla. Men det är samtidigt många andra faktorer som avgör hur bra vi lyckas, till exempel miljö, jämställdhet, tillgänglighet, hälsa och trygghet.

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

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

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

Stockholms utveckling ska vara till för alla de människor som bor och verkar här. Översiktsplanen är därför ett av stadens viktigaste strategiska styrdokument.

Karin Wanngård
finansborgarråd
i Stockholms stad

Jan Valeskog
stadsbyggnadsborgarråd
i Stockholms stad

Förord	3
Sammanfattning	6
1 Inledning	9
Utgångspunkter	10
Vad är en översiktsplan?	14
Från globalt till lokalt	16
2 Mål för stadsbygget	19
En växande stad	20
En sammanhängande stad	22
God offentlig miljö	24
En klimatsmart och tålig stad	26
Det framtida Stockholm – visionsbilder	28
3 Utbyggnadsstrategi och genomförande	31
Utbyggnadsstrategi	32
Genomförande av översiktsplanen	38
4 Allmänna intressen	43
Bostadsförsörjning	45
En socialt sammanhållen stad	50
Näringsliv och kompetensförsörjning	57
Kulturmiljö i en växande stad	62
Arkitektur och gestaltning	69
Trafik och mobilitet	76
Grön och vattennära stad	87
Kulturliv, idrott och rekreation	91
Klimat, miljö, hälsa och säkerhet	97
Teknisk försörjning	104
5 Lokala utvecklingsmöjligheter	111
Inledning	112
Rinkeby-Kista	114
Spånga-Tensta	118
Hässelby-Vällingby	120
Bromma	124
Östermalm	128
Norrmalm	132
Kungsholmen	136
Södermalm	140
Hägersten-Liljeholmen	144
Skärholmen	148
Älvsjö	152
Enskede-Årsta-Vantör	154
Farsta	158
Skarpnäck	162
Begreppslista	166
Antagandebeslut och granskningsyttrande	169
Stadsutvecklingskarta kan laddas ner på stockholm.se/oversiktplan	
Bilaga	
Riksintressen enligt miljöbalken	





Inledning

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

Mål för stadsbyggandet

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

Utbyggnadsstrategi och genomförande

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

Allmänna intressen

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

Lokala utvecklingsmöjligheter

Detta kapitel beskriver, utifrån översiktsplanens stadsbyggnads mål, vilka utvecklingsmöjligheter som finns i respektive stadsdel. Stadsdelarna är grupperade efter Stockholms stads 14 stadsdelsområden.

Sammanfattning

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

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

Dessutom behöver staden fokusera på flera andra viktiga utmaningar – som hur vi ska vidareutveckla Stockholms konkurrenskraft, minska stadens klimat- och miljöpåverkan samt klara de krav som ett förändrat klimat ställer, samtidigt som stadens arbete för renare sjöar och vattendrag fortsätter. Staden behöver också arbeta för en jämställd stad och minska de sociala skillnader som Stockholm upplever i dag.

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

Mål för stadsbyggandet

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

En växande stad

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

En sammanhängande stad

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

God offentlig miljö

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

En klimatsmart och tålig stad

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

Utbyggnadsstrategi och genomförande

Utbyggnadsstrategin ska vara ett verktyg för planering och genomförande och beskriver hur staden ska prioritera sina insatser för att möta bostadsbehoven på kort och lång sikt. Strategins fyra delar ska styra stadsutvecklingen mot stadens vision – ett Stockholm för alla.

Utbyggnadsstrategins fyra delar:

- Den centrala stadens attraktionskraft ska användas som en resurs för hela Stockholm. Det innebär bland annat satsningar på att skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan och låta staden växa successivt utåt.
- För att få genomförandekraft i stadsbyggnadet pekar staden i översiktsplanen ut fyra fokusområden: Kista-Järva, Skärholmen, Farsta samt Hagsätra-Rågsved.
- Hela Stockholm växer och stadens alla delar behöver utvecklas med värdeskapande kompletteringar för att bostadsmål och hållbarhetsmål ska kunna nås.
- Staden ska tillvarata den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen för att säkerställa en hållbar utveckling. Mindre omfattande stadsbyggnadsinsatser kan ha stor betydelse för att höja attraktiviteten på kort sikt. Sådana projekt ska ses ur ett helhetsperspektiv, så att inte framtida mer omfattande stadsbyggnadsinsatser försvåras.

Hur ska översiktsplanen genomföras?

Avsnittet beskriver hur genomförandet av översiktsplanen ska leda till att framtida möjligheter tas tillvara och nya värden skapas i staden. För att möjliggöra detta behövs samverkan mellan den fysiska planeringen, en aktiv markpolitik och stadens styrsystem med sikte på en hållbar utveckling. Översiktsplanen utgör underlag för prioriteringar av stadens årliga budget med tillhörande investeringsstrategi.

Allmänna intressen

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

Lokala utvecklingsmöjligheter

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

Konsekvensbeskrivning

Rapporten redovisar konsekvenserna av översiktsplanen och dokumenterar den hållbarhetsbedömning som pågått parallellt med planarbetet. Det övergripande syftet är att så långt som möjligt integrera miljö- och andra hållbarhetsaspekter i planen.

Riksintressen enligt miljöbalken

Bilagan redovisar riksintressen enligt miljöbalken och hur staden avser att tillgodose dessa. Riksintressen är geografiska områden som har pekats ut därför att de innehåller nationellt viktiga värden eller funktioner.



Fakta

En översiktsplan ska, enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL), ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Kommunfullmäktige ska därför under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras. Översiktsplanen omsätts i detaljplaner och lov för mark och vatten vilka är juridiskt bindande.





1 Inledning





Den centrala stadens starka attraktionskraft ska användas som resurs för hela Stockholm. Liljeholmen har mycket stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling. Det goda läget kommer att stärkas ytterligare genom en ny t-bana mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Utgångspunkter

Utmaningar, nya kunskaper och trender

Stockholm är i ett globalt perspektiv en liten storstad med stor konkurrenskraft. I internationella jämförelser rankas Stockholm bland de högsta när det gäller livskvalitet, trygghet och tillit samt demokrati, jämställdhet och innovationsförmåga. Många människor söker sig därför till regionen.

Stockholmsregionen är motorn i svensk ekonomi och Stockholm är centrum för näringsliv, förvaltning och finansiella institutioner. Här finns områden med stor internationell betydelse. I City och innerstaden finns finanssektor och kreativa näringar som spel-, musik- och modeindustrin. I Kista finns IKT-klustret Kista Science City. I regionen finns flera starka universitet och högskolor.

Globala utmaningar

Staden som plats blir allt viktigare. Den snabba urbaniseringen gör att 70 procent av världens befolkning förväntas bo i städer år 2050. Stockholm arbetar för att uppnå FN:s globala utvecklingsmål om hållbara städer och samhällen. Företagen i Stockholm konkurrerar i ökad utsträckning med andra städer om kompetens, kapital och investeringar. Klimatförändringar och migrationsströmmar får direkta och indirekta konsekvenser för utvecklingen. Stockholm be-

höver därför precis som andra storstäder utveckla sin förmåga att snabbt anpassa sig till nya förutsättningar.

Samhället behöver bli mer robust när det gäller försörjningen av många basala varor. Långsiktig fysisk planering är ett viktigt instrument i Stockholms arbete med krisberedskap och att hantera extraordinära händelser. Arbetet har direkt koppling till planering av exempelvis transporter, klimatanpassning och teknisk försörjning. Urbaniseringen gör att städernas försörjning blir allt viktigare.

Stark befolkningstillväxt

Stockholm-Mälarenregionen är i dag en av Europas snabbast växande regioner och fram till 2050 bedöms befolkningen i Stockholms län öka med 1,2 miljoner invånare till 3,4 miljoner invånare. Stockholms stad har under de senaste tio åren präglats av mycket hög befolkningstillväxt



Stockholm-Mälardalenregionen är i dag en av Europas snabbast växande regioner

utveckling är tätt kopplad till att anställda kan hitta en bostad. Stockholms stad är motorn för utvecklingen i regionen men är beroende av fler bostäder och arbetsplatser i hela regionen.

Tillgänglighet i regionen

Transportsystemet ska skapa hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på en begränsad yta, med så liten miljöpåverkan som möjligt. För regionens invånare och företag har tillgänglighet stor betydelse för val av bostad eller lokalisering av verksamheter. Många bor inom gång- eller cykelavstånd till arbetet. Med kollektivtrafiken kan ytterligare en stor andel av regionens arbetsplatser nås inom 60 minuter. Andelen som reser kollektivt i morgonrusningen är hög och andelen cykelresor ökar över tid. Att skapa största möjliga tillgänglighet mellan norra och södra Stockholm över Saltsjö-Mälarsnittet är en stor utmaning för stads- och infrastrukturplaneringen.

Regionens invånare rör sig alltmer över kommungränserna, vilket är positivt för tillväxten. Förändringar i regionens centrala delar påverkar transportsystemet i ett allt större omland. Ökad tillgänglighet är avgörande för stadens och angränsande kommuners positiva utveckling. De administrativa gränserna ska helst inte heller märkas för dem som rör sig i länet. Det behövs en samplanering mellan staden och angränsande kommuner så att bebyggelse och infrastruktur hänger samman.

Goda förbindelser med övriga världen är också viktiga för Stockholms attraktivitet. Flygplatsen Stockholm Arlanda är ett nav med globala och nationella kopplingar. Stockholm är också en knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet. Stockholms hamnar och kajer utgör en viktig del för Stockholms tillgänglighet.

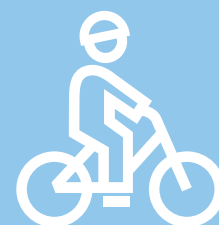
Klimatutmaningar för stadsbyggandet

En pågående global uppvärmning är en av våra största utmaningar. Stockholms stads mål om att vara en fossilbränslefri stad senast år 2040 speglar den minskning av växthusgas som

där ökningen i snitt varit över 15 000 personer per år. Stadens prognos är att Stockholm blir en miljonstad redan år 2020 och att det år 2040 finns närmare 1,3 miljoner invånare i kommunen.

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

Den ökande befolkningen skapar en stor efterfrågan på bostäder. Unga som vill studera i staden behöver bostad. Detsamma gäller dem som flyttar hemifrån, bildar familj eller söker sig till staden för nytt arbete. Näringslivets



Många stockholmare bor inom gång- eller cykelavstånd till arbetet.



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

krävs för att hålla den globala uppvärmningen väl under två grader år 2100. Målet slogs fast vid FN:s klimatmöte i Paris 2015 tillsammans med en strävan om att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader. Denna höga ambition är en utmaning för stadsbyggandet. Bebyggelsestrukturer och transportsystem ska möjliggöra låga klimatutsläpp. Planeringen behöver genomsyras av hållbar energianvändning, miljöanpassade transporter och resurseffektiva kretslopp.

Genom att planera för täthet och blandade funktioner blir gång-, cykel- och kollektivtrafik de självklara valen. Det innebär i princip att infrastrukturen på samma yta som i dag ska kunna transportera fler människor och mer gods utan försämrad kvalitet. Det behövs också långsiktiga strategier för både omställning mot olika kretsloppssystem och fler innovativa lösningar.

Klimatanpassning av den fysiska miljön blir allt viktigare när nederbörds- och temperaturförhållanden ändras och fler extrema väderhändelser inträffar. Samtidigt får frågan om hur staden ska få god vattenstatus i sjöar och vattendrag allt större betydelse. Genom att planera för ytor som kan användas för flera angelägna syften, kan stadens klimatanpassning, tillsammans med det fortsatta arbetet för att rena sjöar och vattendrag, bli ett attraktivt och funktionellt inslag i stadsmiljön. Ett varmare klimat ökar också påfrestningarna på hälsa och miljö. Staden behöver byggas så att den klarar högre temperaturer utan att öka behovet av energikrävande kylning.

Digitalisering ger möjligheter

Digitalisering är en central utveckling som i allt högre grad påverkar samhällsfunktioner, näringsliv och invånare. Digitaliseringen har av Digitaliseringskommissionen lyfts fram som den enskilt starkaste förändringsfaktorn i samhället fram till år 2025. Möjligheten till ständig uppkoppling påverkar både utformningen av stadsmiljöer och byggnader samt transportsystemets effektivitet. E-handeln innebär nya konsumtionsmönster som ställer nya krav på infrastruktur och leveransmöjligheter i fastigheter. En ökad tillgång till öppna data bidrar också till att skapa nya servicefunktioner och arbetstillfällen.

Mer än 90 procent av stockholmarna kan i dag få fiberanslutning, och det finns 100-procentig

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

Tydliga sociala skillnader

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

Den ökande boendesegregationen får till följd att människor med olika bakgrund och socioekonomiska förutsättningar tenderar att möta varandra alltmer sällan i vardagen, vilket i sin tur minskar tilliten och den ömsesidiga förståelsen. Upplevelsen av trygghet i den offentliga miljön skiljer sig åt mellan könen. Flickor och kvinnor upplever i större utsträckning vissa platser som otrygga. Dessutom är tillgången till attraktiva stadsplatser som närhet till arbetsplatser, god tillgång till kollektivtrafik, handel, samhällsservice, kultur och välgestaltade offentliga rum och parker ojämnt fördelad över staden. Skillnaderna är särskilt tydliga när det gäller regionens arbetsplatser som i ökad grad koncentreras till City och norrort.

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

Samverkan med samhälle, näringsliv och akademi är grundläggande för att använda stadsbyggandet som verktyg för att motverka segregationen. Det behövs ökad medborgardelaktighet och dialog för att förstå de lokala behoven och önskemålen i stadsutvecklingen. Sta-

Stockholm är en av världens mest uppkopplade städer. Dagens samhälle präglas av mobilitet, där information är tillgänglig var vi än är, och där det digitala och det fysiska allt mer smälter samman.

den arbetar med profilprojekt för socialt hållbar stadsutveckling i bland annat Fokus Skärholmen. De sociala målen är högt ställda och nya metoder och samverkansformer prövas. Från detta arbete ska kunskap och resultat användas för att berika hela staden.

Stockholms karaktär

Med ett skärgårdslandskap som grund har Stockholm successivt vuxit fram och fått sin särprägel. Starka landskapselement, som de höga norrvända förkastningsbranterna, Brunkebergsåsen, fjärdarna och strömmarna är centrala förutsättningar för stadens utveckling.

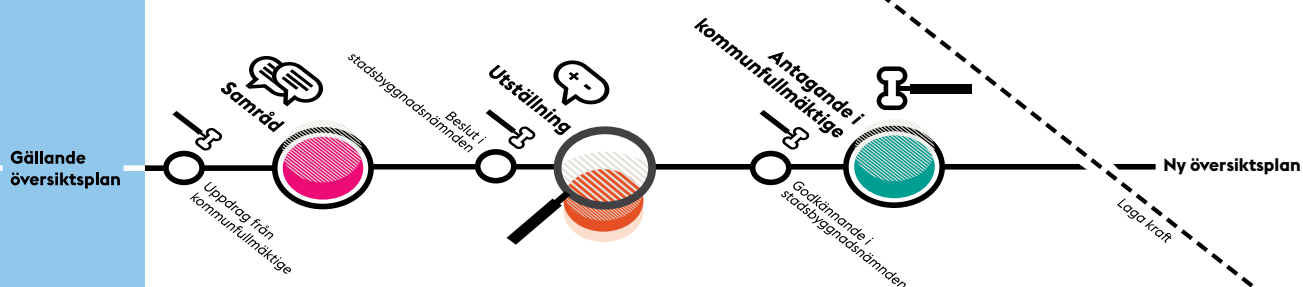
I Stockholm finns väl bevarade miljöer från 1200-talet och framåt. Stadens utveckling kan tydligt avläsas i Stockholms olika stadsbyggnadskaraktärer. Att väva samman ny och befintlig bebyggelse är en av stadsbyggandets viktiga och svåra uppgifter.

Planering för alla samhällsfunktioner

En utmaning i en växande storstad är konkurrensen om marken. Den stora efterfrågan på bostäder kan medföra att andra samhällsfunktioner inte byggs ut tillräckligt snabbt. Stockholms stad arbetar för att tidigt i planeringen säkerställa lokaler för privat och offentlig service, till exempel skolor, förskolor och idrott. Många delar av staden behöver öka takten i utbyggnaden av förskolor och skolor. Att göra skollokaler mer tillgängliga för allmänhet och föreningsliv skapar fler mötesplatser och stärker skolans roll i närsamhället.

Det behövs regional samverkan kring effektiva lösningar för storskaliga tekniska anläggningar, till exempel avfallshantering, återvinning, energianläggningar samt vatten- och reningsverk. Men det behövs också småskaliga, lokala lösningar. Målet om en fossilbränslefri stad 2040 innebär att det kan behövas strukturella förändringar i stadsmiljön för framtida behov av fossilfria bränslen och fordonsel.





Vad är en översiktsplan?

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



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

2 kap 1 § plan- och bygglagen

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

3 kap 2 § plan- och bygglagen

Miljöbalkens bestämmelser syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

1 kap 1-7 §§ miljöbalken

Översiktsplanen ska vara aktuell för att kunna vara vägledande för efterföljande planering och därmed spegla den politiska viljan i kommunen. Kommunfullmäktige ska under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras.

Sedan översiktsplanen, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, antogs av kommunfullmäktige i mars 2010 har det skett stora omvärldsförändringar. Stockholms stad behöver möta såväl en stor befolkningsökning som ett antal utmaningar för att nå en ekologiskt och socialt hållbar utveckling. Vilket var anledningen till att en ny översiktsplaneprocess påbörjades.

Så används en översiktsplan

Översiktsplanen har en lång tidshorisont och ska tydliggöra hur stadens fysiska utveckling bidrar till att uppnå visionen om ett Stockholm för alla. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska översiktsplanen ge vägledning för hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Det finns även kapitel i miljöbalken som är centrala för tillämpningen av plan- och bygglagen. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men har genom sin vägledande funktion en central roll för stadens utveckling. Dess inriktning omsätts i detaljplaner och lov för mark och vatten vilka är juridiskt bindande.

Översiktsplanen är omfattande och täcker både in sakfrågor, så kallade allmänna intressen, och långsiktiga målsättningar för stadens utveckling. Översiktsplanen redovisar utvecklingsmöjligheter och vilka värden som bör värnas och utvecklas. Utpekade stadsutvecklingsområden eller utvecklingsstråk kan i många fall ligga långt fram i tiden. Det hjälper staden

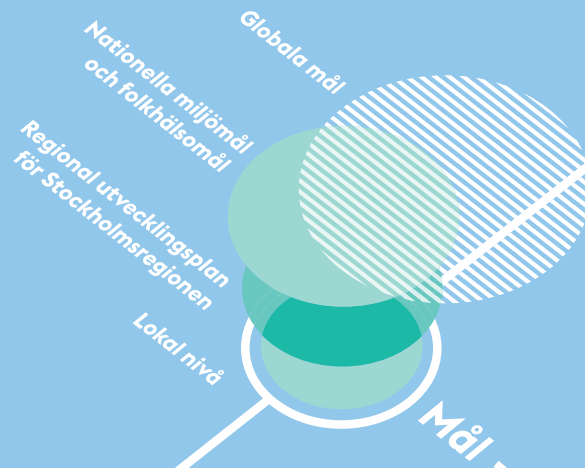
att styra projekt som ligger nära i tiden i rätt riktning. Denna översiktsplan redovisar stadsutvecklingsmöjligheter för de kommande 25 åren. Många av de strategiska inriktningar som funnits med i tidigare översiktsplaner är fortfarande önskvärda men har ännu inte realiserats. De har därför tagits med även i denna översiktsplan. *Översiktsplan för Nationalstadsparken – stockholmsdelen*, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2009 och *Karolinska – Norra Station, Fördjupning av två översiktsplaner – stockholmsdelen*, antagen av kommunfullmäktige 29 september 2008 – fortsätter att gälla efter antagandet av den nya översiktsplanen. I översiktsplanen beskrivs även riksintressen enligt miljöbalken samt hur staden avser att tillgodose dessa, se bilaga.

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

Processen

Processen med att uppdatera översiktsplanen följer den gällande lagstiftningen. Precis som vid annan stadsplanering tillvaratogs medborgarnas och andras synpunkter vid samråd och utställning.





Från globalt till lokalt

Frågor som rör hållbar stadsutveckling blir allt mer aktuella, både inom Sverige och internationellt. Stockholm arbetar i linje med FN:s globala mål om hållbara städer och samhällen. Översiktsplanen utgår från den inriktning som Stockholms stad har antagit i Vision 2040 – ett Stockholm för alla. Övergripande mål och inriktning för Stockholms stads samlade verksamhet inklusive investeringsstrategi fastställs varje år i stadens budget. Utöver stadens vision, mål och styrdokument behöver översiktsplanen förhålla sig till planer och strategier på regional, nationell och global nivå.

Hållbar stadsutveckling

Avser enligt regeringen en process i ständig förändring där det utifrån lokala förutsättningar tas hänsyn till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Boverket.
boverket.se

God bebyggd miljö

Nationellt miljömål som syftar till att uppnå hållbar utveckling i den byggda miljön genom att ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter vägs in.

Boverket.
boverket.se

Fossilbränslefritt Stockholm

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

Globala och nationella mål

FN antog 2015 globala mål och en agenda för att nå ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Världens länder ska fram till år 2030 gå mot en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger. Målet om hållbara städer och samhällen innebär att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.

EU-nivån har tagit fram en urban agenda för att nå en hållbar stadsutveckling. En sammanhållen politik ska ge förutsättningar för en hållbar, innovativ och ekonomiskt stark utveckling för Europas städer. EU-kommissionen prioriterar särskilt stadsutvecklingsfrågorna under programperioden 2014-2020.

I Sverige har regeringen tillsatt Agenda 2030-delegationen för att stödja genomförandet av de globala målen för hållbar utveckling. De globala målen ligger i stora delar i linje med de mål som riksdagen fastställt tidigare, bland annat folkhälsomål och nationella miljö kvalitetsmål. Hållbar urbanisering och hållbara städer kommer framöver att vara i fokus på nationell nivå.

Mål för en hållbar regional utveckling

Den regionala utvecklingsplanen, RUF 2010, ger mål för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Nästa plan, RUF 2050, utgår från visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Den nya planen ska bland annat utveckla hållbarhetsfrågor och regionens fysiska struktur. Bebyggelse, infrastruktur, tekniska försörjningssystem och grönstruktur är exempel på centrala funktioner. Planen ska finnas för beslut under 2018.

Vision 2040 – ett Stockholm för alla

Stadens vision antogs i januari 2017 och syftar till ett Stockholm som håller samman, är klimatsmart samt är ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Ett centralt tema är att överbygga sociala skillnader. För att nå visionen krävs både aktivt arbete inom staden, förstärkt samarbete med regionens aktörer samt fördjupad dialog med stadens invånare.

Stadens budget

Varje år fastställs övergripande mål och inriktning för Stockholms stads samlade verksamhet



Bostadsmålet

140 000 bostäder till 2030. 40 000 bostäder till 2020 och 80 000 bostäder till 2025.

Regionala utvecklingsmål

Förslag i RUF5 2050

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resiliant region utan klimatpåverkande utsläpp

Stockholms läns landsting.
rufs.se

inklusive investeringsstrategi i stadens budget. Förutom översiktsplanen finns ett flertal olika policyer, strategier och program som konkretiserar stadens övergripande vision och mål. Stadens samtliga nämnder och bolag har i uppdrag att arbeta i enlighet med dessa.

Miljöprogram

Stockholms miljöprogram för 2016–2019 reglerar stadens arbete inom viktiga tekniska sektorer, exempelvis energi, transporter, kretslopp och kemikalier. Miljöprogrammet ska leda arbetet med en växande stad i en hållbar riktning. Programmet är kopplat till stadens integrerade ledningssystem och har ett flertal mål för att nå en hållbar mark- och vattenanvändning, vilket är i linje med översiktsplanens inriktning om att minska stadens miljöpåverkan.

Fossilbränslefritt Stockholm 2040

Stockholms nya klimatstrategi antogs 2016 med målet om en fossilbränslefri stad år 2040. Viktiga utgångspunkter är smarta tekniska lösningar och minskad efterfrågan på energi. För stockholmarna innebär det minskade trafikutsläpp, ökad insamling av matavfall och mer energieffektiva bostäder. Mängden förnybar el som produceras ska öka och det ställs högre energikrav i nybyggda bostäder. Omvandlingen förutsätter nya möjligheter till produktion, lagring och distribution av förnybar energi i byggnader och fossilbränslefria drivmedel. Översiktsplanen tydliggör hur detta mål ska uppnås.

Framkomlighetsstrategi

Stadens framkomlighetsstrategi handlar till stor del om att använda gatuutrymmet så effektivt som möjligt. Den innebär att fokus ändras från att förflytta fordon till att förflytta människor, varor och gods. Strategin har en tydlig koppling till översiktsplanen genom att den hanterar hur stadsmiljöer upplevs och används samt stadsbyggandets roll för att påverka färdmedelsfördelningen. Strategin konkretiseras i enskilda planer och program för trafik som cykelplanen och trafiksäkerhetsprogrammet.

Grönare Stockholm

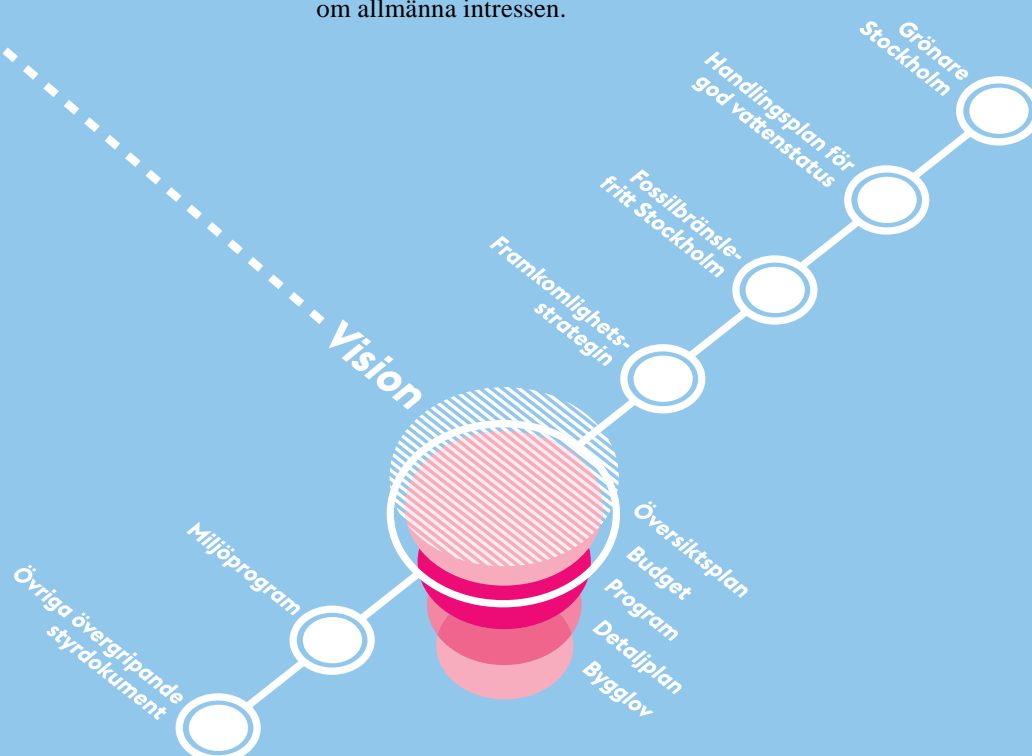
Grönare Stockholm antogs i februari 2017 och ger riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden. Dokumentet består av tre övergripande mål och en strategisk vägledning för hur gröna kvaliteter ska säkras i stadens processer. Riktlinjerna tydliggör hur staden ska arbeta långsiktigt med parker och naturområden och tillgodose behovet av ekosystemtjänster utifrån planeringsinriktningar och strategier i översiktsplanen och miljöprogrammet.

Handlingsplan för god vattenstatus

Handlingsplanen för god vattenstatus antogs 2015. Den anger hur stadens vattenarbete ska utvecklas med tydligt fokus på operativa åtgärder för att nå god ekologisk och kemisk status. För att nå detta ska lokala åtgärdsprogram tas fram för stadens alla vattenförekomster och utgöra underlag för planering på områdesnivå.

Övriga sektorsövergripande styrdokument

Andra viktiga styrdokument och planeringsunderlag är exempelvis stadens e-strategi, dagvattenstrategi och idrottspolitiskt program. De mest relevanta sektorsövergripande styrdokumenterna beskrivs i anslutning till kapitlen om allmänna intressen.



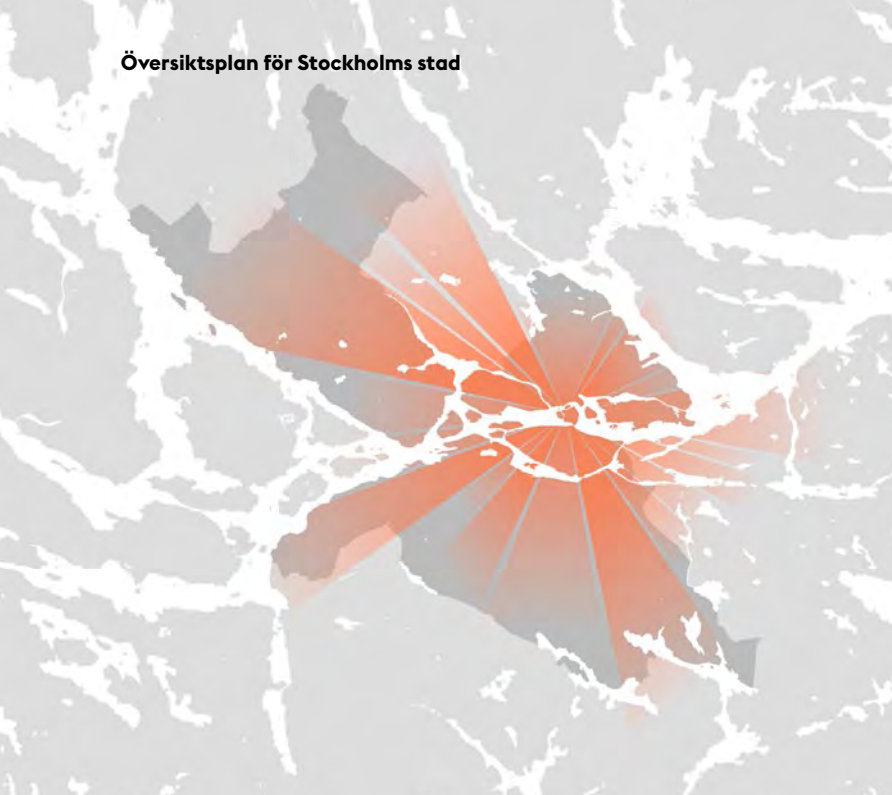


Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Bromsten började bebyggas med villor i början av 1900-talet och har genom åren successivt förtätats. Genom stadsutveckling ska sammankopplingen mellan Bromsten och Rinkeby förbättras.

2

Mål för stads- byggandet





Målbeskrivning

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

Stadsbyggnadsmål

En växande stad

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

En stad där alla kan bo

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

En attraktiv storstad

Stockholm är en av världens högst rankade städer när det gäller livskvalitet, jämställdhet, välfärd, demokrati – alla viktiga faktorer i den globala ekonomins konkurrens om kompetens och kapital. I ett globalt perspektiv är Stockholm en liten storstad med mycket stor konkurrenskraft. Inte minst är Stockholm uppskattat för sina attraktiva stadsmiljöer och närhet till parker och natur. Staden är känd som en av världens vackraste huvudstäder, med vattnet, grönskan

och bebyggelsen i samspel med skärgårdens topografi. Att ta tillvara den attraktionskraft som ligger i Stockholms kvaliteter och särdrag är viktigt i allt stadsbyggande.

Ett rikt och växande stadsliv

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

Ett livskraftigt näringsliv i hela staden

Ett viktigt mål är att minska dagens regionala obalans med en stor koncentration av arbetsplatser i innerstaden och norrort. För en jämlik utveckling krävs insatser som kan locka företag och institutioner att etablera sig där marknadsförutsättningar och god tillgänglighet finns i södra Stockholm. En stor potential för kontor

finns i innerstadnära stadsutvecklingsområden som Söderstaden, Liljeholmen, Älvsjö och Årstaberget. För stadsbyggandet är det viktigt att skapa blandade stadsmiljöer med attraktiva lokaler i goda lägen i hela staden.

En väl fungerande stad

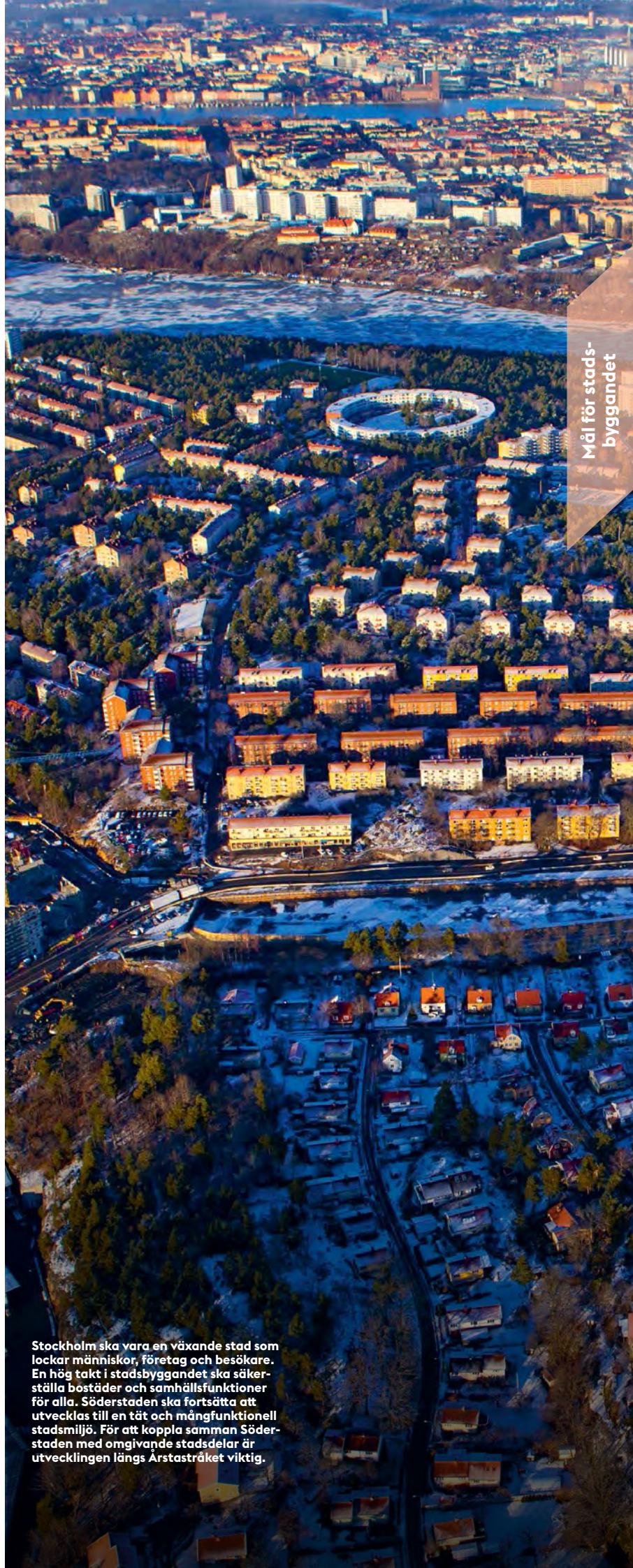
Ett fungerande Stockholm förutsätter att nödvändiga samhällsfunktioner byggs ut i takt med befolkningsutvecklingen. Att bygga nya skolor, förskolor, sjukhus, kommunikationer, arbetsplatser, parker, offentliga rum, idrottsplatser, simhallar, lokaler för service, kultur och föreningsliv samt utrymme för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

Sveriges och regionens motor

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

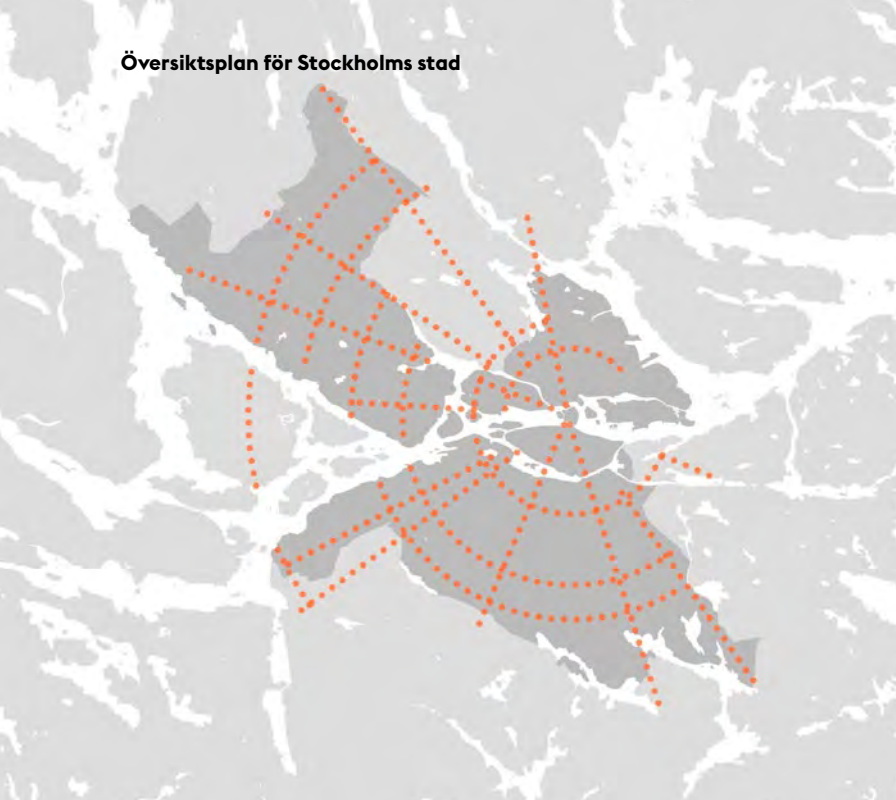
Hög tillgänglighet – globalt, nationellt och lokalt

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



Mål för stadsbyggandet

Stockholm ska vara en växande stad som lockar människor, företag och besökare. En hög takt i stadsbyggandet ska säkerställa bostäder och samhällsfunktioner för alla. Söderstaden ska fortsätta att utvecklas till en tät och mångfunktionell stadsmiljö. För att koppla samman Söderstaden med omgivande stadsdelar är utvecklingen längs Årstastråket viktig.



Målbekrivning

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

Stadsbyggnadsmål

En sammanhängande stad

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

Ett nätverk av stadsrum

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

Framtidens urbana stråk

Gatunätet är en viktig stadsbyggnadsresurs i det växande Stockholm, där gatumarken upp-tar stora ytor men inte alltid används effektivt. Genom att omvandla överstora vägar till urbana stråk kantade av ny stadsbebyggelse, med fler tvärkopplingar, mer service, verksamheter och en bättre stadsmiljö, skulle de kunna utvecklas till livfulla stadsrum som får omgivande stadsdelar att växa ihop. Med en tydligare prioritering av gång- cykel- och kollektivtrafik, tillsam-

mans med fortsatt framkomlighet för biltrafik, kan god kapacitet upprätthållas.

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

En kollektivtrafik som kopplar samman

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att skapa en mer sammanhängande stad. Hur

linjerna dras och var stationer och hållplatser placeras påverkar hur människor rör sig, vilka som kommer att dela buss och vilka stadsdelar som orienteras mot samma målpunkter.

Områden med dålig kollektivtrafikkoppling riskerar att isoleras och hamna utanför stadens sammanhang. När stadens kollektivtrafik byggs ut är det angeläget att stödja rörelsemönster som kan påverka den sociala hållbarheten i positiv riktning. Dagens radiella kollektivtrafikköpnät behöver kompletteras med effektiv kollektivtrafik som kopplar samman staden på tvären. Det är viktigt med fungerande transportkedjor mellan olika trafikslag och attraktiva omstigningspunkter.

Ett sammanhängande parknät

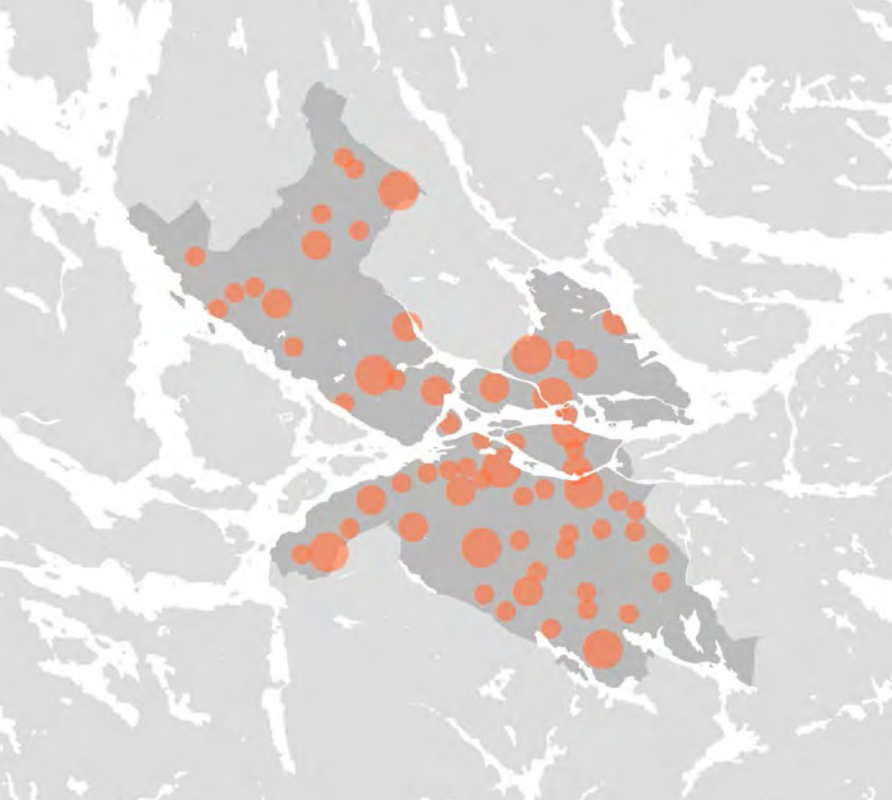
Stora delar av Stockholm har ett sammanhängande nät av natur, parker, parkstråk och gröna promenader i och mellan stadsdelar. Det gröna promenad- och cykelvägnätet kompletterar gator och stadsrum och erbjuder alternativ till rörelser i staden. Det är en viktig rekreativ tillgång att vidareutveckla eftersom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

Målpunkter i varje stadsdel

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



Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla.



Målbeskrivning

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

Stadsbyggnadsmål

God offentlig miljö

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

Levande lokala centrum

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

God tillgång till stadskvaliteter

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

Blandade stadsmiljöer

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

Ett varierat bostadsbestånd

En levande stadsmiljö gynnas av att människor med olika bakgrund och livsstil möter varandra i vardagen. En blandning av bostadstyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer eftersträvas i hela staden. Det gynnar integrationen och är viktigt för att skapa en socialt sammanhållen stad. I stadsdelar med ensidigt bostadsbestånd

blir byggande en möjlighet att komplettera bostadsutbudet, främja en större lokal variation i hushållstyper och ge ökade möjligheter vid förändrade behov och till bostadskarriär.

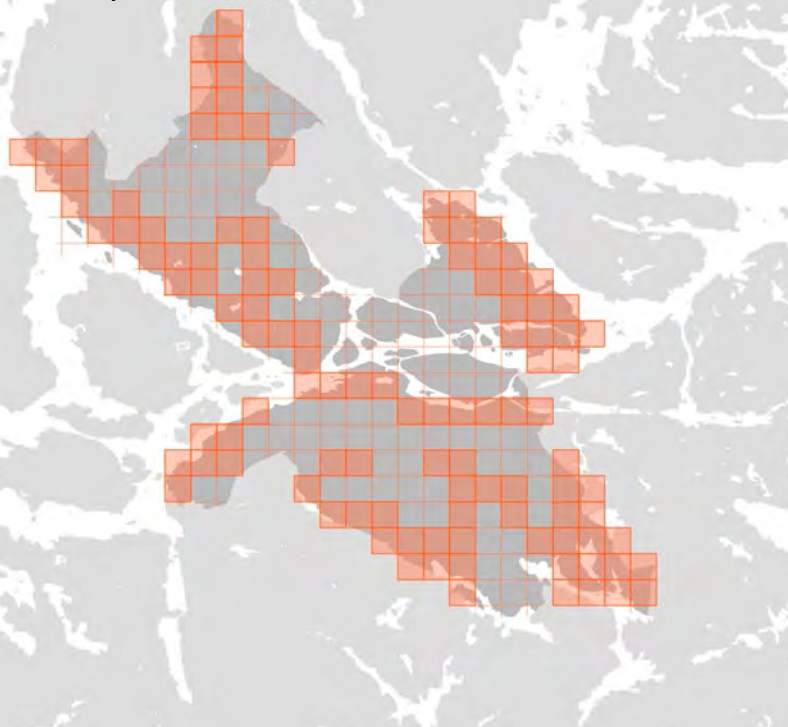
Inbjudande offentliga rum

En central uppgift för stadsbyggandet de kommande åren är att utveckla Stockholms offentliga rum – gator, torg, parker och stråk. Väggestaltade och väl omhändertagna offentliga miljöer ska finnas i alla stadsdelar. Tillgången till inbjudande och trygga platser som är tillgängliga för alla – och som inte begränsar på grund av till exempel ålder, kön eller funktionsnedsättning – är grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle. Det skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv och påverkar stadens och stadsdelarnas identitet och attraktionskraft. Alla stadsdelar behöver erbjuda bra miljöer för barn och unga där de får ta plats för rörelse och lek. De offentliga rummen ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt för att kunna användas av allt fler boende och verksamma, samt även ur ett driftsperspektiv.

Gröna kvaliteter

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





Målbeskrivning

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

Stadsbyggnadsmål

En klimatsmart och tålig stad

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

Effektiv markanvändning

För att klara stadsbyggnadsuppdraget och samtidigt öka tillgängligheten måste marken användas effektivt. Stora stadsutvecklingsmöjligheter finns i mark som idag är lågt utnyttjad, till exempel i tidigare verksamhets- och hamnområden som kan omvandlas samt i överdimensionerade trafikytor i och mellan stadsdelar. Ny bebyggelse i dessa lägen kan bidra till att skapa större närhet och förbättra kvaliteterna lokalt, samtidigt som redan nedlagda resurser i infrastruktur och kommunikationer nyttjas mer effektivt. Ett medvetet förhållningssätt till olika typer av risk är viktigt när staden blir tätare.

En tålig och energieffektiv stad

I en tid som präglas av global klimatförändring, urbanisering, kraftig befolkningsökning, ökade sociala spänningar, ett förändrat omvärldsläge och ekonomiska skillnader, behöver staden vara resiliant. Det innebär att den behöver vara motståndskraftig och tålig, så att den klarar förändringar och påfrestningar utan att bebyggelse, transportsystem eller andra viktiga samhällsfunktioner slås ut. En säker tillgång till energi, rent vatten, livsmedel, digitala system, avlopp och avfallshantering är nödvän-

digt för att staden ska fungera och avgörande för livskvalitet, hälsa och miljö.

Stadens klimat- och miljöpåverkan ska minska samtidigt som staden ska klara de krav som ett förändrat klimat ställer. Bebyggelsen behöver utformas energieffektivt och med utgångspunkt i att de material som används har så låg miljöpåverkan som möjligt. För att möjliggöra en klimatsmart växande stad ska byggnaderna kännetecknas av hållbara energilösningar, smart miljöteknik och anpassningar till framtida klimatförändringar.

En flexibel stadsstruktur

För transportsystemet är det viktigt att det finns en flexibilitet i stadsstrukturen med flera parallella kopplingar i gatunätet. Det ger alternativa färdvägar om någon del behöver stängas av. Att olika transportslag samverkar och kan komplettera varandra är också centralt, samt att stadsstrukturen är flexibel över tid så att användning och utformning kan skifta med teknikutveckling och behov. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste det totala trafikarbetet minska, framför allt för personbilar.

Robusta försörjningssystem

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

Klimatanpassade stadsmiljöer

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

En livskraftig grön infrastruktur

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



Mål för stadsbyggandet

Centralt för stadsbyggandet är att bygga nya stadsdelar på ett klimatsäkert sätt samt klimatanpassa befintliga stadsmiljöer. Ett exempel är dagvattenhantering i Norra Djurgårdsstaden.



Bromstensstaden

Bromstens industriområde omvandlas till en tät och integrerad blandstad. Färdigutbyggd beräknas Bromstensstaden omfatta cirka 1 600 lägenheter, parker, förskola och lokaler för centrumändamål. Bällstaån ska breddas och utvecklas till ett långsträckt parkstråk.

Illustration: White

Det framtida Stockholm – visionsbilder

Stockholms översiktsplan utgår från stadens vision om en storstad som håller samman, är klimatsmart och hållbar. Ett Stockholm där alla känner sig välkomna, där det är bra att leva, studera, arbeta och driva företag. Ett axplock av illustrationer från projekt i Stockholms stad visar hur det kan se ut.



Kista Äng

Kista Äng är en ny stadsdel som byggs nära Kista Science City som är ett av världens främsta IKT-kuster med närhet till service och kommunikationer. Här planeras cirka 1600 bostäder, förskolor och en skola. Området ska också utvecklas med verksamhetslokaler, parker och ett nytt torg.

Illustration: Landskapslaget

Framtidens urbana stråk

Gatunätet är en viktig stadsbyggnadsresurs i den växande staden. Genom att omvandla stora vägar till urbana stråk kantade av ny stadsbebyggelse, tvärkopplingar, service och verksamheter kan dessa utvecklas till livfulla stadsrum som får omgivande stadsdelar att växa ihop.

Illustration: White





Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är ett av stadens utpekade miljöprofilområden och ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden. Värthamnen, som är en del av Norra Djurgårdsstaden, utvecklas till en stadsdel med blandade funktioner där befintlig hamnverksamhet bevaras. Totalt planeras drygt 12 000 bostäder och 35 000 nya arbetsplatser i Norra Djurgårdsstaden.

Illustration: AIX Arkitekter och Suteki Studios

Slakthusområdet

Slakthusområdet utvecklas från ett renodlat verksamhetsområde till en stadsdel där bostäder, arbetsplatser, handel, service och nya parker och torg samverkar. I området planeras cirka 4 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser. Bilden visar ett framtida kvarter med fickpark och gemensam gata.

Illustration: David Wiberg





Det omfattande byggande som Stockholm står inför skapar möjligheter att förbättra och utveckla staden. Mariehäll har genomgått en omvandling från industri till bostadsbebyggelse, bland annat med området Annedal där 5 000 personer kommer att kunna bo.

3 Utbyggnads- strategi och genomförande



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



Utbyggnadsstrategi

För att uppfylla stadsbyggnadsmålen och för att möta bostadsbehoven på kort och lång sikt behövs en tydlig utbyggnadsstrategi. Den beskriver var stadens investeringar och planeringsresurser ska riktas. Strategin baseras på stadens vilja att, utifrån analyser av lokala utvecklingsmöjligheter och marknadsmässiga förutsättningar, konkretisera visionen om ett Stockholm för alla. För att klara detta på kort och lång sikt behövs en balans av utbyggnadsstrategins fyra delar. För att nå målet om 140 000 nya bostäder till år 2030 behöver vi bygga en tät och sammanhållen stad, där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda boendemiljöer.

Utbyggnadsstrategi som verktyg för planering och genomförande

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

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

Översiktsplanens mål och samlade utbyggnadsstrategi ger vägledning och stöd för den efterkommande planeringen. Ett beslut om att påbörja detaljplanläggning ska prövas mot översiktsplanens fyra stadsbyggnads mål samt uppfylla kriterierna i någon av utbyggnadsstrategins fyra delar.

- Använd den centrala stadens attraktionskraft
- Rikta satsningar till fokusområden och samband
- Möjliggör värdeskapande kompletteringar
- Tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential

Använd den centrala stadens attraktionskraft

Den centrala stadens starka attraktionskraft ska användas som resurs för hela Stockholm. Fortsätt satsningen på att skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan för att säkerställa hög takt i bostadsbyggandet och skapa intressanta miljöer för akademi och näringsliv samt nya gemensamma mötesplatser för stockholmare från olika delar av staden. Tillför nya urbana kvaliteter och stärk sambanden mellan stadsdelarna i och omkring de centrala delarna. Med mer omfattande stadsutveckling finns förutsättningar att skapa fler arbetsplatser i framför allt söderort. Den höga efterfrågan och det centrala

läget ger goda möjligheter för att fortsätta låta staden växa successivt utanför tullarna.

Exempel på var i Stockholm

De flesta större stadsutvecklingsområden i anslutning till den centrala staden är föremål för planering i olika skeden. De flesta bedöms ha stor eller mycket stor stadsutvecklingspotential. Exempel på områden där utbyggnad pågår är Hammarby sjöstad, Norra Djurgårdsstaden, Liljeholmen och Hagastaden. Exempel på områden där planering pågår är Söderstaden, Årstafältet, Hammarbyhöjden-Björkhagen, Älvsjö och Alvik.

Rikta satsningar till fokusområden och samband

För att få genomförandekraft i stadsbyggandet pekar översiktsplanen ut ett antal fokusområden i ytterstaden. Dessa är både hela stadsdelsområden, men också ett antal stråk och samband för att bättre koppla samman staden. Till dessa platser riktas stadens investeringar och planeringsresurser för att få igång mer omfattande bostadsbyggande och stadsutveckling än vad som vore möjligt med nuvarande marknadsförutsättningar. Marknadens aktörer ges därmed långsiktiga förutsättningar att bidra till stadens utveckling.

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

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

Exempel på var i Stockholm

De föreslagna fokusområdena är Kista-Järva, Skärholmen, Farsta och Hagsätra-Rågsved. Kopplade till dessa finns ett tiotal strategiska samband också prioriterade. Föreslagen stadsutveckling för dessa områden bidrar till att uppfylla de fyra stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen.

Kista-Järva

Kista har en viktig regional funktion som ska utvecklas genom att stärka kopplingar till omkringliggande stadsdelar och kommuner. Området har stor betydelse för innovation och näringslivsutveckling med Kista Science City

och är unikt för ytterstaden med sin höga andel arbetsplatser. Det finns en stor bostadspotential som ska tas tillvara och i kombination med att utveckla näringslivet och tillföra andra värden, kan Kistas utveckling bidra till social hållbarhet i hela närområdet Kista-Järva.

Skärholmen

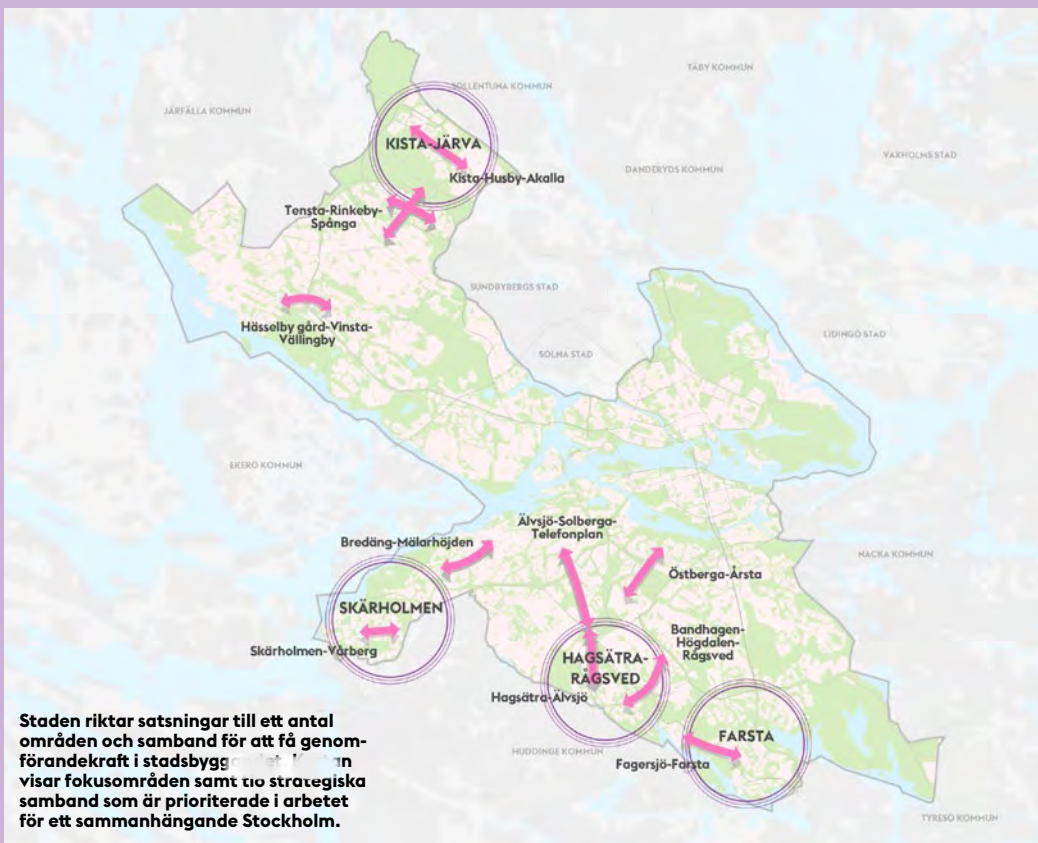
Skärholmen har en viktig regional funktion som ska utvecklas. Satsningar på ny infrastruktur möjliggör denna utveckling. Projektet Fokus Skärholmen, där även Vårberg, Sätra och Bredäng ingår, har en tydlig ambition kring social hållbarhet. Fler bostäder och arbetsplatser ska tillsammans med andra värdeskapande satsningar leda till en positiv utveckling av Skärholmen. Samband inom stadsdelsområdet och till omgivningarna ska stärkas.

Farsta

Farsta har ett strategiskt läge i söderort med stora stadsutvecklingsmöjligheter och många kvaliteter som ska tillvaratas och utvecklas. Stadsdelen är viktig i utvecklingen av söderort där 2013 års Stockholmsförhandling och satsningar på tunnelbanan möjliggör omfattande bostadskompletteringar. Det är viktigt att skapa levande stadsmiljöer och att tydliggöra och utveckla kopplingar till omkringliggande stadsdelar och grannkommuner.

Hagsätra-Rågsved

Hagsätra och Rågsved har stora stadsutvecklingsmöjligheter, bland annat genom den kapacitetsökning som utbyggnaden av tunnelbanan innebär. Stadsdelarna ska kompletteras med nya bostäder, verksamheter, service och kultur och lokala kvaliteter som ska tillvaratas. Ny bebyggelse placeras i första hand i kollektivtrafik- och centrurnära lägen, på markparkeringar och längs befintliga gator. Tillgängligheten till omgivande naturområden och stadsdelar behöver förbättras.



10 platser som håller samman Stockholm

- Hagsåtra-Älvsjö
- Bandhagen-Högdalen-Rågsved
- Tensta-Rinkeby-Spånga
- Kista-Husby-Akalla
- Fagersjö-Farsta
- Bredäng-Mälarhöjden
- Skärholmen-Värberg
- Östberga-Årsta
- Hässelby Gård-Vinsta-Vällingby
- Älvsjö-Solberga-Telefonplan

Strategiska samband som håller samman Stockholm

Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm lyfter fram översiktsplanens betydelse för en mer sammanhållen stad. Tio strategiska samband som är prioriterade i arbetet för ett sammanhängande Stockholm har identifierats. Sambanden är viktiga att stärka ur ett socialt hållbarhetsperspektiv, ska ha god genomförbarhet och är betydelsefulla i genomförandet av översiktsplanens intentioner, utbyggnadsstrategi och stadsbyggnads mål. Genom utvecklingen av dessa samband kan tillgängligheten till stads-kvaliteter samt rörelser och utbyten mellan områden öka. Sambanden är valda utifrån vilka utvecklingsmöjligheter som finns avseende

såväl bostadspotential som andra funktioner, sambandens genomförbarhet i närtid i sin helhet eller delar samt hur de förhåller sig till översiktsplanens utbyggnadsstrategi och stadsbyggnads mål. De strategiska sambanden kommer att analyseras i den efterföljande planeringen för att få mer detaljerade svar på frågan om var insatser behövs och vilka dessa insatser ska vara. Frågan om utvecklingsmöjligheter bör bland annat besvara var det finns goda förutsättningar för aktivt stadsliv, handel och hållbara transporter, att befolkas över olika delar av dygnet samt möjligheten att knyta samman stadsdelar. De strategiska samband som listas ovan beskrivs mer utförligt i kapitlet Lokala utvecklingsmöjligheter.

Möjliggör värdeskapande kompletteringar

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

Exempel på var i Stockholm

Det finns olika potential och grad av stadsutvecklingsmöjligheter i hela staden. Vissa

områden har stora stadsutvecklingsmöjligheter och där kan större omvandling vara önskvärt, medan andra stadsdelar av olika skäl har en mer begränsad potential och där kan viss värdeskapande kompletteringsbebyggelse vara lämplig. Värdeskapande kompletteringar, exempelvis flerbostadshus i villaområden, är önskvärda i goda kollektivtrafiklägen och längs centrala stråk med hänsyn till kulturvärden. I de stadsdelar som både har bristande tillgång till grundläggande stadskvaliteter och en socioekonomiskt svag befolkning behöver stadsbyggnadsåtgärder prioriteras.

Tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential

Staden ska tillvarata den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen för att säkerställa en hållbar utveckling. Det finns en rad strategiskt viktiga stadsdelar, stråk och samband som kommer att utvecklas i senare skeden. Initiativ som bidrar till stadsbyggnadsmålen ska kunna omhändertas. Mindre omfattande stadsbyggnadsinsatser kan ha stor betydelse för att höja attraktiviteten på kort sikt och skapa intresse för ett större bostadsbyggande på längre sikt. För att kunna tillvarata framtida potential måste även de enskilda projekten ses i ett större sammanhang så att långsiktiga mål och omfattande stadsbyggnadsinsatser inte försvåras eller omöjliggörs.

Exempel på var i Stockholm

Områden i nära anslutning till företags- och verksamhetsområden är exempel på markanvändning där det är särskilt viktigt att tillvarata långsiktig stadsutvecklingspotential. Andra områden kan vara i anslutning till framtida infrastruktursatsningar samt för att tillvarata potentialen att omvandla överstora gaturum för att koppla samman stadsdelar i större utsträckning, så kallade urbana stråk.

På lång sikt finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel genom Bromma flygplats omvandling. Stockholms stad har i avtal upplåtit området för flygverksamhet till år 2038, därefter kan området omvandlas till en stadsdel med blandad bebyggelse. Det förutsätter att den nationella och internationella tillgängligheten säkerställs. Även tillgängligheten till Arlanda behöver stärkas.

Rinkeby har möjligheter till och behov av stadsutveckling. Rinkeby centrum kan genom förtätning med bostäder och arbetsplatser utvecklas och ge bättre underlag för service och ökad trygghet.





Staden ska tillvarata den långsiktiga stadsutvecklingspotentialen för att säkerställa en hållbar utveckling

Stadsutvecklingens möjligheter

Utbyggnadsstrategin omsätts och redovisas i en beskrivning av stadens framtida utvecklingsmöjligheter på både stadsövergripande och lokal nivå. Dessa beskrivs i kapitlet Lokala utvecklingsmöjligheter och redovisas på stadsutvecklingskartorna. På stadsutvecklingskartorna redovisas utbyggnadsstrategin i form av varierande möjligheter till omvandling och komplettering av staden enligt nedan:

Stadsutvecklingsområden – omvandling

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

Stadsutvecklingsområden – komplettering

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

Områden där komplettering kan prövas

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

Stärkta samband

På stadsutvecklingskartan preciseras ett antal strategiska samband som är särskilt viktiga för att skapa en mer sammanhållen stad. Dessa markeras som rosa pilar, men även som gator markerade som urbana stråk. Stadsutvecklingskartan redovisar ekologiska samband (gröna pilar) som ska stärkas och även fysiska barriärer som kan överbyggas med bebyggelse eller andra insatser för att stärka de sociala kopplingarna mellan stadens olika delar (rosa pilar). På sikt kan även större trafikleder utvecklas för att koppla samman staden och minska barriärer. Ett tiotal av de strategiska sambanden är särskilt prioriterade och en del av utbyggnadsstrategin.

Möjligheten att stärka sambanden kan också vara mer lokala och redovisas då på stadsutvecklingskartorna i kapitlet Lokala utvecklingsmöjligheter. Mellan stadsdelar kan ny bebyggelse, förbättrad tillgänglighet och god offentlig miljö knyta stadsdelar närmare varandra. Lokalgator med överkapacitet kan utvecklas med bostäder och arbetsplatser.

Genomförande av översiktsplanen

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

2,85

miljoner invånare beräknas bo i Stockholms län 2030.

Översiktsplanens roll i stadens styrsystem

Översiktsplanen är tillsammans med Vision 2040 – ett Stockholm för alla, utgångspunkten för stadsutvecklingen i Stockholms stad. De är antagna av kommunfullmäktige och vägledande för samtliga Stockholms stads nämnder och bolagsstyrelser.

Komplexiteten i stadsbyggandet samt den snabba utvecklingstakten kräver ett utpräglat helhetsperspektiv och att berörda parter kommer in tidigt i planeringsprocessen. Översiktsplanen utgår från ett långsiktigt hållbart perspektiv med ett horisontår 2040. Den utgör underlag för prioriteringarna i stadens årliga budget med tillhörande investeringsstrategi. En koppling mellan den årliga budgeten och översiktsplanens utbyggnadsstrategi ska balansera utbyggnadsstrategin i vad som är önskvärd och möjlig stadsutveckling. Budget och investeringsstrategin styr att stadens investerande nämnder samordnas, vilket kan möjliggöra synergieffekter på de områden och

platser som pekas ut i översiktsplanen som särskilt angelägna att satsa på.

Översiktsplanen omsätts på områdesnivå och i detaljplanering

Översiktsplanens mål och utbyggnadsstrategi omsätts i framtagandet av nya detaljplaner. Dessa två planeringsnivåer regleras i plan- och bygglagen. Detaljplanerna sätts i ett sammanhang på områdesnivå genom så kallad områdesplanering (frivillig och ej lagreglerad planeringsnivå). Översiktsplanen omsätts på lokal nivå samtidigt som kunskapen inom områdesplaneringen är ett viktigt underlag till översiktsplanens lokala utvecklingsmöjligheter. Inom områdesplaneringen identifieras utvecklingsmöjligheter i stadens alla delar och staden kan arbeta proaktivt för att tillvarata den lokala utvecklingspotentialen. Med den helhetssyn som möjliggörs i områdesplaneringen kan staden säkerställa behov av bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor, idrottsplatser, parker, kultur, ser-

I Stockholmsrummet i Kulturhuset visar staden det växande Stockholm med 3D-kartor, digitala rundturer, föreläsningar och den stora modellen i golvet som visar befintlig och planerad bebyggelse.

Planeringen för nya bostäder och tillhörande utbyggnad av samhällsservice är särskilt prioriterat och arbetet ska präglas av effektivitet, helhetsperspektiv, hög kvalitet och dialog

Budget 2018



vice och andra funktioner. I områdesplaneringen ska det finnas en övergripande idé om gestaltning och utformning för att åstadkomma urbana miljöer och offentliga rum baserat på kunskap om ett områdes förutsättningar och identitet.

Områdesplaneringen möjliggör ett brett samarbete inom staden, där olika perspektiv blir tidigt belysta och där berörda nämnder och bolagsstyrelser kan samordna sin planering. Utvecklade arbetsätt och verktyg för att omhänderta barnperspektivet, social hållbarhet och jämställdhet är viktiga delar i områdesplaneringen. Områdesplaneringen skapar därmed en viktig grund för en socialt värdeskapande stadsutveckling. Bland annat är det i områdesplaneringen som de lokala behoven, beskrivna i stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsprogram, kan tas om hand.

Beslut om att påbörja detaljplanläggning ska prövas mot översiktsplanens fyra stadsbyggnads mål samt uppfylla kriterierna i någon av utbyggnadsstrategins fyra delar. En översiktsplan med tydliga mål ger förutsättningar för att arbeta med generella detaljplaner i större utsträckning. Det innebär möjligheter till större flexibilitet i detaljplanen och mindre detaljstyrning av exempelvis gestaltning. Generella detaljplaner kan vara en lämplig arbetsform vid planering av stadsutvecklingsområden. Detaljplaner som föregår markanvisningar kan vara ett annat arbetssätt som skulle kunna effektivisera processerna i vissa projekt.

Aktiv markpolitik för högre stadskvalitet och minskad segregation

Stockholms stora markinnehav (cirka 70 procent av marken inom kommunen) ger goda möjligheter att genomföra visionen om en stad för alla. Sedan 2015 har staden en ny markanvisningspolicy som ska öka produktionstakten i bostadsbyggandet och säkerställa att det som byggs är hållbart och har en god kvalitet till en rimlig kostnad. Översiktsplanen utgör stadens vilja angående mark- och vattenanvändning, både avseende var och vilka mål staden eftersträvar. Med grund i översiktsplanen kan markpolitiken tydligare användas för att tillskapa grundläggande stadskvaliteter i de områden som är i behov av det, öka den sociala blandningen på platser med likartat utbud och i all planering verka för en mer sammanhängande stad.

I stadsutvecklingsområden med många fastighetsägare och där staden inte har ett stort markinnehav finns behov av att samla fastighetsägare, skapa gemensamma incitament och arbetsformer för att driva utvecklingen framåt. Pågående arbete med Fokus Skärholmen och Tyngdpunkt Farsta är delvis exempel på detta.

En aktiv markpolitik och nya arbetssätt kan stimulera en större mångfald av aktörer i stadsutvecklingsprojekten och tydliggöra hur byggbranschens aktörer kan bidra till en hållbar utveckling. Genom markanvisningar, där kvalitetskriterier avgör val av byggherre, skapas



högsta möjliga kvalitet i stadsbyggandet. Punktvisa stadsbyggnadsinsatser kan ha betydelse för att höja attraktiviteten och skapa intresse för fortsatt bostadsbyggande och långsiktig stadsutveckling. Ett viktigt led i en mer aktiv markpolitik är därför att tydligare välja markanvisningsförfarande utifrån vad staden vill åstadkomma med en särskild plats.

Översiktsplanens stadsbyggnads mål, utbyggnadsstrategi, planeringsriktningar och lokala utvecklingsmöjligheter ger goda förutsättningar för en aktiv markpolitik. Med utgångspunkt i översiktsplanen och områdesplaneringen kan den nya markanvisningspolicyn tillämpas på ett tydligare sätt. Därmed kan stadsbyggnadsprojekt skapa nya värden i en stad för alla.

Genomförandekraften är beroende av marknadsförutsättningarna

Stockholmarnas bostadsefterfrågan och de marknadsmässiga förutsättningarna för byggande är i dagsläget goda för i princip alla stadens delar. Samtidigt finns stora variationer i marknadsförutsättningarna mellan olika stadsdelar. De centrala stadsdelarna har en särskild attraktionskraft och där är förutsättningarna för en hög takt i bostadsbyggandet också störst.

Vid satsningar längre ut från de centrala delarna behöver branschen och staden gemensamt säkerställa att nya kvaliteter tillkommer för att främja en positiv utveckling.

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

Ett gynnsamt marknadsläge ska användas som en hävstång för stadsutvecklingen. För att klara en hög utbyggnadstakt behöver alla inblandade aktörer säkerställa resurser. Satsningen på utvalda fokusområden (Kista-Järva, Skärholmen, Farsta och Hagsätra-Rågsved), prioriterade strategiska samband och hög exploatering i kollektivtrafiknära lägen hjälper staden att satsa och rikta resurser. Genom att visa marknaden vägen kan stadsutveckling pågå i prioriterade områden även i tider av sämre konjunktur.

Markanvisning

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

Stockholms stads markanvisningspolicy 2015

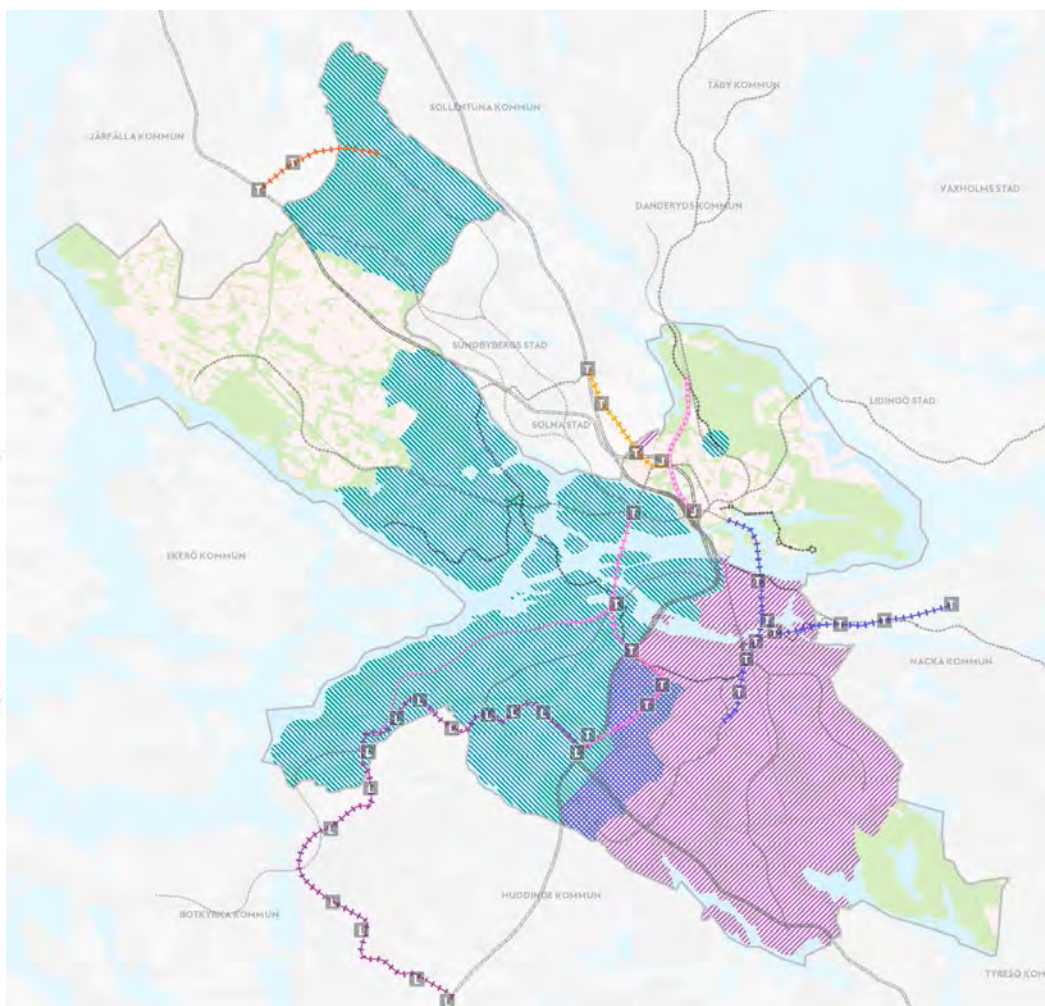
Beslutade kollektivtrafikobjekt och villkorat bostadsbyggande

2013 års Stockholmsförhandling

- Tunnelbana Akalla-Barkarby
- Tunnelbana Kungsträdgården-Nacka/Söderort
- Tunnelbana Odenplan-Hagastaden-Arenastaden
- Område för bostadsbyggande

2017 års Sverige-förhandling, storstadsåtgärder Stockholm

- Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö
- Roslagsbanans förlängning till Stockholm city
- Område för bostadsbyggande
- Gemensamt område för bostadsbyggande
- Nya stationer
- Tunnelbanespår
- Spårvägs-/lokalbanespår
- Järnvägsspår





Stadsstrukturen och de tekniska systemen ska vara välfungerande och tåliga så att staden kan möta klimatförändringar och andra påfrestningar

Utbyggd kollektivtrafik en hävstång för bostadsbyggandet

Utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för att fler bostäder ska kunna byggas så att trafiksystemet fungerar och förutsättningar finns för hållbara transporter. Infrastrukturen i sig skapar även förutsättningar för fler bostäder då närhet till spårtrafik är högt eftertraktat. I och med 2013 års Stockholmsförhandling och överenskommelsen 2017 inom Sverigeförhandlingen, har Stockholms stad förbundit sig att bygga totalt cirka 95 000 bostäder. Dessa fördelas på cirka 46 000 bostäder (Stockholmsförhandlingen) till år 2030 och 49 000 bostäder (Sverigeförhandlingen) till år 2035. Bostäderna ska främst byggas i söderort men även i västerort och i mindre omfattning i andra delar av staden.

Stadens försörjning en strategisk fråga när staden växer

Utbyggnad och uppgradering av lednings- och produktionssystem, som el, värme, vatten, avlopp, avfall och digitala nät, är en förutsättning när staden växer. Dessa system är långsiktiga, nödvändiga och kräver egna utrymmen, ibland även skyddsavstånd. För att säkerställa nödvändiga lednings- och produktionssystem krävs god samordning mellan ansvariga aktörer. Långsiktiga strategier behövs kring detta för att säkra stadens omställning till olika kretsloppssystem, innovativa och effektiva tekniska lösningar samt en klimatsmart stad. Detta är viktigt inte minst för att de tekniska systemen kan komma att konkurrera med andra markanspråk men behöver prioriteras för att säkerställa stadens försörjning.

Hantering av massor från byggarbeten är en fråga som påverkar resurs-, ekonomi- och klimatperspektiv. Initiativ för återanvändning och samordning av materialfraktioner kan stärka ovan nämnda perspektiv. En växande stad innebär också logistiska utmaningar. Väg- och ledningsarbeten samt transporter av gods och avfall belastar trafiksystemet men är samtidigt en logisk konsekvens. Utgångspunkten bör vara att logistik och utbyggnad av tekniska system ska vara så smart och resurseffektiv som möjligt för att underlätta stadens utbyggnad och samtidigt säkra framkomlighet i trafiksystemet.

Dialog för bättre stadsutveckling

Förändringar i en växande och tätare stad är viktiga att genomföra i dialog med allmänheten eftersom det innebär förändringar av platser och miljöer där vi bor och lever våra liv. Mänskliga rättigheter, demokrati och hållbarhetsfrågor är prioriterade frågor för Stockholms stad och delaktighet är ett viktigt verktyg. Stadens ambition är att utveckla en delaktighet för stockholmarna i stadutvecklingsprocesserna. Detta kan ske genom utökad dialog med medborgarna på lokal nivå och genom utvecklade former för dialog med barn och unga liksom för andra grupper som är underrepresenterade i stadsutvecklingsprocesser. Genom att arbeta mer med tidig kontakt och dialog kan syftet med stadens planer förankras med stockholmarna, och nya idéer och perspektiv tas tillvara. Allmänhetens delaktighet är nödvändig för att ta del av den kunskap som finns kring närmiljö, vilket i sin tur leder till bättre och mer värdeskapande projekt. Att pröva nya former och digitala hjälpmedel för dialog och samtal är eftersträvarvärt, liksom vikten av återkoppling och utvärdering av en genomförd dialog.

God stadsutveckling förutsätter samverkan

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

Samarbete och samverkan om städernas utveckling sker även på internationell och europeisk nivå. Staden deltar aktivt i flera internationella sammanhang, till exempel C40 och Eurocities, för att lära av andra och dela goda exempel. Planeringen i Stockholms stad påverkas även av EU:s miljökrav, EU-direktiv och förordningar, samt av det multilaterala FN-arbetet för hållbara städer som återfinns i de globala målen för hållbar utveckling och New Urban Agenda.



Läs mer

Under översiktsplanens samråd genomfördes en riktad dialogsatsning för att få synpunkter från barn och ungdomar på vad de tycker om framtidens stadsutveckling.

stockholm.se/oversiktsplan



4 Allmänna intressen

Översiktsplanen är vägledande för utvecklingen av mark- och vattenområden inom Stockholms stads gränser. Kapitlet om allmänna intressen utgör en kunskapsbank och en vägledning för vidare planering.

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

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

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

Stadens ambition är att förtäta stadsmiljön genom att komplettera med nya bostäder på lämpliga platser i alla delar av Stockholm. Skärholmen är ett utpekat fokusområde där minst 4 000 nya bostäder planeras.





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

Bostadsförsörjning

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

Mål för bostadsbyggandet

Stockholms stad växer fort, sedan millennieskiftet har stadens befolkning ökat med en femtedel. Bostadsbyggandet har tagit fart, men har inte kunnat svara upp mot befolkningsökningen vare sig i Stockholms stad eller i Stockholms län. Konsekvensen är bostadsbrist, höga bostadskostnader, längre bostadsköer och ökad trångboddhet.

Idag är var femte stockholmare trångbodd. Bristen på bostäder drabbar i första hand socioekonomiskt svaga grupper och unga. För dessa grupper innebär en tilltagande bostadsbrist många gånger en osäker och instabil livssituation eller trångboddhet. Stadens ansvar för bostadsförsörjningen innebär en stor utmaning, dels genom bristen på bostäder och dels genom att staden själv inte råder över alla faktorer som styr bostadsbyggandet. Ett allvarligt problem är de stora skillnaderna mellan olika områden och hushåll, vad gäller trångboddhet och bostads-kvalitet.

God ekonomisk tillväxt och snabb befolkningsökning ställer Stockholm inför svåra utmaningar. Samtidigt innebär detta möjligheter att utveckla staden i en ännu mer positiv riktning. För att förbättra förhållandena och klara den beräknade fortsatta befolkningsökningen krävs ett omfattande bostadsbyggande. Stadens mål är att skapa förutsättningar för att bygga 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Till målet finns två delmål, mellan 2014 och 2020 ska 40 000 nya bostäder påbörjas och mellan 2014 och 2025 ska 80 000 nya bostäder påbörjas.

Bostadsförsörjningen är en nationell, regional och kommunal angelägenhet. Enligt Boverkets

nationella byggbehovsprognos från 2017 bedöms behovet av nya bostäder fram till 2025 vara 600 000, varav drygt 320 000 behövs redan 2020. I förslaget till RUF 2050, den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, anges att minst 14 550 och upp till 22 600 bostäder ska färdigställas varje år i Stockholms län fram till 2030 samt att kommunerna bör ha beredskap för det högre scenariot.

Genomförande

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

Riktlinjer för bostadsförsörjningen

Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen planera så att förutsättningar finns för alla invånare att kunna leva i goda bostäder. Planeringen ska göras i riktlinjer som ska antas av kommunfullmäktige.

Riktlinjerna grundar sig på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Riktlinjer för bostadsförsörjningen 2017–2020 antogs av kommunfullmäktige i juni 2017.

Den samlade bedömningen är att staden har goda förutsättningar att nå de högt ställda bostadsmålen. För närvarande finns cirka 120 000 bostäder i olika skeden i stadens planering. Dessutom finns ytterligare projekt som inte kommit lika långt.

Demografisk utveckling

Bedömningen av bostadsbyggnadsbehovet utgår bland annat från den förväntade demografiska utvecklingen. Stockholms län är en sammanhängande bostads- och arbetsmarknad som präglas av snabb befolkningsökning. Orsakerna är att länet har en förhållandevis ung befolkning, höga födelseöverskott och nettoutflyttning. Stockholms län har cirka 2,3 miljoner invånare och folkmängden beräknas enligt bas-scenariot att öka till 2,85 miljoner invånare år 2030 och cirka 3,34 miljoner invånare år 2050.

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

öka i samma takt. Prognoser visar att Stockholm blir en miljonstad redan år 2020 och år 2040 har närmare 1,3 miljoner invånare.

Tabellen nedan visar att folkmängden totalt beräknas öka med 157 000 på tio år, vilket innebär en ökning med 17 procent. Ökningen av unga (0–19 år) är påfallande hög, vilket hänger samman med stadens unga befolkning som medför att barnafödandet är högt. Det väntas innebära att fler familjer behöver byta till en större bostad när de får barn. Ökningstakten i kategori unga vuxna (20–34 år) visar att betydligt fler än tidigare kommer att behöva en första bostad för att kunna flytta hemifrån. Detta, tillsammans med den stora ökningen i absoluta tal för kategori vuxna i yrkesverksam ålder (35–64 år), är en viktig orsak till behovet av fler bostäder under de närmaste tio åren.

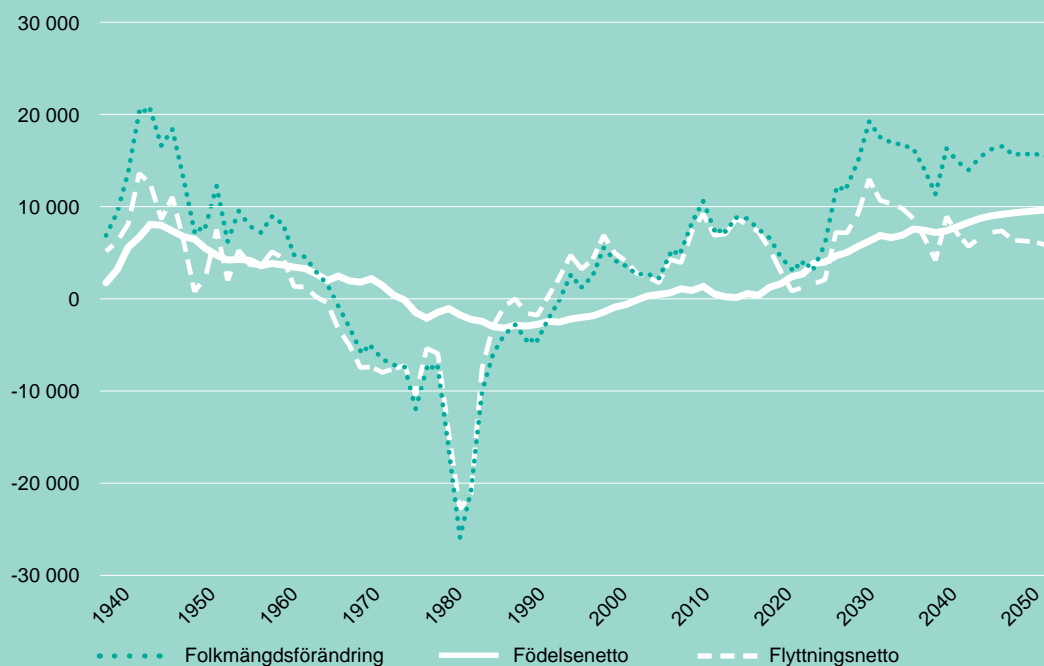
Stockholm står, liksom landet i övrigt, inför en kraftig ökning av antalet äldre. Fram till år 2040 blir nästan 100 000 fler stockholmare 65 år och äldre. Av dessa blir drygt 35 000 fler

Beräknad befolkningsutveckling i Stockholms stad 2015–2025 för olika åldersgrupper (avrundade siffror)

Ålder	år 2015	år 2025	Förändring i antal	Förändring
0–19	199 000	240 000	+41 000	21%
20–34	233 000	257 000	+24 000	10%
35–64	358 000	415 000	+57 000	16%
65–	134 000	169 000	+35 000	26%
Samtliga	924 000	1 081 000	+157 000	17%

Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2016

Folkmängdens förändringar



Folkmängden i Stockholms stad har förändrats över tid. På 1940- och 1950-talet var tillväxten snabb för att sedan avta i takt. Mot slutet av 1960-talet och fram till 1990 minskade antalet stockholmare för att sedan börja öka igen.

Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2017

80 år eller äldre. Behovet av äldreomsorg ökar och det kommer att vara 3 000 fler personer som har äldreomsorg 2030 och närmare 8 000 fler år 2040.

Att gruppen äldre (65 år eller äldre) ökar, relativt sett, beror till stor del på att de stora grupper av befolkningen som föddes i mitten av 1900-talet nu har blivit gamla. Sett över en lång period så lever vi också längre. Den kraftiga ökningen av antalet äldre medför krav på lämpliga bostäder. Det innebär ett behov av att få flyttkedjor att fungera smidigare, så att äldre lätt kan flytta till mindre, billigare och mer tillgängliga och funktionsdugliga bostäder, samtidigt som det frigör bostäder för andra.

Befolkningsökningen i Stockholms stad har flera förklaringar. De främsta orsakerna är ett fortsatt starkt födelsenetto om cirka 7 000 personer, det vill säga att det föds fler än vad som avlider. Det finns också ett positivt flyttnetto från både utlandet med cirka 9 000 personer och länen utanför Stockholm med cirka 4 000 personer. Däremot har utflyttningen till andra kommuner inom Stockholms län ökat under senare år med ett negativt flyttnetto år 2016 med omkring 8 000 personer. Sammantaget har inflyttningen från utlandet ökat de senaste åren, medan övriga faktorer som påverkar befolkningen varit relativt oförändrade.

Flyttströmmarna är stora med nästan 69 000 personer som flyttade till Stockholm år 2016 och cirka 64 000 som valde att flytta från staden. Dessutom flyttar årligen cirka 100 000 personer inom staden. Inflyttningen består till största

delen av 20–30-åringar. Av dem som flyttar till Stockholm från utlandet kommer omkring 55 procent från Europa. Av dessa är drygt 15 procent svenskfödda som flyttar hem igen.

Under perioden 2016–2040 kommer antalet hushåll att öka stadigt, från omkring 418 000 till närmare 580 000. I genomsnitt är tillväxttakten för hushållen två procent per år under 2016–2025 och avtar sedan till en procent under 2026–2040. I absoluta tal innebär det mellan 7 000 nya hushåll per år under 2016–2025 och drygt 6 000 nya hushåll per år under 2026–2040.

Bostadsbeståndet

I Stockholm finns omkring 468 000 bostäder. Av dessa är cirka 402 000 lägenheter i flerbostadshus, 44 000 småhus och 22 000 specialbostäder. Specialbostäder är lägenheter för äldre, personer med funktionsnedsättning, studentbostäder och övriga specialbostäder. Bostadsrätter eller äganderätter utgör 59 procent av bostadsbeståndet i flerbostadshus. 15 procent är hyresrätter i allmännyttan och 26 procent övriga hyresrätter. Majoriteten av lägenheterna i flerbostadshus är mindre lägenheter, två rum och kök eller mindre.

Fördelning av bostäder i flerbostadshus och småhus efter upplåtelseform

Hyresbostäder allmännyttan	15%
Hyresbostäder övriga	26%
Bostadsrätter och äganderätter	59%

Specialbostäder ingår inte i tabellen ovan.
Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2017



88%

88 procent av stockholmarna anser att Stockholm erbjuder en stadsmiljö som är fin att bo och leva i, enligt stadens medborgarundersökning 2016.

Hög och jämn planeringstakt och nya bostadsformer

Stadens mål att kraftigt öka bostadsproduktionen kräver ökad planering och att aktörerna på bostadsmarknaden bygger de bostäder som planeras. Bostadsplaneringen behöver utgå från det långsiktiga behovet av bostäder och bidra till ett byggande på hög och jämn nivå. Bristande förutsebarhet och ryckighet i byggandet har visat sig ge högre kostnader på sikt. Ökad konkurrens bland aktörerna på bostadsmarknaden är också viktigt för att minska byggkostnaderna.

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

En jämn och hög utbyggnadstakt genom konjunkturcykler kräver en bred projektportfölj både gällande upplåtelseformer och geografier. En stor utmaning är att bygga bostäder, särskilt hyresrätter med rimliga kostnader, som underlättar inträdet för fler grupper på bostadsmarknaden.

Bostadsbyggandet för en sammanhållen stad

Ett viktigt sätt att motverka geografisk segregation och nå en socioekonomiskt mer blandad stad är att eftersträva fler typer av bostäder och upplåtelseformer i alla stadsdelar. Staden verkar därför för att stadsdelar med ett ensidigt utbud av villor, radhus eller flerbostadshus med en viss upplåtelseform ska ges en större blandning. Det ökar möjligheten för människor att bo kvar i sin stadsdel vid förändrade behov eller när de gör bostadskarriär. Att utnyttja det befintliga bostadsbeståndet effektivt kan motverka inlåsningar på bostadsmarknaden. En ökad nyproduktion bidrar också till detta genom att stimulera till flyttkedjor.

Betydligt fler unga vuxna än tidigare kommer att behöva en första bostad för att kunna flytta hemifrån. Samtidigt ökar den åldrande befolkningen. Bristen på bostäder för personer med funktionsnedsättning är mycket stor. Arbetet med att hitta mark och lämpliga lokaler för bostäder för nyanlända fortsätter genom stadens samordning. En stor andel av stadens hemlösa bedöms klara av en egen lägenhet, med eller utan stöd, vilket kan tolkas som att de befinner sig i en strukturell hemlöshet. För denna grupp behöver behoven av bostäder tillgodoses.

Stadens verktyg för bostadsförsörjningen

Bostadsförsörjning handlar både om nyproduktion och om hur det befintliga bostadsbeståndet förvaltas, utvecklas och förmedlas så att invånarna i staden och de som flyttar till staden kan få en bra



bostad. Stadens uppgift för att underlätta bostadsförsörjningen, enligt nationella mål och lagar, är att skapa förutsättningar för ett tillräckligt högt bostadsbyggande, att i övrigt underlätta för invånarna att få tillgång till bra bostäder i goda miljöer samt att planera för bostäder för de grupper som kommunen har ett särskilt ansvar för.

Stadens arbete för olika grupper, för vilka staden har ett särskilt ansvar; ungdomar och unga vuxna, studenter, äldre, personer med funktionsnedsättning, ensamkommande barn och unga, hemlösa och kvinnor i behov av skyddat boende, beskrivs närmare i stadens riktlinjer för bostadsförsörjningen. Staden har ett stort inflytande över bostadsförsörjningen genom stort markinnehav, ansvar för den fysiska planeringen samt genom de tre allmännyttiga bostadsbolagen, ett bolag för omsorgsbostäder samt en stiftelse som arbetar med boendefrågor för utsatta grupper.

För att underlätta möjligheten att få en bostad har staden en bostadsförmedling som är öppen för alla. Den förmedlar ungdoms- och studentlägenheter, förturslägenheter till de mest behövande och utifrån kötid till övriga. För den stadsövergripande äldreboendeplaneringen ansvarar äldrenämnden. Socialnämnden ska i samverkan med stadsdelsnämnderna planera för en utbyggnad av boenden för personer med funktionsnedsättning och särskilda behov. Fastighetsnämnden bidrar i stadens arbete med att tillskapa fler boenden för prioriterade grupper, såsom nyanlända invandrare, ensamkommande flyktingbarn med flera.

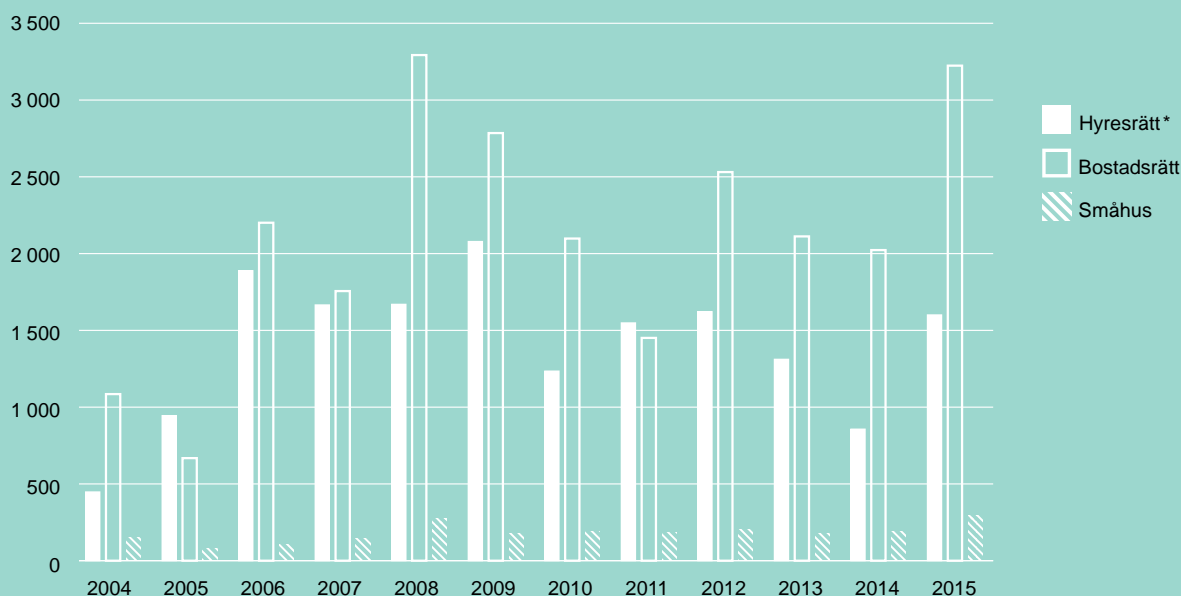
Bostadsbeståndet och bostadsbyggandet

År 2016 fanns i Stockholm 401 619 lägenheter i flerbostadshus, 44 429 bostäder i småhus och 22 370 specialbostäder. Närmare 59 procent av alla bostäder i flerbostadshus och småhus är bostadsrätter eller äganderätt. Ombildning till bostadsrätter i både det privata och det kommunala hyresrättsbeståndet har varit betydande de senaste 25 åren. En- och tvårumslägenheter utgör drygt halva beståndet.

Planeringsinriktningar

- Säkerställ en god planeringsberedskap för att möjliggöra ett högt och kontinuerligt bostadsbyggande.
- Planeringen för bostäder till personer med särskilda behov ska säkerställas i enlighet med stadens riktlinjer för bostadsförsörjningen.
- Staden ska driva på utvecklingen mot ett mer effektivt byggande av bostäder med god kvalitet. Nya metoder prövas så att det byggs bostäder som fler har möjlighet att efterfråga.
- Staden ska verka för en mångfald av aktörer som stimulerar konkurrensen på byggmarknaden för att sänka produktionskostnaderna, skapa förutsättningar för rimliga boendekostnader och främja en variationsrik stadsmiljö.
- Staden ska verka för att tillgodose ett varierat utbud av bostäder, upplåtelseformer och hustyper i hela Stockholm.

Nybyggda lägenheter i Stockholm efter hustyp och upplåtelseform



Under 00-talet har det byggts fler bostadsrätter än hyresrätter. Andelen nybyggda småhus, friliggande en- och tvåbostadshus samt par-, rad- och kedjehus (exklusive fritidshus) har varit på en jämn nivå under perioden 2004–2015. I dagsläget finns politiska mål om en jämn fördelning mellan antalet tillkommande bostadsrätter och hyresrätter.

* I hyresrätt ingår kategorilägenheter som student- och äldreboendestäder.

Källa: Statistisk årsbok för Stockholm 2017

En socialt sammanhållen stad

Stockholm ska vara en socialt sammanhållen stad med en levande, tillgänglig och trygg stadsmiljö för människor med olika behov. De flesta stockholmare uppger att de tycker om sin stad och trivs där de bor. Samtidigt är staden både rumsligt och socialt delad och tillgången till attraktiva stads-kvaliteter varierar. Den socioekonomiska segregationen har vuxit under senare decennier och det finns stora skillnader i upplevelsen av otrygghet i stadsmiljön, beroende på stadsdel, ålder och kön.



God vardagsmiljö

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

Regeringens precisering av miljömålet God bebyggd miljö

Ett socialt hållbart Stockholm

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

Den expansiva fas som stadsbyggandet är inne i kan användas för att skapa en mer jämlik tillgång till stads-kvaliteter. Staden ska därför aktivt skapa nya värden genom att arbeta integrerat med social hållbarhet i alla stadsbyggnadsprojekt. När staden utvecklas ska dialogen med medborgarna ge riktning åt framtiden. Staden bör särskilt anstränga sig för att nå dem vars röster sällan kommer till uttryck.

Stadsutveckling för minskad segregation

Stockholm har en blandad befolkning, men är samtidigt en socialt delad stad. I Stockholm är villaområden, flerbostadshus och industriområden ibland lokaliserade för sig som enklaver. Stadsdelar är ofta avskilda av vägar, spår, vatten och grönområden. På flera platser innebär det avståndsskapande mellanrum mellan områden. När staden växer kraftigt öppnas möjligheter att bygga en mer sammanhållen stad som främjar människors möten. Nya samband mellan stadsdelar kan skapas på olika sätt. Det är viktigt att den stadsutveckling som föreslås skapar flöden och rörelse mellan stadsdelar. Sådana stadsbyggnadsåtgärder bör särskilt riktas mot gränssnitt där den byggda miljön antingen erbjuder sämre livsvillkor

för en resurssvag befolkning eller särskiljer socioekonomiskt starka och svaga grupper och områden. Förskolor och skolors integrerande funktion beaktas i planeringen främst genom god lokalisering och hög tillgänglighet.

Bra mötesplatser i rätt lägen

Även om Stockholm är en segregerad stad erbjuder den byggda miljön många möjliga mötesplatser som håller samman staden. I vardagen ses stockholmarna på gator, torg och i kollektivtrafiken. Målpunkter som parker och lekplatser för samman invånare lokalt, men bidrar också till rörelse i staden. Kommersiella miljöer som kaféer och restauranger är, liksom arbetsplatser, skolor samt platser för kultur, rekreation och idrott, betydelsefulla mötesplatser.

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

Mötesplatserna i staden behöver bli fler och mer varierade för att öka trivseln och främja sociala relationer både inom enskilda områden och mellan stadens delar. Det ska finnas bra mötesplatser med attraktivt innehåll såväl nära bostaden, som i lokala centrum och i den centrala staden. De stadsdelar som har brister när det gäller mötesplatser behöver identifieras och prioriteras i stadsutvecklingen. Utvecklingen av välgestaltade offentliga rum och parker, som är jämställda och tillgängliga för personer med



Skillnadernas Stockholm

Läs mer på stockholm.se



”

Social hållbarhet ska genomsyra all stadsplanering och vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen

SVA, SKB eller SKA?

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

funktionsnedsättning, behöver prioriteras i socioekonomiskt svagare områden. Det gäller särskilt där trångboddheten är stor och där det finns många barn och äldre.

Delaktighet som grund för stadsutveckling

I planeringen av Stockholm, med sina mer än hundra stadsdelar, finns ett stort behov att ta hänsyn till hur ett område upplevs och används, och vilka förändringar som kan uppfattas som positiva eller negativa. Därför är dialog och möjligheter till medskapande för medborgare, civilsamhälle och lokalt näringsliv nödvändigt i tidiga skeden av stadsplaneringen. Dialog med barn och unga är en viktig del i arbetet.

När staden byggs tätare och ny bebyggelse fogas till befintlig ska det liv och de aktiviteter som redan finns på olika platser respekteras. Samtidigt ska hänsyn tas till de behov som nya inflyttande personer förväntas ha. För att ekvationen ska gå ihop behövs lokal kunskap och förankring samt goda former av dialoger med människorna som bor och verkar i stadsdelarna. Staden prövar även nya interaktiva metoder i stadsutvecklingen, som till exempel medborgarbudget för att utveckla offentliga platser.

Medborgarundersökningar och boendedialoger visar att de flesta av stadens invånare trivs där de bor, även om många också vill se att det sker en utveckling för till exempel ökad trygghet eller utbud av service, kultur och idrott. Stadsdelsnämndernas arbete med lokala utvecklingsprogram ska samordnas med stadens geografiska områdesplanering och översiktsplanering för att säkerställa en god samverkan med de som bor och verkar i en stadsdel.

Genom samordnad platsutveckling mellan stadens förvaltningar och bolag samt berörda fastighetsägare och näringsidkare kan resurser och intressen vägas samman och platserna utvecklas nära de lokala behov som finns och på ett sätt som beaktar de kulturhistoriska värdena. I de områden där stadens allmännyttiga bostadsbolag har många bostäder bör bolagen ta ett omfattande ansvar för stadsrummets utveckling.

Trygg och jämställd stadsmiljö

Stadsmiljön ska upplevas som trygg för alla. De allra flesta stockholmarna betraktar sig också som trygga i området där de bor, visar

stadens undersökningar. Många känner sig likväl otrygga, med konsekvenser för vardagslivet. Det gäller särskilt kvinnor och flickor. Att främja trygghet är därför en viktig jämställdhetsfråga.

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

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

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

En inkluderande stad

Stockholms stads utomhusmiljöer och offentliga byggnader ska vara trygga och inkluderande oavsett ålder och funktionsförmåga. De ska möjliggöra ett självständigt liv med hög livskvalitet där alla kan vara ute och delta fullt ut i stadens utbud utan att vara beroende av andra medmänniskor. Stadens kvaliteter såsom rekreation, idrott, mötesplatser, kultur och nöjen ska fördelas jämt över staden så att avstånden minskar och delaktigheten ökar.

Funktionsnedsättningar ska inte vara begränsande för människors möjligheter att ta del av stadens kvaliteter. Med grund i stadens till-



När staden utvecklas ska dialogen med medborgarna ge riktning åt framtiden

gänglighetsarbete ska frågor om funktionsrätt och framkomlighet för alla komma in tidigt i planeringen. Det innebär också att identifiera och åtgärda sådant som hindrar delaktighet och att redan från början säkerställa att inte nya hinder uppstår. Tillgänglighet betyder också att skapa möjligheter för alla, oavsett funktionsförmåga, att kunna delta i samhället på jämlika villkor. I stadsbyggnadsprojekt ska principen om universell utformning vara vägledande.

Stockholms befolkningstillväxt innebär en ökning av både antalet och andelen barn i staden. Stadsplaneringen behöver ta hänsyn till ökningen och prioritera barnens behov tidigt i planeringen vid avvägningen mellan olika intressen. Det innebär bland annat att mark för skolor reserveras och att möjligheten till kvalitativa utemiljöer för skolor och förskolor beaktas. Att upptäcka staden är en naturlig del i ett barns utveckling för att bli en självständig individ. Möjligheten att utforska staden till fots och på cykel, och att på ett säkert sätt röra sig mellan skola, vänner och aktiviteter ska vägleda stadsplaneringen.

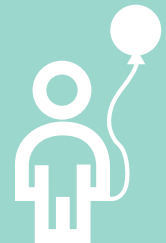
Barnens naturliga sätt att förhålla sig till omvärlden är genom lek. Leken bidrar till både fysisk och psykisk utveckling. Det är viktigt att skapa variation genom lekplatser för olika åldrar. Stadsplaneringen ska därför verka för stimulerande och kvalitativa utemiljöer i hela staden. Stockholms rumsliga och socioekonomiska segregation skapar behov av strategiskt placerade målpunkter för barn och unga som kan fungera som integrationsfrämjande mötesplatser i olika delar av staden. Icke-kommersiella lokaler som kan fungera som mötesplatser efterfrågas särskilt. Skolor bör placeras så att de främjar möten mellan människor från olika områden och stadsdelar.

Att tillgodose unga och äldres behov på en och samma plats kan möjliggöra möten mellan generationer. Samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till behoven hos olika åldersgrupper och till personers olika funktionsförmåga. Stadslivets sociala mångfald gagnas av att äldre kan ta plats och trivas. Trygghet påverkar äldres benägenhet att gå ut i samhället. Därmed påverkas även deras självständighet, fysiska hälsa, sociala integrering och deras

emotionella välmående. De äldres behov av trygghet, framkomlighet och fysisk aktivitet ska främjas, liksom behoven av rekreation och att kunna ta del av idrotts- och kulturliv.

Planeringsinriktningar

- All stadsutveckling ska vara socialt värdeskapande. Ett socialt hållbarhetsperspektiv ska integreras i stadsplanerings- och exploateringsprocessens olika skeden i syfte att tydliggöra hur planeringen skapar nya sociala värden.
- Stadsbyggandet ska bidra till likvärdig tillgång till grundläggande stadskvaliteter, som kollektivtrafik, samhällsservice, affärer, arbetsplatser, kultur och rekreation.
- Trygga och integrationskapande mötesplatser och stråk ska prioriteras där barriäreffekter i den byggda miljön hindrar möten mellan människor och rörelser mellan stadsdelar, särskilt mellan områden som har invånare med olika bakgrund och förutsättningar.
- Stadsutveckling ska främja utvecklingen av välgestaltade och innehållsrika mötesplatser. Offentliga rum ska planeras så att de kan samutnyttjas och vara flexibla för olika användningar.
- Lokalt samordnad platsutveckling ska stärkas mellan stadens förvaltningar och bolag, näringsliv, civilsamhälle och akademi för att utveckla de sociala värdena i stadsmiljön. Människors möjligheter till delaktighet och medskapande vid stadsutveckling ska öka.
- Kunskapen om olika gruppers behov av trygghet, fysisk aktivitet, mötesplatser och kvalitativa utemiljöer ska vara en viktig utgångspunkt vid stadsutveckling och ligga till grund för fysiska åtgärder i stadsmiljön. Barns, ungas och äldres behov ska tillsammans med jämställdhets- och funktionsnedsättningsperspektiv särskilt beaktas.
- Planeringen av staden ska ha barnets bästa som en av sina utgångspunkter och barnkonsekvensanalyser ska användas.



Integrerad barnkonsekvensanalys och dialog

Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen.

Funktionsrätt

Varje människa har rätt till självbestämmande och full delaktighet i samhällslivets alla delar. I FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning förtydligas vad som krävs för att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av sina rättigheter på jämlika villkor som alla andra, exempelvis i skolan, i arbetslivet, på fritiden och i demokratiska beslutsprocesser.

Källa: Stockholms stads funktionshindersombudsman



I en växande stad är det viktigt att på allmänna platser ge utrymme för konstnärlig gestaltning i olika former. I Annedal finns Ebba Bohlins konstnärliga gestaltning "Konkret transcendens" en blå bro över Bällstaån.





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



Stockholms attraktionskraft är positiv för stadens utveckling och roll som tillväxtmotor för hela Sverige.



Näringsliv och kompetensförsörjning

Stockholmsregionen är en viktig motor i Sveriges ekonomi med en stor växande kunskapsintensiv tjänstenäring. Stadens tillgång till kompetent arbetskraft är direkt kopplad till ett högkvalitativt utbildningsväsende och god tillgång till bostäder. Arbetet för ökad digitalisering och cirkulär ekonomi skapar möjligheter till tillväxt med nya tjänster och företag.

Stockholm som tillväxtmotor

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

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

För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt för näringslivetableringar och boende krävs fortsatt god tillgång till kompetent arbetskraft, ett högkvalitativt utbildningsväsende samt välfungerande verksamhetsområden och handelsplatser. En välfungerande bostadsmarknad med ett brett utbud av upplåtelseformer är en av de viktigaste utmaningarna och för att detta ska kunna hanteras krävs det att hela regionen har en positiv utveckling.

En växande kunskapsregion

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

Stockholm är i dag en av Sveriges mest välutbildade kommuner, med en eftergymnasial utbildningsnivå hos över hälften av alla 16–74-åringar. Stadens mål om att vara en världsledande kunskapsregion underlättas av att det finns många högkvalitativa lärosäten och krea-

tiva miljöer i regionen. Stockholm ska bli ett centrum för internationellt baserad verksamhet inom forskning och utveckling, och för att lyckas med det behöver näringslivet och universiteten ha ett nära samarbete.

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

Stockholm Business Alliance

Pendlingen inom Stockholm-Mälardalenregionen har ökat kraftigt de senaste decennierna till följd av förbättrade kommunikationer och arbetsmarknadens ökade krav på nischkompetens. Beroendet av samarbete inom Mälardalenregionen har därför blivit allt viktigare. Samverkan med andra städer i regionen är en viktig utgångspunkt för framväxten av det framtida Stockholm. Ostlänken och fyrspar till Uppsala är exempel på investeringar som är mycket viktiga för Stockholm.

När det gäller internationell marknadsföring och investeringsfrämjande insatser måste staden nå ut bättre. Stockholms stad samarbetar därför sedan många år med i dagsläget 54 andra kommuner, genom det internationella varumärket Stockholm – the Capital of Scandinavia, i ett frivilligt partnerskap som heter Stockholm Business Alliance.

Utbildning som grund för kompetensförsörjning

För att långsiktigt säkerställa kompetensförsörjningen har staden en plan för samordning av grundskolan, SAMS, som sträcker sig fram till 2040 och som årligen uppdateras. Behovet är cirka 35 000 nya grundskoleplatser och det kommer att tillgodoses genom såväl nya skolor som att befintliga skolor expanderar. Den bedömning som redovisas för grundskolebehovet på stadsdelsnämndsområdesnivå i översiktsplanen är en tolkning av SAMS-rapporten, maj 2017. Även behovet av fler förskoleplatser ökar och det kommer att behöva byggas drygt 230 nya förskolor.

Det finns samtidigt behov av nya gymnasieskolor för att få tillräckligt med plats för de elever som läser vidare efter grundskolan. Centrala staden är mycket attraktiv både för kommunala och fristående gymnasieaktörer och för sökande av elever från såväl staden som från grannkommuner. Ett regionalt samarbete är särskilt angeläget kring placering och dimensionering av yrkesutbildningar. I takt med att Stockholm kompletteras med bostäder och andra funktioner behövs också nya gymnasieskolor. Bedömningen är att det ökade behovet av gymnasieplatser motsvarar cirka 1000 platser per år de kommande åren. Ur planeringssynpunkt är det viktigt att det finns mark och byggnader som kan tillgodose de nya behoven.

Stark innovationskraft

Stockholm är en stark och innovativ region. Drygt 100 000 personer är verksamma i cirka 40 000 företag inom informations- och kommunikationsteknikbranschen IKT i stockholmsregionen – där Kista Science City, som är ett av världens största IKT-kuster, är centrum. Den teknikintensiva sektorn i Stockholm har en stark utveckling och investeringstakten i teknikbolagen är hög, vilket skapar ytterligare utrymme för tillväxt.

Det finns många startups i Stockholm, bland annat inom spelbranschen, finansteknologin och telekombranschen – vilka är bland de mest konkurrenskraftiga i världen. Stockholm är även en bra grogrund för företag och personer verksamma inom kulturella och kreativa näringar. Stockholm har ett rikt utbud av både stora och små kulturinstitutioner som både skapar stora värden i staden och sysselsätter många.

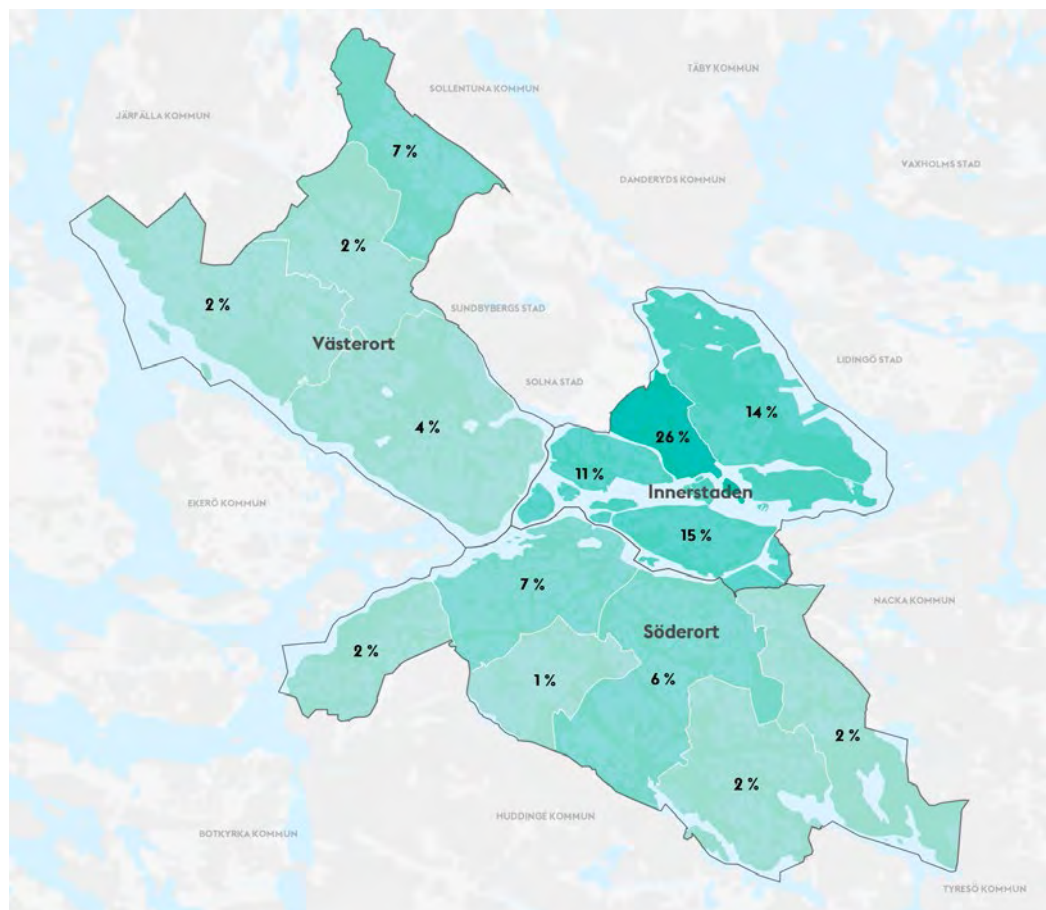
Teknikintensiva företag skapar stora spridningseffekter till den övriga ekonomin. Studier visar att för varje arbetsplats som tillkommer inom ett teknikycke skapas ytterligare två till tre arbetstillfällen inom icke-tekniska yrken i samma region. De nya arbetstillfällen som tillkommer uppstår i såväl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

40%

har besöksnäringen ökat med den senaste tioårsperioden, framförallt övernattningar och restaurangbesök.

13,5

miljoner gästnätter hade Stockholm år 2016.



Andel av arbetsplatserna uppdelat per stadsdelsområde.

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

En strategi för staden som smart och uppkopplad har tagits fram och ska leda till nya projekt som gör staden smartare. Alla nya satsningar ska utgå från behoven hos människorna som bor eller verkar i staden – men även de som hälsar på. Vägen till att göra Stockholm till en smart och uppkopplad stad går genom innovativa lösningar, öppenhet och uppkoppling. Digitalisering och ny teknik ses som möjliggörare för en hållbar ekonomisk tillväxt.

Många arbetsplatser men ojämn fördelning

Stockholm är gynnat vad gäller antalet arbetsplatser. Det finns fler arbetsplatser än förvärvsarbetande, vilket innebär en större inpendling än utpendling. Stockholms arbetsplatser är dock inte jämnt fördelade över staden eftersom cirka två tredjedelar av arbetsplatserna finns i innerstaden trots att bara en tredjedel av invånarna bor där. En undersökning av kontorsmarknaden i Stockholm visar att den i hög grad är intresserad av centrala lägen med hög kollektiv tillgänglighet och ett rikt handels- och serviceutbud. Således är Stockholms kontors-

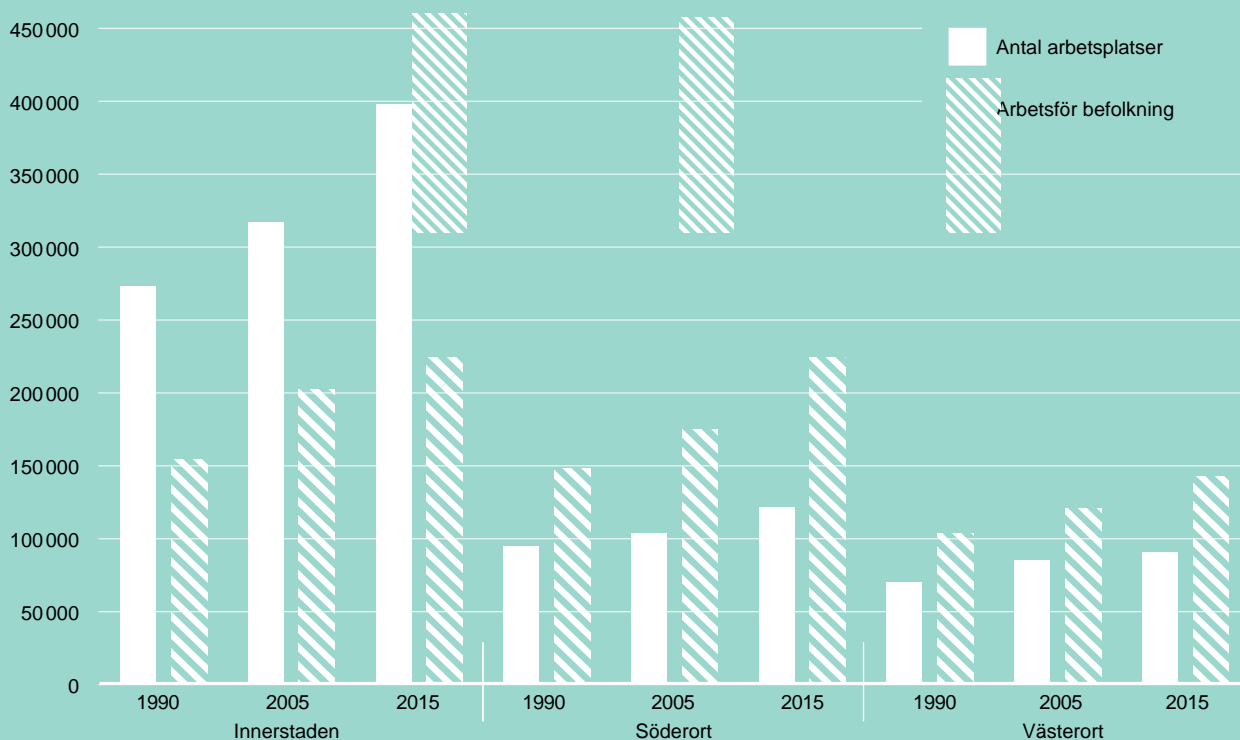
marknad i dag i huvudsak centrerad till innerstaden, Kista samt grannkommuner som Solna och Sundbyberg.

Obalansen beror främst på bättre kommunikationer, närhet till flygplatsen Arlanda Stockholm, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark. Detta innebär ett ojämnt tryck på regionens väg- och kollektivtrafik. Det gör även att dagbefolkningen blir snedfördelad inom staden och att underlaget för lokal handel och service ges olika förutsättningar.

Vision 2040 har en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i stadens alla delar. I och med detta planeras också ett antal stora infrastruktursatsningar som kan skapa bättre förutsättningar för arbetsplatsbalans och befolkningsutveckling i de södra delarna av staden. Citybanan, Ostlänken, Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden och Mälarbanan innebär sammanlagda infrastrukturinvesteringar på mer än 100 miljarder kronor. Det kommer att medföra positiva utjämnings effekter och att nya kontorsfastigheter kan utvecklas i Stockholms mindre centrala delar. Investeringarna ger bland annat bättre förutsättningar för kontorsetableringar i Liljeholmen, Hammarby sjöstad, Söderstaden samt

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

Antal arbetsplatser i stadens olika delar och antal personer i förvärvsarbetande ålder 1990, 2005 och 2015.



Fördelningen av män och kvinnor på arbetsplatser är jämn över åren. Det är ingen påtaglig skillnad i fördelningen mellan innerstaden, där de flesta arbetsplatserna finns, och övriga delar av staden.

Källa: Sweco

på sikt även i Årstaberget och Älvsjö. Staden ska aktivt främja och prioritera lämpliga lägen i dessa områden för etablering av arbetsplatser och kontor så att fler arbetstillfällen skapas i stadens södra delar.

Besöksnäring och handel gynnar tillväxt och integration

Turismen får en allt större betydelse för Stockholm. Besöksnäringen i staden har ökat med över 40 procent den senaste tioårsperioden, framför allt när det gäller antal övernattnings- och restaurangbesök. Staden har god hotellstandard med många högklassiga hotell, men brist på hotell i budgetklass. Stockholm är i dag en av Europas mest besökta destinationer och turisterna lägger en knapp tredjedel av sin budget på handel. Under 2016 gjorde Stockholm en ny toppnotering med närmare 13,5 miljoner gästnätter.

För att klara av konkurrensen gentemot internationella turistdestinationer behöver Stockholm ett större och mer varierat utbud av hotell, butiker och restauranger av hög kvalitet, vilket ställer stora krav på ytor i Stockholms innerstad men även i andra delar av staden. För att detta ska kunna uppnås behövs ett nära samarbete mellan berörda fastighetsägare och staden som skapar förutsättningar för långsiktiga visioner och koncept. Flexibilitet kring fastigheters användningsområden över tid ska alltid eftersträvas. Det behöver också finnas arenor och lokaler för olika

typer och storlekar av evenemang. Även stadens infrastruktur behöver möta den ökande besöksnäringen.

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

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

Verksamhetsområdenas fortsatta utveckling

År 2016 fanns 667 000 yrkesverksamma personer inom Stockholms stads gränser. Antalet ökar i takt med befolkningstillväxten. Den snabba tillväxten ställer höga krav på tillgång till mark och lokaler. När ett företag väljer en plats för sin verksamhet finns det ett antal funktioner som är särskilt intressanta, främst tillgänglighet och god tillgång till kommunikationer, marknader och arbetskraft. Även tillgång till olika typer av stadskvaliteter efterfrågas. Staden behöver säkerställa att företagen ges långsiktiga förutsättningar, rättvisa spelregler och en kommunal grundservice som inte skiljer sig beroende på plats.

Staden eftersträvar att både arbetsplatser, bostäder och service finns i ett och samma område. Det finns även behov av renodlade verksamhetsområden med möjlighet till industri och störande verksamheter, till exempel Högdalen, Västberga och Årsta partihallar. Flera tidigare verksamhetsområden är redan stadsutvecklingsområden som exempelvis Globen/Slakthusområdet, Telefonplan och Liljeholmen/Marievik.

I samband med att staden tillför nya funktioner i ett område skapas nya förutsättningar som kan påverka befintliga företag. Beroende på exempelvis lokalisering och aktuell företagsammansättning har stadens verksamhetsområden olika utmaningar och profiler. Stadens planering bör utgå från den befintliga företagsstrukturen i arbetet med att omvandla rena verksamhetsområden till blandade stadsdelar. Med tanke på bland annat stadens behov av varuförsörjning bör näringslivsspecifika avväganden alltid göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms verksamhetsområden. I renodlade verksamhetsområden kommer staden inte tillmötesgå enskilda aktörers önskemål om förändring av

667 000

yrkesverksamma personer fanns i Stockholms stad år 2016.



Kartan baseras på rapporten Företagsområden i världsklass framtagen av Stockholm Business Region Development 2013. Indelningen har vidareutvecklats och bildar underlag för vilka av verksamhetsområdena som ska vara renodlade och vilka som kan utvecklas till blandstad, se definition i begreppslistan.



Stockholm är i dag en av Europas mest besökta destinationer och turisterna lägger en knapp tredjedel av sin budget på handel

inriktning. Eventuella förändringar får inte ske utan en strategisk analys av till exempel behovet av industrimark, logistiklösningar och samhälls-nödvändig teknisk verksamhet. Trenden med lokalt producerade varor, tillverkning inom spetsteknologi och småskalig tillverkningsindus-tri kommer också att påverka stadens plane-ringsbehov.

Cirkulär ekonomi

På nationell nivå lyfter regeringen vikten av att samhällsekonomin blir smart, inkluderande, innovativ och därmed långsiktigt konkurrens-kraftig. Cirkulär ekonomi som grundtanke bör utvecklas även inom stadsplaneringen. Det innebär en smartare ekonomi med kretslopp av material, produkter och tjänster. En cirkulär ekonomi skapar möjligheter till tillväxt samt nya typer av tjänster och företag. Det kan också handla om att skapa förutsättningar för människor och organisationer att hyra, låna, dela, sälja vidare och reparera.

Planeringsinriktningar

- Näringslivets behov av lokaler, arbetskraft, kommunikationer och annan infrastruktur ska beaktas i all planering.
- Stockholmsregionens universitet och högskolor ska ges fysiska förutsättningar att utvecklas. Tillgång på gymnasieplatser som motsvarar invånarnas behov ska säkras, liksom tillräcklig tillgång på grundskolor och förskolor i varje stadsdel.
- Förutsättningar för en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden ska beaktas genom att prioritera kontorsetableringar där det finns marknadsförutsättningar för det i söderort.
- Flexibilitet avseende fastigheters användningsområden, exempelvis möjligheter till lokaler i de nedre våningarna eller hotell, ska alltid eftersträvas i goda lägen i hela staden.
- Näringslivsspecifika avväganden ska göras vid utveckling av ytor nära eller i Stockholms verksamhetsområden. Utpekade verksamhetsområden ska säkras och ges förutsättningar för effektivisering.



Turismen får en allt större betydelse för Stockholm. Besöksnäringen i staden har ökat med över 40 procent den senaste tioårsperioden. Gamla stan, som grundades på 1200-talet är Stockholms historiska centrum.

Kulturmiljö i en växande stad

Stockholms unika attraktionskraft ligger till stor del i mötet mellan stadens historia och människorna som ger staden liv idag. På samma sätt som varje tidsepok gjort sina avtryck så avspeglar vår tids tillägg dagens stadsliv och stadsbyggande. Stockholm ska fortsatt vara igenkännbart och ha kvar de grundläggande kvaliteter som uppskattas av stockholmare och besökare. Bebyggelse som är kulturhistoriskt värdefull och har betydelse för stads- och landskapsbilden ska ses som en resurs i stadsutvecklingen.

En tid av förändringar

Under Stockholms framväxt har ny mark successivt tagits i anspråk, stadsdelar har tillkommit, förändrats och kompletterats. Var tid har skapat sina årsringar av byggnader, gator, broar, torg och parker – från

medeltid till nutid. Omvandlingar och även rivningar har skett i perioder i stadens utveckling. Stockholm har i dagsläget en historisk mosaik av bebyggelse som har stor betydelse för upplevelsen av stadens samlade identitet och attraktivitet.



Stockholm står åter inför omfattande förändringar. Utbyggnadstakten kan jämföras med malmarna på det sena 1800-talet och rekordårens utbyggnad på 1900-talet. Särskilt i de yttre stadsdelarna kommer förändringar att ske som påverkar kulturmiljön. Stadsdelar knyts närmare varandra och kompletteras med ny bebyggelse för att möta nya behov. Nya värden kan då utvecklas i stadsmiljön, till exempel genom välgestaltade byggnader, parker, torg och gator.

Att väva samman ny bebyggelse med befintliga värden är angeläget i stadsbyggandet. Nya tillägg i stadsväven ska uttrycka ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljöns värden. Stadsbyggandet förutsätter en bred kunskap om till exempel kulturhistoriska, sociala och estetiska aspekter. Därför behövs gemensamma processer med stadsbyggandets aktörer för att identifiera och nå samsyn om befintliga värden, samt defi-

niera handlingsutrymme för förändringar. Detta är avgörande för att säkra stadens fortsatta attraktionskraft.

Stockholms historiska stadslandskap

Med skärgårdslandskapet som grund har Stockholm successivt vuxit fram och fått sin särprägel. Karaktäristiska landskapselement är de norrvända höga förkastningsbranterna, Brunkebergsåsen, fjärdarna, strömmarna och den centrala stadsarkipelagen. Staden har formats i samklang med landskapet där byggnader, broar och gator förstärkt eller underordnat sig landskapselementen. Stockholm har idag en sammanvävd gestalt av naturlandskap och bebyggelse. Från viktiga utsiktspunkter kan staden läsas som enkla former: plana vattenrum, block av tät bebyggelse med en sammanhållen låg siluett och en krans av stränder och kajer. Över den sammanhållna siluetten tecknar sig land-



Att väva samman ny bebyggelse med befintliga värden är angeläget i stadsbyggandet, som exempelvis terminalbyggnaderna på Strömkajen.



Stockholm är i sin egenskap av huvudstad Sveriges mest komplexa och mångfacetterade urbana kulturmiljö. Det finns därför ett särskilt ansvar att förvalta och utveckla huvudstaden på ett sätt som stämmer överens med internationella överenskommelser om kulturarv, arkitektur och urbana landskap.

Kulturmiljö

Kulturmiljö är hela den av människor påverkade miljön som i varierande grad präglats av mänskliga verksamheter och aktiviteter.

Riksantikvarieämbetet.
raa.se



Kulturvärde

Bebyggelsens och landskapets kulturvärden kan bedömas ur tre kompletterande perspektiv – kulturhistoriskt, estetiskt och socialt.

Boverket

märken som visar vad som under olika tider tillåtits höja sig över resten av stadens byggnader. I ytterstadens siluett spelar grönskan en framträdande roll tillsammans med byggnader som accentuerar höjder i landskapet eller markerar en centrumbildning i tunnelbanesystemet.

De kulturhistoriska utgångspunkterna vid bevarande och utveckling av stadslandskapet ser olika ut beroende på vilken del av staden som berörs, vilket tidslager som påverkas och vilken typ av åtgärd som planeras. När staden förändras krävs ett medvetet förhållningssätt till topografi, stadssiluett och mötet med vattnet. Högre byggnader ska infogas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan. Grönska, parker och naturområden ska utvecklas så att kulturvärden tas tillvara samtidigt som nya estetiska och sociala värden tillförs.

Stadens identitet är kopplad till landskapets och bebyggelsemiljöns fysiska karaktär, men handlar också om hur invånarna identifierar sig med och upplever en stadsdel, plats eller byggnad. Det som byggs idag blir en del av stadens framtida kulturarv. Ett välavvägt förhållningssätt

är en förutsättning för att garantera en fortsatt förståelse av det historiska arvet samtidigt som nya arkitektoniska tillägg ges utrymme. Betydelsen av detta slås fast i Unescos rekommendation om det historiska landskapet. Det urbana kulturarvet ses som en grundläggande resurs i en hållbar samhällsutveckling.

Stockholms mångfald av stadsbyggnadskaraktärer

Stockholm har i större utsträckning än andra storstäder en struktur där stadens tillväxt tydligt kan avläsas i olika stadsbyggnadskaraktärer, vilka ofta beskrivs som Stockholms årsringar. Bebyggelsens uttryck speglar olika skeden av stadens utveckling, samhällshistoriska perspektiv och estetiska ideal. Varje stadsbyggnadskaraktär har sitt typiska planmönster, sin arkitektur och sina karaktärsdrag, ofta specifika för sin tidsperiod. Stadsbyggandet ska ta sin utgångspunkt i kunskap om stadsdelarnas olika karaktär, hur de samspelar med landskapets förutsättningar, deras olika stadsplanmönster och hustyper. Ett medvetet förhållningssätt till befintliga kvaliteter är därför en förutsättning vid tillägg och omvandlingar.

Stockholm ligger i framkant när det gäller hållbar stadsutveckling. Hammarby sjöstad är en relativt nybyggd stadsdel med miljöprofil.



Staden reviderar Stockholms byggnadsordning som är tänkt att bli ett kunskapsunderlag för avvägningar. Kulturvärden och stadens karaktärsdrag i bebyggelse och landskap lyfts fram i den reviderade byggnadsordningen. Vägledningarna beskriver hur befintliga kvaliteter kan tas om hand och utvecklas i den starka förändringstakt som staden är inne i.

Större förändringar i stadsmiljön ska föregås av fördjupade kulturmiljöanalyser. Vid mindre kompletteringar och ändringar ska hänsyn tas till omgivande stadsbyggnadskaraktär. Ett formulerat förhållningssätt behövs till befintlig bebyggelses skala, placering, proportioner, byggnadsmaterial och färgsättning.

Ändringar och renoweringar av enskilda byggnader ska utgå från kunskap om befintlig kulturmiljö. Ändringar ska göras medvetet så att karaktärsdrag tas tillvara och utvecklas. Ett förhållningssätt som förstärker kulturvärdena kan innebära en anpassning till den befintliga karaktären eller ett mer samtida uttryck. För att underlätta för dem som söker bygglov finns vägledningarna, för till exempel balkonger och vindsinredningar.

Särskilt värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer

I Stockholms stad finns flera bebyggelsemiljöer och byggnader som är klassificerade som särskilt värdefulla. Världsarvet Skogs-

Fördjupning kulturhistorisk klassificering

Den kulturhistoriska klassificeringen som görs löpande av Stadsmuseet är ett kunskapsunderlag som används i stadens planering och bygglovhantering. Målsättningen är att utpekade kulturmiljöer och kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader ska bevaras och utvecklas så att deras värden tas tillvara. Klassificeringarna ska fortsätta kompletteras och aktualiseras utifrån stadens behov.

kyrkogården, elva riksintressen för kulturmiljö, en nationalstadspark, ett stort antal kyrkliga kulturminnen i form av kyrkor och begravningsplatser, statliga och kommunalt eller privat ägda byggnadsminnen samt byggnader och miljöer som bedömts särskilt värdefulla ur ett lokalt, regionalt och nationellt kulturhistoriskt perspektiv. Det finns en rad lagskyddade fornlämningar och flera områden med agrarhistoriskt värdefullt kulturlandskap. Stockholms gamla stadskärna utgör en hel fornlämningsmiljö samt är en av ett fyrtiotal värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

I kulturmiljöer av riksintresse och i andra områden som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla råder i vissa fall förhöjd bygglovspflicht. Många av dessa områden har äldre planbestämmelser som gör det svårt för staden att på ett bra sätt styra utvecklingen. Vid behov kan nya detaljplaner därför upprättas. Riksintressen för kulturmiljövården behandlas särskilt i bilagan Riksintressen enligt miljöbalken.

Planeringsinriktningar

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



Länkar

Stadsmuseets klassificeringskarta
stadsmuseet.
stockholm.se

Boverkets tema om kulturvärden i PBL-kunskapsbanken
boverket.se

Riksantikvarieämbetets information om kulturmiljölagen
raa.se

Unescos rekommendation om det historiska urbana landskapet
unesco.se



Kulturhistorisk klassificering

- Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde
- Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt
- Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde
- Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna
- Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet
- Riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap miljöbalken
- Kulturhistoriskt värdefulla miljöer utpekade av Stadsmuseet



Stockholm är i sin
egenskap av huvudstad
Sveriges mest komplexa
och mångfacetterade
urbana kulturmiljö

Allmänna intressen

Kungliga Musikhögskolan var en av tio
finalister i Årets Stockholmsbyggnad 2017.



DETTA
ÄR INTE
KONST
Men i höst är det konst.
HORNSTULL

DETTA
ÄR INTE
KONST
Men i höst är det konst.
HORNSTULL

HORNSTULL

Rätt använd är arkitekturen
kittet i mötet mellan människan
och den fysiska miljön.

Arkitektur och gestaltning

Stockholms tillväxt ger stora möjligheter till utveckling men ställer också krav på helhetsperspektiv. Stockholm har historiskt haft en ledande roll som inspiratör och föregångare i stadsplaneringsfrågor och vill fortsatt vara det. Medveten arkitektur och stadsbyggnad är avgörande för en kvalitativ livsmiljö där upplevelsevärden, funktion och teknik går hand i hand mot ett hållbart och mänskligt samhälle.

Arkitektur som verktyg

Arkitektur är det verktyg som utformar staden, dess byggnader, landskap och offentliga rum. Den påverkar alla som bor där, verkar i och besöker staden. När Stockholm växer ska arkitekturen bidra till en kvalitativ utveckling med människans välmående och upplevelser i fokus. Rätt använd är arkitekturen kittet i mötet mellan människan och den fysiska miljön. Arkitekturens potential är att skapa upplevelser och sammanhang mellan byggnader och i stadens rum. Stadens identitet ska stärkas och utvecklas med stöd i kulturmiljön och samtidigt ska förutsättningar för mänskliga möten åstadkommas.

De val som görs genom arkitekturen påverkar människorna i Stockholm för lång tid framöver och blir en del av det framtida kulturarvet. Därför är det viktigt att diskussionen om arkitektonisk idé och kvalitet i alla skalor genomgår hela stadsbyggnadsprocessen, att det är en bärande del av den dialog och det samspel som pågår mellan medborgare och stadsbyggnadsaktörer. Stockholms stad ska verka för diskussion kring stadens utveckling och arkitektur genom att ta del av medborgarnas perspektiv och samverka med forskning och näringsliv.

Arkitekturens viktigaste uppgift är att säkerställa att nya byggnader och platser ger mervärden till

staden och invånarna. Social hållbarhet är en av stadens största utmaningar. Stadsplanering som utgår från människors behov och möjlighet att leva sida vid sida kan bidra till att möta dessa utmaningar. Genom medveten arkitektur ges människor möjlighet till delaktighet och upplevelserna stärks.

Stockholm ska främja kvalitativ och innovativ arkitektur i alla skalor. Stadsbyggnadsexperiment i mindre skala uppmuntras tillsammans med forskning kring ny teknik och innovativ landskapsarkitektur. Tillfällig arkitektur, konst och aktivt involverande i stadsplaneringsprocesser kan bidra till nya upplevelser och tankesätt i det offentliga rummet, stödja diskussionen kring arkitektur och ge kunskap till stadens fortsatta utveckling.

Uppföljning av genomförda projekt ger kunskap för framtida arbete. Tidiga gemensamma arkitektoniska mål som följs upp genom hela processen ökar engagemang och samsyn. Detta säkerställer projektets slutgiltiga kvalitet och ger en grund för att kunna utvärdera mål och resultat. Staden ska utveckla transparenta och effektiva processer som leder till en hög arkitektonisk kvalitet, hållbara lösningar och ett aktivt stadsliv.



Länkar

Staden har ett särskilt ansvar att förvalta och utveckla huvudstaden i enlighet med internationella överenskommelser om kulturarv, arkitektur och urbant landskap

Europeiska landskapskonventionen, ELC
coe.int

Regeringens utredning, Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design
SOU 201588.
regeringen.se



Stadens identitet ska stärkas

Alla nya byggprojekt ska bidra till att höja upplevelsen av Stockholm och förbättra den gemensamma livsmiljön. Stockholm har historiskt sett präglats av en genomtänkt stadsplanering. Det är därför ett stort ansvar att både ta tillvara och samtidigt utveckla stadens kvaliteter när Stockholm växer. Genom att bygga och planera framåt med utgångspunkt i Stockholms goda stadslivskvaliteter, kulturmiljöer och skönhetsvärden ska stadens identitet stärkas och utvecklas.

Stockholms karaktär skapas genom stadsdelarnas och byggnadernas unika prägel. När staden växer är det viktigt att ta stöd i dessa kvaliteter vid tillägg och omvandlingar. Ur ett hållbarhetsperspektiv handlar det bland annat om att värna betydelsen av lokal platsidentitet och socialt kapital. Stadsplaneringen behöver bidra till en utformning som gör att fler människor möter varandra i vardagen och ökar genomströmningen mellan stadens delar.

Samspelet mellan naturlandskapet och bebyggelsen är ett av Stockholms viktiga karak-

tärsdrag. Nya byggnader, till- och påbyggnader ska på ett medvetet sätt beakta och utveckla stadsdelens särart, förhållandet till topografi, platsens utblickar samt kopplingar mot vattnet och de gröna rummen.

De byggnader som syns i dagens stadssiluett visar vilka värden som varit viktiga under stadens framväxt. Siluettens komplexitet, som innebär både en rörlig kontur och en tredimensionell djupverkan, är viktig att beakta. Projekt som avviker från etablerad höjd ska vara av stort allmänt intresse och medvetet placeras utifrån sitt symbolvärde och sin påverkan på stadens framtida siluett. Vid stora förändringar ska en stads- och kulturmiljöanalys belysa projektets påverkan på staden som helhet tillsammans med andra planerade eller pågående förändringar.

Stockholm är en stad i norr som kännetecknas av tydliga årstidsväxlingar och ett särpräglat, nordiskt ljus. Nya stadsrum och byggnader ska ta om hand dessa egenskaper. När staden växer ställs höga krav på upplevelsen av mikroklimat och möjligheter för vistelse i byggnaders



närmiljö. Att skapa solbelysta och vindskyddade gator, platser och parker för vistelse är viktigt för ett aktivt stadsliv, särskilt under vinterhalvåret. Platser och byggnader ska samspela med dagsljuset och genomföras med medvetenhet om det ljus som byggnaden ger under dygnets mörka timmar.

Ett aktivt stadsrum

Stockholm har i sin roll som huvudstad fokus på internationellt värdskap, evenemang och festligheter som berör hela Sverige. Stockholms gator, torg, parker och vattenrum utgör tillsammans ett nätverk av offentliga rum som ska stötta både vardagsliv och evenemang och möjligheten till manifestationer. Ett fungerande, tillgängligt och tillåtande offentligt rum är därför en viktig utgångspunkt i all planering för att ge förutsättningar för en levande stad.

Stor vikt läggs vid varje projekts nytta för allmänna intressen. Dess funktioner och kvaliteter ska bidra till ett attraktivare stadsrum. Viktiga utgångspunkter är trygghet, jämställdhet och att offentliga rum är tillgängliga för

alla oavsett ålder, kön och funktionsnedsättning. Målet är ett Stockholm med ett rikt och aktivt stadsliv under hela året. Det offentliga rummet är en viktig arena för samspel mellan individer och aktiviteter i samhället. På gator och torg möts människor och blir sedda av varandra. Platser och gator utformas utifrån framtida flöden där omgivande bebyggelse förväntas innehålla funktioner som stödjer ett upplevelserikt stadsrum med aktivitet i bottenvåningar. Stadens rum utformas robust och flexibelt så att de kan ha flera funktioner och användas på olika sätt över dygnet och över tid. På så sätt skapas en hållbar stad som kan utvecklas när samhället förändras.

Stockholms naturlandskap ger unika stads-kvaliteter. Stråk av natur och anlagda parker är en viktig del av Stockholms identitet och har stor betydelse för stadens skönhet och attraktionskraft. Nya gröna kvaliteter behöver beaktas i både nya och befintliga miljöer så att balans mellan bebyggelse och grönska åstadkoms. Mötet mellan bebyggelse och allmänna grönytor ska utformas så att det upplevs som gemensamt och tillgängligt.

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

Utdrag ur plan- och bygglagen 2 kap 6 §

En byggnad ska ha en god form, färg- och materialverkan.

Utdrag ur plan- och bygglagen 8 kap 1 §



Nya byggnader ska gestaltas så att de bidrar till aktivitet och upplevelse av mänsklig närvaro i staden



Länkar

Arkitektur Stockholm – en strategi för stadens gestaltning
stockholm.se/oversiktsplan

Stockholms stad har särskilda vägledningar för bygglov, till exempel om balkonger, vindsinredningar, kiosker och skyltar
stockholm.se

Stockholms vattenrum är stadens största sammanhållande offentliga rum och en viktig förutsättning för stadens utveckling. Alla utblickar över vattnet är en unik och mycket uppskattad kvalitet. Stadsplaneringen ska ta stöd i vattenrummens kvaliteter och med omsorg utveckla attraktiva vattennära miljöer.

Byggnadens närvaro i staden

Stadens byggnader är inbördes olika och vittnar om olika tidsepoker på samma vis som det som byggs idag blir vår tids arkitektoniska tillägg. Innovativa lösningar leder till ny kunskap, upplevelser och arkitektoniska landvinningar. Med väl avvägd och medveten arkitektur kan Stockholm tillföras tolkningar utifrån nutida behov som bidrar till en hållbar stadsutveckling.

Arkitektonisk idé är en del av byggnadens helhetslösning, sprunget ur tankar om byggnadens konstruktion, användande och platsens förutsättningar och upplevelsevärden. Frågor som berörs är till exempel skala, placering, sambandet mellan inne och ute, hur rum är förbundna med varandra, ljusförling, byggnadens åldrande och materialval. Genom att tidigt formulera, diskutera och skapa samsyn kring dessa idéer ges en tydlig utgångspunkt för inblandade aktörer och berörda medborgare, vilket främjar slutresultatet.

Ny bebyggelse ska planeras med ett medvetet förhållningssätt till skala och proportionering. Detta handlar både om stadens och omgivande bebyggelses skala men också den mänskliga skalan. Nya byggnader ska gestaltas så att de bidrar till aktivitet och upplevelse av mänsklig närvaro i staden. Bottenvåningar som tillåter olika verksamheter och bidrar med öppenhet ger stadsrummen ökad trygghet och mångfald. Fasader och tak bör genom sin utformning bidra till stadens liv. Arkitekturen i Stockholm ska utformas med god proportionering, medveten färgsättning och god dagsljushantering.

Byggnader ska berika staden över tid, därför ska ett långsiktigt perspektiv finnas med. För att möjliggöra en klimatsmart växande stad ska byggnaderna kännetecknas av hållbara energilösningar och smart miljöteknik, tillsammans med anpassningar till framtida klimatförändringar. Våra livsmönster ändras och stadens mångfald kan ökas genom att pröva alternativa och anpassningsbara boendelösningar. Med byggnader som har en flexibel och funktionell struktur tillåts förändringar och olika funktioner över tid. Kvalitets- och skönhetsaspekter ska tillgodoses.

Stockholms stad ska vara en förebild vid utveckling av offentliga byggnader och rum. Skolor och förskolors utformning har hög prioritet som miljöer för barn och ungdomars vardag, även idrott, vård- och kulturbyggnader är miljöer för möten och platser med symbolvärde. De ska därför utformas med hög kvalitet och med strategisk placering i staden så att de upplevs som tillgängliga och bidrar till att skapa identitet.

Planeringsinriktningar

- Varje byggprojekt ska bidra till att stärka upplevelsen av Stockholm som helhet och förbättra den gemensamma stadsmiljön för medborgare och besökare. Det ska bidra positivt till omgivande stadsdel och samspele med sin närmiljö.
- I allt stadsbyggande ska läget i staden beaktas med utgångspunkt från topografi, utblickar, kontakt med det gröna och vattnet.
- Offentliga rum ska planeras så att de blir attraktiva och inbjuder fler att stanna och delta i ett aktivt stadsliv. Stadens rum ska vara flexibla och robusta så att de fungerar under olika årstider, över dygnet och till vardags och evenemang.
- Byggnadens eller platsens arkitektoniska idé ska kunna beskrivas. Mötet mellan byggnad och stadsrum ska tas tillvara så att de berikar varandra.



Ny bebyggelse ska planeras utifrån ett medvetet förhållningssätt till skala och proportionering. KTH Arkitekturskolan blev Årets Stockholmsbyggnad 2016.



Alla nya byggprojekt ska bidra till att höja upplevelsen av Stockholm och förbättra den gemensamma livsmiljön



Under tiden staden renoverar och utvecklar Stockholms anrika Östermalms saluhall finns en tillfällig saluhall på torget.



Allmänna intressen

Trafik och mobilitet

Samspelet mellan planeringen av bebyggelse och trafik är viktigt för att utveckla hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på en begränsad yta. Närbarheten är en viktig utgångspunkt för hållbar stadsutveckling och den kan skapas genom närhet, vilket förutsätter täthet, funktionsblandning och goda transportmöjligheter. Fler personer och mer varor måste kunna nå målpunkter samtidigt som trafikens ytanspråk inte ökar och miljöpåverkan minskar. Kapacitetsstarka färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver därför prioriteras i staden.

Nationella mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Prioriterade områden är bland annat tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Regeringen
regeringen.se

Stadsbyggande för hållbara resor och transporter

Stadens gator och vägar har oftast flera funktioner som att leda trafiken mot sina mål och att utgöra rum för rörelse och vistelse. Hur våra gatumiljöer utformas har stor betydelse för att Stockholm, även i förhållande till grannkommunerna, ska vara en tillgänglig, sammanhållen och levande stad. Det är därför viktigt att redan i ett tidigt skede samordna planeringen av bebyggelse med trafikplaneringen – där berörda aktörer samarbetar. Den täta staden ger

en rad goda förutsättningar för effektiva transporter. Funktionsblandad bebyggelse förbättrar möjligheterna för gång- och cykelresor. Trafikgenererande bebyggelse kan läggas i kollektivtrafiknära lägen för att ta hand om stora resandeflöden och ge underlag för tät trafikering. Det är också viktigt att bebyggelse, infrastruktur och fordon utformas med god tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning. Det finns studier som visar på skillnader i mäns och kvinnors resebeteende vilket också bör vägas in vid infrastruktuursatsningar. Stadens framkomlig-



hetsstrategi visar hur Stockholm kan klara det ökade resandet genom att göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns.

Trafikens påverkan på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat


Staden ska arbeta för att förbättra res- och transportmöjligheterna, utan att det ger negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat. I framtiden kommer troligtvis bilens miljöpåverkan att minska betydligt, men bilens krav på utrymme i staden kvarstår. För kollektivtrafiken krävs både fordon som går på fossila bränslen och har en hög belägningsgrad, det vill säga att fordonet har många resenärer, för att det ska vara kostnadseffektivt. Ny teknik och fossila drivmedel kommer att ha en positiv påverkan, men effekten beror på hur stort och snabbt genomslag detta får på marknaden. För att påskynda omställningen behöver möjligheter till laddning av elfordon byggas ut både på stadens mark och på privat mark. Styrmedel i form av till exempel trängselskatt eller pris och tillgång på parkering påverkar trafikefterfrågan och därmed efterfrågan på infrastruktur, bebyg-

gelse och kollektivtrafik. Styrmedlen bör därför utformas så att de stödjer översiktsplanens önskade bebyggelse och infrastruktur.

Regional, nationell och internationell tillgänglighet

Transportsystemet har en stor betydelse för en sammanhållen kunskaps- och arbetsmarknadsregion. EU har även pekat ut vikten av ett sammanlänkat transeuropeiskt transportnät TEN-T. Ett flertal större vägar, stambanor och hamnverksamheter i Stockholm-Mälardalsregionen ingår i detta nätverk.

Järnvägssystemet har en central roll med möjligheten till snabba, kapacitetsstarka och miljövänliga transporter. Med en timmes restid nås allt fler arbetsplatser inom länet, vilket gör det extra viktigt att prioritera resandet med pendeltåg och regionaltåg. I Stockholm bedöms stationerna i Älvsjö och Helenelund/Kista ha stor potential för regionala tågstopp, som en del i att ytterligare utveckla dessa områden. Även i Barkarby planeras för regionala tågstopp för att öka tillgängligheten i stadens nordvästra delar.



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

15%

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

Cykelplanen, Stockholms stad

30%

av alla resor i innerstaden görs helt till fots.

Stockholms läns landsting, Resvanor i Stockholms län 2015

Citybanan fördubblar spårkapaciteten och tillsammans med Mäljarbanans utbyggnad ökar då möjligheten till tätare trafik och ökad punktlighet. Kapacitetssituationen i regionen är trots detta ansträngd och det krävs ytterligare investeringar för att inte hämma utvecklingen. Stambanans funktion måste säkerställas och på längre sikt behövs eventuellt en ny nord-sydlig förbindelse som kan avlasta Stockholms central.

Transportsystemet och tillgängligheten är viktig för gods- och varutransporter. Största delen kommer på de större vägarna samt Västra stambanan, Södra stambanan och Ostkustbanan, där kapacitet och underhåll behöver öka för att säkerställa funktionen och skapa tillit hos näringslivet. Även vattenvägar har en allt viktigare roll. Riksintresset Stockholms hamn ingår i EU:s stamnät och har status som ”corehamn”. Det innebär att dessa hamnar är särskilt prioriterade i EU:s gemensamma transportsystem och kommer att ingå i kärnan i det trans-europeiska transportnätverket.

Arlanda flygplats är viktig för Stockholms och regionens nationella och internationella tillgänglighet, men behöver växa ytterligare framför allt genom fler direktförbindelser till hela

världen. Därför behöver också infrastrukturen stärkas till Arlanda flygplats, både vad gäller de lokala, regionala och nationella resorna.

Gång som det självklara trafikslaget

Den täta och funktionsblandade staden, gatustrukturen och de korta avstånden gör att Stockholm har en hög gångvänlighet i ett internationellt perspektiv. Gång är ett naturligt transportsätt för kortare resor, inte minst i stadens tätare delar. Stockholms stads gångplan lyfter bland annat fram vikten av att gångvägnätet är finmaskigt, välskött och tryggt liksom att målpunkter ska finnas inom korta avstånd.

En ledande cykelstad

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

Stockholms stad planerar för att det ska bli enklare och säkrare att cykla. Den viktigaste delen i



stadens cykelplan är att bygga om och bygga ut cykelinfrastrukturen till ett sammanhängande och framkomligt cykelvägnät, där drift och underhåll bidrar till att det är bekvämt, säkert och enkelt att cykla året om. Genom åtgärder på pendlingsnätet som kopplar ihop länets olika kommuner medverkar staden även till genomförande av den regionala cykelplanen.

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

Kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet

Stockholm har ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem. Andelen som reser kollektivt är hög i ett nationellt och internationellt perspektiv. Kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet och är viktig för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande. Det är därför viktigt med både nya kollektivtrafikinvesteringar och att den infrastruktur som redan finns utnyttjas och underhålls effektivt. För att vara ett attraktivt transportalternativ måste hela systemet vara lättillgängligt och pålitligt med

en turtäthet som möjliggör resande över stora delar av dygnet.

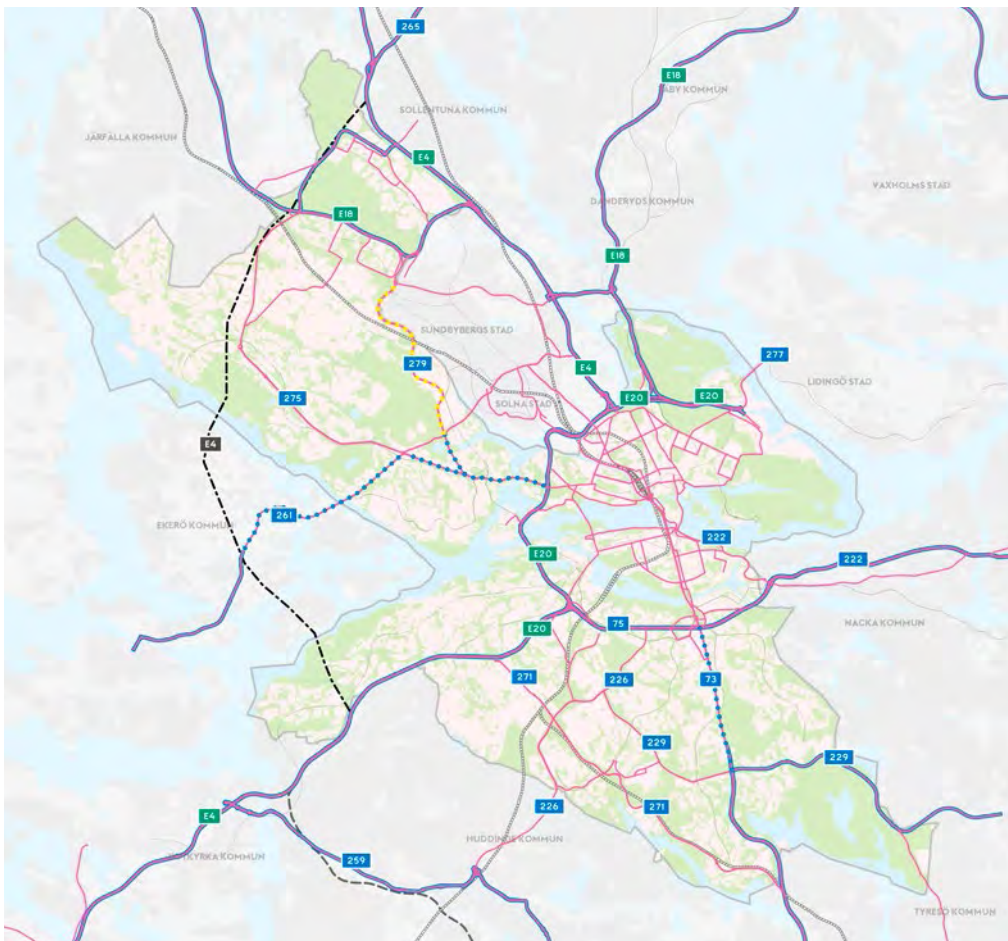
I 2013 års Stockholmsförhandling beslutades om utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort, Arenastaden samt Barkarby. Blå linje byggs ut till Gullmarsplan och söderort och kopplas samman med gröna linjens Hagsåtrågren. I överenskommelsen inom Sverige-förhandlingen 2017 kom parterna överens om ytterligare en ny tunnelbanelinje Älvsjö-Fridhemsplan, förlängd Roslagsbana till city samt utbyggd Spårväg syd. Dessutom ingår det viktiga pendeltågssystemet i kollektivtrafikens stomnät där en stor mängd resenärer dagligen pendlar till och från arbetet. Platser där det kan bli aktuellt med regionala tågstopp är exempelvis Älvsjö och Helenelund/Kista samt nya pendeltågsstationer i Solvalla och Rågsved/Högdalen eller Fagersjö.

Stockholms läns landsting har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken och staden har tillsammans med dem tagit fram en stomnätplan. Planen pekar ut ett linjenät som ska vara färdigt 2030. Syftet är att komplettera den spårburna kollektivtrafiken med ett sammanhängande och tvärgående stomlinjenät med hög

80%

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

Stockholms stads framkomlighetsstrategi



Vägnät

- Primära vägnätet
- Primära rekommenderade vägar för farligt gods
- - - Sträckan föreslås upphöra som primärt rekommenderat vägnät för farligt gods när Bromma flygplats avvecklas
- - - Sträckan föreslås upphöra som primärt rekommenderat vägnät för farligt gods när Förbifart Stockholm respektive Tvärförbindelse Södertörn är färdigställda
- - - - Förbifart Stockholm
- - - - Tvärförbindelse Södertörn
- ||||| Tunnelbanespår
- ||||| Spårvägs-/lokalbanespår
- Järnvägsspår

framkomlighet och välfungerande byten. Det är angeläget att förbättra stomlinjernas restider och pålitlighet förbättras till exempel genom egna kollektivtrafikkörfält och prioritering i korsningar. Dessa körfält kan även vara bra för utryckningsfordonens framkomlighet och insatstid. Stomnätsplanen kan behöva anpassas till ett ökat bostadsbyggande, Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. I nya stadsutvecklingsområden är det viktigt att få igång kollektivtrafik tidigt för att lägga grunden för hållbara resor hos de nyinflyttade.

Effektiv gods- och leveranstrafik

När staden växer ökar även efterfrågan på varor och tjänster. I samband med att trafiksystemet byggs om för att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik ska leveranstrafiken förbättras. Förutom varor transporteras till exempel jord, grus, sand, massor och byggmaterial. Det är också vanligt med entreprenadtransporter och farligt gods. Varor tas in till regionen på lastbil, järnväg eller via sjöfart och flyg, men sista sträckan görs nästan alltid av lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av Stockholm. Staden arbetar för att fordon och bränslen ska bli renare, och med att styra trafiken genom lokalisering av terminaler och genom olika regleringar (exempelvis miljözon, bärighetsregler eller tidsbestämda infartsför-

bud) samt påverkansprojekt som samlastningsförsök. Därmed kan slutleveranser i större grad ske samordnat, med bättre anpassade fordon och med minskad miljöpåverkan. Staden arbetar också för att mer gods ska kunna transporteras på alternativa sätt, till exempel via järnväg och sjöfart. Detta förutsätter ett tätt samarbete mellan berörda aktörer, inklusive att behovet av godstransporter behöver tas med i stadsplaneringen i ett tidigt skede.

Gods- och leveranstrafik är regionala frågor. Olika varu- och godsslag har olika lokaliseringsförutsättningar vad gäller terminaler, lager och transportvägar och optimala lokaliseringar behöver göras ur ett regionalt perspektiv. Årsta kombiterminal är en av få platser i Stockholmsområdet som möjliggör omlastning av gods mellan järnväg och lastbil. Den är därför viktig för innerstadens varuförsörjning och det finns starka skäl att behålla terminalområdena trots att de är attraktiva för annan markanvändning. Grundläggande för effektiva terminalområden är att även tillfartsvägar, järnvägar och sjövägar säkerställs.

Transporter av farligt gods är nödvändiga för en fungerande stad. En förutsättning för säkra transporter med farligt gods är att dessa styrs till det rekommenderade vägnätet för farligt

2013 års Stockholmsförhandling

I januari 2014 tecknades ett avtal mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Järfälla kommun, Nacka kommun och Solna stad.

Det innebär att:

- Tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Blå linje byggs ut till Gullmarsplan och söderort och kopplas samman med Gröna linjens Hagsåtragen.
- Depån i Högdalen byggs ut och anpassas för att kunna sköta underhåll och uppställning av de nya tåg som behövs då tunnelbanan växer.
- De fyra kommunerna åtar sig att bygga totalt 78 000 nya bostäder i tunnelbanans närområde – antingen själva eller genom annan markägare/exploatör.

Det är Stockholms läns landsting som ansvarar för att bygga ut tunnelbanan. Arbetet sker i nära samarbete med kommunerna. Satsningen på tunnelbanan är ett mycket stort projekt och kommer att pågå under många år.

Sammanfattningsvis kan det beskrivas som att landstingets uppdrag är att bygga ut tunnelbanan med 2 mil nya spår och 10 nya stationer, så att avstånden blir mindre när Stockholm blir större. Det behövs för att 78 000 bostäder med bra kommunikationer ska kunna byggas i Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm.

Källa: Stockholms läns landsting

Sverigeförhandlingen

Överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen

Förhandlingarna om nya kollektivtrafiksatsningar samt åtgärder för en ökad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande i Stockholm blev klara i mars 2017. Resultatet är en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan, förlängd Roslagsbana till city, utbyggd Spårväg syd och en tunnelbanestation i Hagalund. Därutöver ingår en satsning på utbyggda cykelbanor under åren 2019–2026. Kopplat till dessa satsningar kommer det att byggas över 100 000 nya bostäder i Stockholms län, varav 49 000 inom Stockholms stad.

- Ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan med sex stationer
- Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden
- Förlängd Roslagsbana till T-Centralen via Odenplan
- Sammanlagt 100 370 bostäder byggs fram till 2035

Kollektivtrafikobjekten kommer att vara projektstartade senast år 2026.

Källa: Sverigeförhandlingen mars 2017

gods. Detta bör i så stor utsträckning som möjligt sammanfalla med det nationella vägnätet. Staden föreslår förändringar i det rekommenderade vägnätet för farligt gods efter att bland annat Förbifart Stockholm respektive Tvärförbindelse Södertörn är färdigställda. Staden arbetar också för att skapa säkrare transporter av farligt gods genom trafikstyrning och andra åtgärder.

När ny bebyggelse eller underhållsarbeten av vägar planeras utmed det rekommenderade vägnätet för farligt gods bör åtgärderna förena olika intressen och behov. I avsnittet Klimat, miljö, hälsa och säkerhet finns mer om förhållningssätt till farligt gods och andra riskkällor i stadsmiljön.

Resor och transporter på vatten

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

Staden bör i samarbete med berörda parter och i befintliga samarbetsforum ta fram en tydlig strategi för förutsättningarna att använda vattenvägarna mer, bland annat för gods och drivmedel.

Detta ska tas i beaktande när hamn- och kajområden kommer i konflikt med annan önskad användning.

Stockholms hamnar tar emot många turister och mycket gods. Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för passagerare men även gods till och från Finland, Baltikum och Ryssland. Stadsgården är tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn och Åland. I Norvik kommer en stor mängd gods att hanteras och transporteras till och från Stockholmsregionen.

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

Framkomlighet för motorfordon

Stadens gator ska utformas så att de är framkomliga, säkra, tillgängliga och attraktiva. Kapacitetsstarka transportslag samt närings-





För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste staden arbeta med att minska det totala trafikarbetet, framför allt för personbilar.

livets transporter ska prioriteras på platser och tider där privatbilar orsakar problem för trängsel, miljö eller trafiksäkerhet. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste staden arbeta med att minska det totala trafikarbetet, framför allt för personbilar. Det är även viktigt att minska antalet korta förflyttningar med bil i täta stadsmiljöer för att säkra framkomligheten för gods, kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik.

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

Det så kallade primära vägnätet utgörs av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för personbil, buss och yrkestrafik. Kapacitetsproblemen för biltrafiken är koncentrerade till rusningstrafiken och då framförallt i det primära vägnätet. Förutom innerstaden är köerna koncentrerade till de stora infartslederna och Södra länken-Essingeleden. Staden, landstinget och Trafikverket arbetar kontinuerligt med trafikanalyser. De har visat att med de satsningar som planeras kan dagens situation behållas även med den tillkommande bebyggelsen. Till exempel bidrar Förbifart Stockholm till ökad tillgänglighet mellan Stockholms norra och södra delar samt att den i viss utsträckning avlastar Essingeleden. Den planerade Tvärförbindelse Södertörn kommer att öka kapaciteten i vägsystemet, vilket har stor betydelse för hamnen i Norvik och dess godstransporter. Trafikverket utreder även Östlig förbindelse och vilka effekter en sådan funktion skulle ge staden och regionen. Avgörande för att trafiksystemet ska fungera är att planera en samhällsstruktur som möjliggör korta resor och prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik samt näringslivets transporter.

Urbana stråk

Stockholms kraftiga tillväxt innebär att ny bebyggelse tillkommer närmare delar av det primära vägnätet. Det är viktigt att ta hänsyn till trafikfunktioner och tillgänglighet som helhet när det sker ny bebyggelse eller ombyggnad

av vägar. I vissa lägen kan överdäckning vara ett bra alternativ, men detta är ofta mycket kostsamt. I många fall kan istället utveckling av urbana stråk vara ett bättre alternativ. En omvandling av trafikleder och dess sidoområden till urbana stråk kan ge bättre och mer sammankopplade stadsmiljöer samt nya bostäder, arbetsplatser och service. Vid omvandlingen är det viktigt att det primära vägnätets framkomlighet värnas särskilt för kollektivtrafik och nyttotrafik, samtidigt som det ges plats för gång- och cykeltrafik. När trafikbarriärer försvinner och fler tvärförbindelser skapas kan staden kopplas samman samtidigt som framtida bostadspotential kan tas tillvara.

I ett kortare tidsperspektiv prioriterar staden att omvandla överstora gaturum till effektiva och attraktiva urbana stråk med god framkomlighet. Vid dessa gator behöver ofta gång- och cykelmöjligheterna stärkas och i vissa fall även kollektivtrafiken. Det finns samtidigt möjlighet att omfördela gatuutrymme till bostäder och urbana verksamheter. För att hitta rätt balans för varje specifik gata krävs noggranna utredningar och en utformning utifrån platsens förutsättningar och påverkan på transportsystemet som helhet för staden och regionen.

Planeringsinriktningar

- Det är viktigt att värna det primära vägnätets framkomlighet, särskilt för kollektivtrafik och nyttotrafik vid omvandling av gator. Stockholms gator ska ha en attraktiv och funktionell utformning.
- Kollektivtrafiken ska samplaneras med stadsutvecklingen och ges hög prioritet där det finns stora resandeflöden. Hållplatser och bytestpunkter ska placeras där goda förutsättningar för stadsliv finns.
- Staden ska möjliggöra och prioritera åtgärder som behövs för att 2013 års Stockholmsförhandling och överenskommelsen 2017 inom Sverigeförhandlingen kan genomföras.
- Gångvägar och cykelvägar ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta.
- Fungerande logistik för alla trafikslag ska säkras i strategiska lägen genom tillräckliga ytor, tillfartsvägar, farleder, uppställningsplatser samt om- och samlastningscentraler.
- Framtida hamnverksamhet och kajlägen för kollektivtrafik ska beaktas vid planering genom att såväl markområden som anslutande vattenområden reserveras för hamnverksamhetens behov.

”

Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e

Mål till 2020, Strategi för fossilbränslefrött Stockholm 2040

Allmänna intressen

Kommunikationsstråk



Kommunikationsstråk

Pågående spår- och vägutbyggnad

----- Mäljarbanan Tomtebodav-Kallhäll, från 2 till 4 spår

----- Förbifart Stockholm

◆ Slussen

Beslutade spår och vägar

----- Tunnelbana Odenplan-Hagastaden-Arenastaden

----- Tunnelbana Kungsträdgården-Nacka/Söderort

----- Tunnelbana Akalla-Barkarby

----- Tvärbana Norra Ulvsunda-Kista-Helenelund

----- Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö

----- Roslagsbanan till Stockholm city

----- Spårväg syd: Älvsjö-Skärholmen-Flemingsberg

----- Utbyggnad av Högdalsdepån

----- Befintlig spårsträckning och stationer ersätts

Spår och vägar under utredning

----- Spårväg City: Centralen-Djurgården/Ropsten

----- Östlig förbindelse

----- Lidingöbron

Nya stationer

■ Järnvägs-/pendeltågsstation

■ Spårvägs-/lokalbanestation

■ Tunnelbanestation

Befintlig kommunikation

----- Tunnelbanespår

----- Spårvägs-/lokalbanespår

----- Järnvägsspår

Pågående spår- och vägutbyggnad

Mäljarbanan Tomtebodav-Kallhäll

Stockholmsförhandlingen 2007

Beräknas klar 2028

Mäljarbanans utbyggnad ska öka kapaciteten och förbättra restider för främst pendel- och regionalstågstrafik.

Förbifart Stockholm, ny E4-sträckning

Pågår och beräknas klar 2026

En utbyggnad mellan E4 Skärholmen-E4 Häggvik, som kopplar mot Norrortsleden. Förbifarten knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta innerstaden. Leden underlättar för långdistansstrafik.

Slussen

Pågår och beräknas klar 2025

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

Beslutade spår och vägar

Tunnelbana Odenplan–Hagastaden–Arenastaden

2013 års Stockholmsförhandling

Byggstart planerad till 2018, byggtiden är cirka 6 år. Den nya tunnelbanan sträcker sig från knutpunkten Odenplan till Hagastaden där det blir en uppgång vid Norra Stationsgatan samt en vid Karolinska universitetssjukhuset Solna. Från Hagastaden går linjen vidare till Arenastaden i Solna. I Sverigeförhandlingen har även en station i Hagalunds industriområde tillkommit på linjen.

Tunnelbana Kungsträdgården–Nacka/Söderort

2013 års Stockholmsförhandling

Byggstart planerad till 2018/19, byggtiden är cirka 7–8 år. Blå linje förlängs från Kungsträdgården via Södermalm till Nacka centrum samt från Sofia på Södermalm via Slakthuset till Sockenplan där den kopplas ihop med den gröna Hagsätragrenen som blir blå.

Tunnelbana Akalla–Barkarby

2013 års Stockholmsförhandling

Byggstart planerad till 2018, byggtiden är cirka 6 år. Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla till Barkarby station, vilket kortar restiderna och kopplar samman regionen på tvären.

Tvårbana Norra Ulvsunda–Kista–Helenlund

Planering pågår och beräknas klar 2023

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

Tunnelbana Fridhemsplan–Älvsjö

Ingår i överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen

En ny tunnelbanelinje som förstärker kopplingen mellan norra och södra Stockholm. Den kommer att få sex nya stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan. I detta ingår även en spårutbyggnad från Liljeholmen till Aspudden, vilket ingår i ny tunnelbanelinje Fridhemsplan–Älvsjö samt Fridhemsplan–Skärholmen.

Tunnelbana utbyggnad av Högdalsdepån

2013 års Stockholmsförhandling

Depån byggs ut för att klara behovet av uppställningsplatser. Depån kommer att användas av både grön och blå tunnelbanelinje. Ett nytt spår på 2,5 kilometer byggs i en tunnel från Farstagrenen till depån.

Roslagsbanan till T-Centralen

Ingår i överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen

En förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-Centralen, vilket skapar en direktförbindelse med övriga spårssystem och centrala Stockholm.

Spårväg syd Älvsjö–Skärholmen–Flemingsberg

Stockholmsförhandlingen 2007 samt ingår i överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen

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

Spår och vägar under utredning

Östlig förbindelse

En trafikförbindelse med kapacitetsstark kollektivtrafik som kopplar ihop Norra och Södra länken. Utreds av Trafikverket.

Spårväg City Stockholm City–Djurgården/Ropsten

En förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården fram till station Stockholm City och vidare till Stockholm C och Cityterminalen bidrar till en hög tillgänglighet i centrala staden. Även en fortsättning från Djurgårdsbron till Ropsten, via Norra Djurgårdsstaden, för en sammankoppling med Lidingöbanan, är möjlig och utreds av Stockholms läns landsting.

Lidingöbron

Lilla Lidingöbron ska ersätta Gamla Lidingöbron. Den nya bron kommer vara ett bättre och säkrare alternativ för gående, cyklister och mopedister där också Lidingöbanan får en högre spårstandard. Projektet drivs av Lidingö stad.

Möjliga framtida förbindelser

Redovisas inte på kartan

Tvärförbindelse Västerort

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

Danvikslösen, väg 222

För att förverkliga nordöstra Hammarby sjöstad behöver trafikfrågorna i området lösas. Ett uppdaterat Dansvikslösen-alternativ behöver studeras.

Kapacitetsstark kollektivtrafik

Älvsjö–Gullmarsplan (–Sickla–Orminge)

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

Tunnelbana Hagsätra–Älvsjö

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

Tunnelbana Hjulsta–Barkarby

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

Kapacitetsstark kollektivtrafik till Bromma flygplats och vidare västerut

En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via Bromma flygplats, det framtida stadsomvandlingsområdet.

Avgränsning av tvårbanan till Årstafältet och Östberga

Ett alternativ till ny tunnelbanelinje är en avgränsning av tvårbanan som dras till Årstafältet och Östberga för att säkerställa en kapacitetsstark kollektivtrafik i dessa områden.

Kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Sköndal

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

Kapacitetsstark kollektivtrafik Söderort

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

Ny pendeltågsstation i Rågsved/Högdalen eller Fagersjö

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

Ny pendeltågsstation vid Solvalla

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

Ekosystemen skapar mer hälsosamma stadsmiljöer med renare vatten och luft och de bidrar till Stockholms klimatanpassning med färre översvämningar och jämnare temperaturer



Länkar

Läs mer om den regionala grönstrukturen på: rufs.se

Fakta om naturen i Stockholm

- Landskap och biotoper
- Arter och artgrupper
- Naturskydd

miljobarometern.stockholm.se

Planeringsunderlag

- Parkkarta
- Sociotopkarta

stockholm.se

- Biotopkartan
- Ekodatabasen
- Ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (den kommunala gröna infrastrukturen)
- Habitatnätverk

dataportalen.stockholm.se

Grön och vattennära stad

Naturen, parkerna och vattnet har stor betydelse för Stockholms identitet, skönhet och attraktionskraft. När staden växer och blir tätare behöver de gröna miljöerna utvecklas i samspel med bebyggelsen för att möta nya behov. En viktig del i stadsbyggandet är att förbättra parker och natur med mer kvaliteter och bättre tillgänglighet samt att skapa stärkta gröna samband och nya parker i rätt lägen i enlighet med riktlinjerna i Grönare Stockholm. Den regionala grönstrukturen ska beaktas.

Stockholmarnas gröna vardagsrum

Stockholmarnas närhet till grönområden värderas högt. Den är också viktig för folkhälsan, eftersom närhet till kvalitativa grönytor gör att fler använder ytorna regelbundet för såväl avkoppling som fysisk aktivitet. Stadens invånare och besökare tillbringar mycket tid i grönområden för promenader, lek, picknick, idrott och annan rekreation. Sedan flera år har Stockholms stad arbetat med att analysera brister och behov så att fler stockholmare ska få tillgång till bra parker och naturområden.

I täta stadsdelar är det viktigt att skapa mångfunktionella och värdetäta platser. Park-, skol- och idrottsytor kan ofta samutnyttjas så att samma yta får olika användning och olika brukare över dygnet och året. Barns, äldres och funktionsnedsattas behov ska alltid särskilt uppmärksammas. Det är angeläget att fortsätta ha en nära dialog med stockholmarna om innehållet i och förvaltningen av befintliga och nya grönområden.

Den övergripande grönbå strukturen

Stockholmsregionen har en sammanhängande grönbå struktur med breda kilar av skogs- och odlingslandskap, parker och vatten som sträcker sig in mot huvudstadens centrum. Ett nät av parker, naturområden och gröna stråk skapar tillsammans med de många sjöarna, vattendragen och kustvikarna en lokal grönbå struktur i staden. De flesta stockholmare har därför nära till parker, natur och vatten. Samspelet mellan landskap, bebyggelse, vegetation och vatten skapar också förutsättningar för ett unikt växt- och djurliv. I grönstrukturen finns dessutom mycket av Stockholms historia, i form av gammalt kulturlandskap, fornlämningar, parker och trädgårdar.

Parkutveckling som del i stadsutvecklingen

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

Många stadsdelar ligger naturnära, men har i dag bristande kvaliteter i bostadsnära parker och stråk. I samband med att dessa miljöer kompletteras kommer grön mark ibland att tas i anspråk för ny bebyggelse. Samtidigt är det viktigt att förstärka kvaliteterna så att den upplevda tillgången till bra parker och naturområden säkerställs, inte minst genom drifts- och underhållsåtgärder. När tätheten ökar behövs nya parktyper som klarar ett högre besöksstryck och fler funktioner. Det är viktigt att parkerna får en karaktär som anpassas efter områdets behov, identitet och kvaliteter och att de blir väl integrerade i stadsdelarna. Genom att anlägga så kallade stockholmsstråk – välskötta gröna samband med populära funktioner längs välanvända promenadstråk – kan natur- och parkstråkens sammanhållande funktion stärkas.

Många miljöer upplevs som gröna, men är svårtillgängliga med otydliga parkentréer och bebyggelse som delvis privatiserar och skymmer. Genom att utveckla mötet mellan det byggda och det gröna – stadsbrynen – med inbjudande gröna entréer, bättre skötsel, park-

Stockholm är en av världens vackraste storstäder. Staden har fantastiska kvaliteter som uppskattas av både stockholmare och besökare.

Grönare Stockholm

Kommunfullmäktige godkände i februari 2017 riktlinjer för planering, projektgenomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden, kallat Grönare Stockholm.

Natur- och kulturresevat

Befintliga:

- Hansta naturreservat
- Igelbäckens kulturresevat
- Grimsta naturreservat
- Judarskogens naturreservat
- Kyrksjölotens naturreservat
- Sätterskogens naturreservat
- Älvsjöskogens naturreservat
- Flatens naturreservat
- Naturresevatet i Nackareservatet i Stockholms stad

Utreds för närvarande:

- Kyrkhamn
- Årstaskogen-Årsta holmar
- Hagsätterskogens
- Rågsveds friområde

Strandskydd

I Stockholms stad är planlagda stränder oftast undantagna från strandskydd. Vid planändring återinträder strandskyddet, men kan upphävas igen i den nya planen, om det finns särskilda skäl i enlighet med kap. 7 i miljöbalken och syftet med planen väger tyngre än strandskyddets syften.

Läs mer i Naturvårdsverkets vägledning: naturvardsverket.se

vägar och nya funktioner kan de gröna kvaliteterna bli tillgängliga för fler. Även ny bebyggelse kantad av en allmän gata eller gång- och cykelväg kan vara ett sätt att utveckla mötet mellan byggt och grönt.

Fler aktiviteter i grön- och vattenområden

Stockholms många natur- och kulturresevat och de tätortsnära skogarna är en stor tillgång för avkoppling och fritidsaktiviteter. Områden med motionsanläggningar och besökscentrum är mycket populära och med bättre entréer, god tillgänglighet och nya målpunkter skulle fler områden få motsvarande användning.

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

Stockholms gröna infrastruktur och blåstruktur

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

och hållmarkstallskogar med flerhundraåriga träd och en biologisk mångfald av stor betydelse. Även stadens vattenområden karakteriseras ofta av höga natur- och rekreationsvärden. Vegetationsklädda stränder, våtmarker och små vattendrag är särskilt betydelsefulla naturmiljöer och fyller viktiga funktioner i stadens ekosystem, samtidigt som de är känsliga för påverkan. Det finns vattendrag i Stockholm som har flera nationellt skyddsvärda arter.

Den biologiska mångfalden är delvis beroende av större sammanhängande naturområden, så kallade kärnområden, sammanbundna med väl fungerande spridningszoner. Stockholms stad har kunskapsunderlag för dessa kärnområden och de spridningszoner och livsmiljöer som är viktiga för att behålla Stockholms rika växt- och djurliv, den så kallade gröna infrastrukturen. Länsstyrelsen analyserar för närvarande vilka samband för bland annat eklevande arter och barrskogsarter som är regionalt viktiga.

Funktionerna i den gröna infrastrukturen behöver upprätthållas för att Stockholm ska kunna växa på ett hållbart sätt. Förändringar som berör den gröna infrastrukturen ska alltid analyseras noga inför beslut. I den mån funktionerna påverkas negativt ska förstärkningsåtgärder prövas. Det är viktigt att stärka svaga samband genom till exempel trädplanteringar på gräsytor, torg och utmed gator.

Stadens och regionens vattenområden hänger samman i en blå struktur, där avrinningsområdena ofta sträcker sig över kommungränsen. Vattenkvaliteten och vattenflöden påverkas



Grön infrastruktur

■ Kommunala gröna infrastruktur av betydelse för Stockholms biologiska mångfald

⇔ Regionalt viktigt ek-samband

Den kommunala gröna infrastrukturen bygger bland annat på habitatnätverk för eklevande arter, barrskogsarter och våtmarksarter. Det regionala eksambandet är uttolkat från länsstyrelsens rapport 2015:13 Ädellövsområden och ekmiljöer i Stockholms län samt från Stockholms stads ekdatabas.



Det surrar kring hustaken. På flera tak finns numera bikupor som bidrar till den biologiska mångfalden och till att väcka uppmärksamhet kring binas alltmer utsatta situation. Varje år försvinner flera växtarter till följd av att bina blir färre.

av allt som händer inom avrinningsområdet. Lokala åtgärdsprogram för stadens vattenförekomster pekar på vilka åtgärdsbehov som finns, se avsnitt Klimat, miljö, hälsa och säkerhet. Små naturliga vattendrag och våtmarker bevaras och möjligheten till att återställa redan kulverterade vattendrag och utdikade våtmarker tas tillvara i samband med stadsutveckling. Kvarvarande naturstränder ska bevaras och fysiska störningar ska undvikas i ekologiskt känsliga strandzoner.

Ett utvecklat regionalt samarbete kring regionens gröna och blå struktur med de gröna kilarna, avrinningsområdena och andra mellan-kommunala gröna och blå samband är nödvändigt.

Ekosystemen ger stora bidrag till Stockholm

Den gröna infrastrukturen utgör grunden för de ekosystemtjänster som staden behöver. Ekosystemen skapar hälsosamma stadsmiljöer med renare vatten, luft och mindre buller. De bidrar även till Stockholms klimatanpassning med färre översvämningar och jämnare temperaturer. För att stadens grönstruktur långsiktigt ska kunna leverera ekosystemtjänster behöver den vara resiliert, det vill säga klara att anpassa sig till olika störningar och förändringar. Att stärka stadens resiliens kräver också att smarta gröna lösningar (urbana ekosystemtjänster) byggs in i nya och omvandlade stadsmiljöer, till exempel i form av stadsodling och utnyttjande av tak, terrasser och vertikala ytor för grönska.

En viktig utgångspunkt är att planera för många funktioner på samma yta, så att till exempel dammar som renar och fördröjer regnvatten också blir attraktiva inslag i stadsmiljön och

berikar den biologiska mångfalden. I en tätare stad använder fler människor stadens parker och naturområden. Det ökade slitaget ställer krav på smarta lösningar i framför allt förvaltning och skötsel.

Det pågår ett arbete med att integrera de urbana ekosystemtjänsterna i stadsbyggandet, till exempel är grönytefaktor ett värdefullt verktyg för att säkerställa att olika gröna och blå funktioner tillgodoses vid nybyggnation.

Planeringsinriktningar

- Stockholms parkriktlinjer i Grönare Stockholm är vägledande för att möta stockholmarnas behov av rekreation i en växande stad. Landskapets karaktärsdrag, Stockholms parktradition och stadens gröna kulturarv ska tas tillvara. Stockholmsstråk och andra former av nya gröna miljöer, kvaliteter och funktioner utvecklas för att få god parktillgång, parkstandard och en sammanhållande funktion.
- En livskraftig grön infrastruktur och blåstruktur med rik biologisk mångfald ska upprätthållas och stärkas. Funktioner med regional betydelse för den biologiska mångfalden ska särskilt beaktas.
- Utvecklingen av urbana ekosystemtjänster ska integreras i stadsbyggandet. Möjligheter till mångfunktionella ytor ska tas tillvara.
- Stadens vattenrum, kanaler, sjöar och vattendrag värnas och tillgängliggörs. På lämpliga platser utvecklas förutsättningar för större aktivitet i och omkring vattnet.
- Stadens arbete ska präglas av ett effektivt utnyttjande av resurser och väl fungerande samspel mellan förvaltning och utveckling.

Nationalstadspark

Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården är en nationalstadspark enligt 4 kap. 7 § miljöbalken.



Länk

Läs om hur stadens grönska ger ekosystemtjänster på: cocity.org

Biotopskydd för alléer

Alléer längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap omfattas av så kallat biotopskydd i enlighet med kap. 7 i miljöbalken.

Läs mer i Naturvårdsverkets vägledning: naturvardsverket.se



I den växande staden är det viktigt att det finns plats för olika typer av rekreativmöjligheter för alla åldrar.

Kulturliv, idrott och rekreation

Stockholmarnas och besökarnas stora intresse för kultur, idrott och rekreation är grundläggande för stadens liv och attraktivitet. Stockholms kulturliv har också stor betydelse för hela Sverige. Staden har ett rikt utbud av både stora och små kulturinstitutioner som skapar stora värden och många arbetstillfällen. Parker, idrottsplatser och olika typer av lokaler är viktiga för ett rikt kultur- och idrottsliv. Stadens tillväxt och den ojämna fördelningen av stadens kvaliteter ställer krav på värdeskapande stadsutveckling i både befintliga och nybyggda områden.

Plats för kultur i ett växande Stockholm

Stockholm är landets kulturella centrum med ett stort antal museer, nationella scener och andra kulturinstitutioner. Mångfalden av kulturaktörer i Stockholm skapar både en bredd och en spets i kulturlivet. Stockholmarna vill ha ett mångsidigt kulturliv, både vad gäller innehåll och mötesplatser. I dag finns dock de allra flesta kulturinstitutioner i innerstaden. Tillgången till kulturutbud och möjligheterna att vara verksam inom kulturen behöver finnas i hela staden.

Förutsättningar för ett levande kulturliv i alla delar av staden bygger på en väl förankrad kunskap om Stockholms mångsidiga kulturliv. Genom att ta fram kulturunderlag – kunskapsunderlag om kultur och kulturliv som utgår från platsen – vid planeringen av större projekt kan stadsbyggandet bidra till att fördela kulturutbudet mer jämnt över staden. Kultur- och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för skapande behövs i varje stadsdel. Bibliotek och kulturskolor ska finnas med bra utbud och god spridning. I nya stadsutvecklingsområden och i förnyelsen av staden är det en särskild utmaning att skapa rum för kultur. Det är viktigt att fånga upp och ta tillvara lokala initiativ inom konst och kultur samt att planera för de professionella kulturverksamheternas behov. Det lokala kulturlivet bygger ofta på civilsamhällets aktörer och ett bra

samspel med stadens förvaltningar och bolag. Samverkan med kulturaktörer, fastighetsägare och byggherrar behöver omfatta en fördjupad bild av vilka verksamheter som kan och bör ta plats i såväl befintliga som nya delar av staden.

Konstnärlig gestaltning i staden

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

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

Genom att tillämpa den så kallade enprocentsregeln ökar tillgången till offentlig konst. Det innebär att en procent av projektbudgeten vid ny-, om- och tillbyggnad i Stockholms stad ska avsättas för konstnärlig gestaltning.



I centrala Stockholm ligger Hammarbybacken som erbjuder en unik möjlighet att åka skidor med en fantastisk utsikt över staden. Andra årstider används Hammarbybacken för downhillcykel, löpning och som utsiktsplats.

Idrott och friluftsliv för alla

Tillgången till idrottsytor och grönområden samt möjligheter att utöva ett rörligt friluftsliv är viktigt för att få en fysiskt aktiv befolkning. Att kunna gå och cykla till olika målpunkter och aktiviteter gynnar likaså en aktiv livsstil och är betydelsefullt för folkhälsan. Stockholm har de senaste åren satsat på flera nya idrotts-hallar, nya konstgräsplaner och upprustning av befintliga idrottsplatser. I takt med att Stockholm växer kommer behovet av ytor för såväl organiserad idrott som spontanidrott att öka och det blir nödvändigt att utnyttja befintliga idrottsanläggningar så effektivt som möjligt samt planera för nya idrottsfunktioner. Utökad idrottskapacitet är också en förutsättning för skolans utbyggnad. För att nå ett jämställt utbud av idrott ska idrottplaneringen ta hänsyn till jämställdhetsperspektiv vid fördelningen av medel för idrott.

Målet för stadens idrottsverksamhet är att främja ett rikt och levande idrotts- och friluftsliv. I arbetet ska barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning prioriteras och jämställdhet och jämlikhet främjas. Socioekonomi är en bakgrundsfaktor som påverkar andelen fysiskt aktiva och det är därför av särskild vikt att tillgodose en jämn tillgång till idrottsytor och grönområden i hela staden. Folkhälsoperspektivet är särskilt viktigt att beakta i planeringen, det

vill säga utformning och tillgång till nödvändiga ytor och anläggningar för idrott och ett rörligt friluftsliv. Stadsdelarnas varierande tillgångar till idrottsytor behöver utjämnas. Det idrotts-politiska programmet ger ytterligare vägledning.



Länk

Idrottspolitiskt program

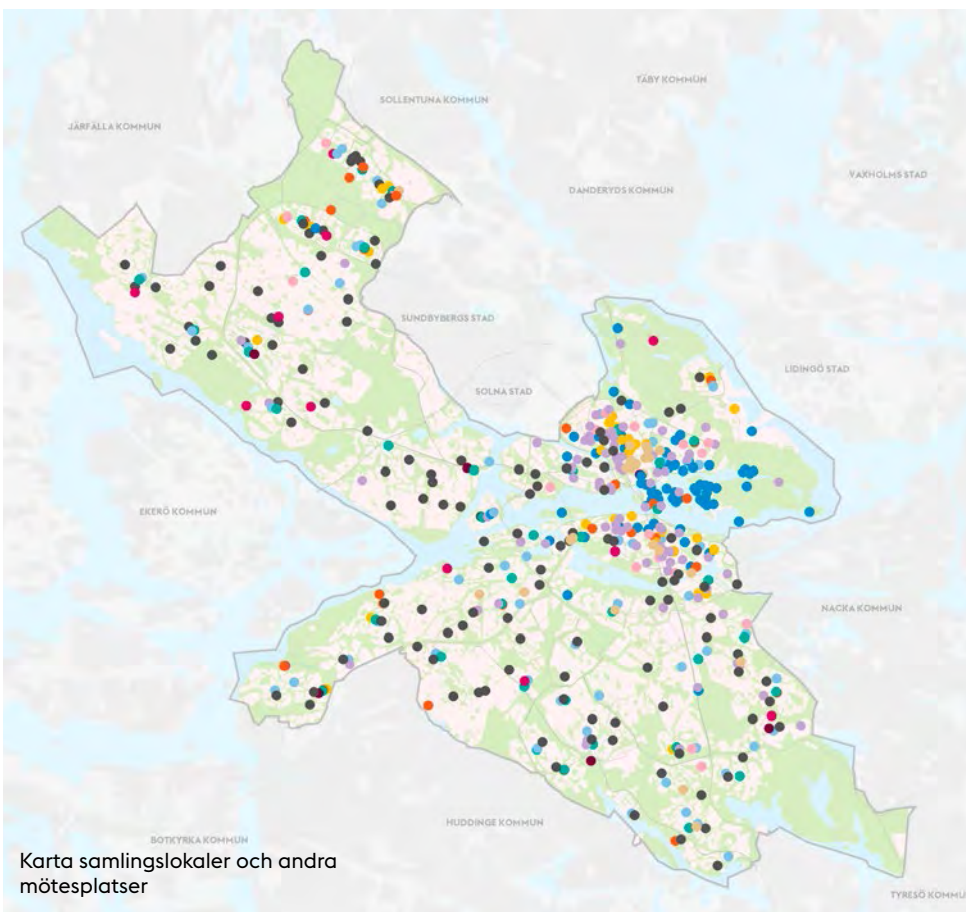
[stockholm.se/
idrottspolitiska](http://stockholm.se/idrottspolitiska)

Planeringsinriktningar

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



Tillgången till idrottsytor och grönområden samt möjligheter att utöva ett rörligt friluftsliv är viktigt för att få en fysiskt aktiv befolkning







Kulturverksamheter behöver
ges utrymme i hela staden



Allmänna intressen



Vatten av god kvalitet är en del i Stockholms varumärke. Genom målmedvetna vattenåtgärder under lång tid finns idag unika möjligheter till bad och fiske mitt i de centrala delarna av staden.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Miljö och säkerhet är återkommande perspektiv som behöver tillgodoses vid stadsutveckling. Stockholms stad har under många år arbetat målmedvetet för att nå hållbarhet i frågor som rör bland annat ljudmiljö, luftkvalitet, vattenfrågor, markföroreningar samt risk för ras, skred och erosion. Stadsbyggandet ska bidra till att utveckla stadens tålighet och motståndskraft, både för att hantera dagens miljö- och säkerhetsfrågor och för att möta framtida klimatförändringar.

Miljöstadsdelar visar vägen

Stockholm ligger sedan länge i framkant när det gäller hållbar stadsutveckling. Hammarby sjöstad kännetecknas av miljötekniska lösningar för energiproduktion och slutna kretslopp. Norra Djurgårdsstaden är nästa generations stadsdel med miljöprofil och ska vara klimatanpassad och fossilbränslefri redan 2030.

Stockholm utsågs år 2010 till Europas första miljöhuvudstad. Stockholm och Norra Djurgårdsstaden prisades 2015 av C40, Cities Climate Leadership Group, för bästa hållbara stadsutvecklingsprojekt. Innovations- och lärandeprocessen är viktig i miljöprojekten och förutsätter samarbete kring forskning och utveckling. Det utvecklas även nya former för samverkan som möjliggör dialog och utbyte mellan olika aktörer. Stadens hållbarhetskrav har sin grund i stadens miljöprogram och är viktiga utgångspunkter vid stadsutveckling och byggande. Erfarenheter från Norra Djurgårdsstaden sprider sig till andra stadsutvecklingsprojekt.

Ljudmiljö i stadslandskapet

I en storstad som Stockholm påverkas stadsmiljön av buller. Det gäller i första hand buller från vägar, men också från flygtrafik och verksamheter. Forskning visar att exponering för höga nivåer av buller över tid bland annat kan leda till stress samt sömn- och koncentrationssvårigheter. Miljökvalitetsnormer för buller anger inriktningen för stadens arbete att minska påver-

kan från buller. Det är viktigt att i första hand åtgärda bullerproblem vid källan och arbeta med bullerreducerande åtgärder i stadsplaneringen. Staden har tillsammans med länsstyrelsen länge arbetat med bullerfrågor och utvecklat metoder och arbetssätt för att bullerreducerande åtgärder ska möjliggöra kompletteringsbebyggelse i den täta staden, den tidigare så kallade Stockholmsmodellen. I det fortsatta arbetet sker bland annat en anpassning av stadens vägledning för hantering av buller till nya riktvärden och kunskapsunderlag.

Nya bostäder är välisolerade och skapar goda förutsättningar för tyst inomhusmiljö vilket ökar möjligheterna att bygga en tät stad. I bullerutsatta miljöer är det viktigt att placera och utforma byggnader så att alla lägenheter får en ljudskyddad sida och uteplats. Akustisk design och ett helhetsgrepp kring buller möjliggör bra stadsmiljöer även i utsatta lägen. En viktig målsättning är att skapa god ljudmiljö på offentliga platser, såsom torg, parker eller naturområden.

Luftkvalitet i den täta staden

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

Åtgärder för att minska luftföroreningarna är primärt kopplade till reglering och styrning



Länkar

Fakta om miljön i Stockholm

- Omgivningsbuller
- Luftkvalitet
- Vattenkvalitet
- Översvämning och skyfall

miljobarometern.stockholm.se

Planeringsunderlag om miljön i Stockholm

- Bullerkarteringar
- Luftföroreningar
- Vattenkvalitet
- Översvämning och skyfall

dataportalen.stockholm.se

Stadens hållbarhetskrav i mark-anvisningar

foretag.stockholm.se



Länkar

Regionala planeringsunderlag om miljö, hälsa och säkerhet:

- Rekommenderat vägnät för farligt gods
- Farliga verksamheter och drivmedelsstationer
- Markförhållanden (skred och erosion)
- Potentiellt markförorenade områden

ext-webbgis.lansstyrelsen.se

Läs i stadens handlingsplan för god vattenstatus om hur stadens sjöar och vattendrag ska bli renare

miljobarometern.stockholm.se

av fordon och trafik. Kommunala och statliga åtgärder har inneburit en avsevärt förbättrad luftkvalitet och den positiva utvecklingen väntas fortsätta. Placering och utformning av byggnader kan ha stor påverkan på luftkvaliteten längs stadsgator och hårt trafikerade leder. Medveten utformning av bebyggelse kan förebygga höga halter av luftföroreningar. Även grönska och träd är i vissa fall gynnsamt för att förbättra luftkvaliteten i stadsmiljön, bland annat i parkmiljöer eller intill vägar, men kan också leda till minskad luftomblandning och därmed sämre luft i exempelvis trånga gaturum.

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

God status i stadens vattenområden

Vatten av god kvalitet är en del i Stockholms varumärke. Stadens vattenområden har stor betydelse för upplevelsen av stadslandskapet, rekreation och friluftsliv. Genom målmedvetna vattenåtgärder under lång tid finns idag unika möjligheter till bad och fiske mitt i de centrala delarna av staden. Övergödning, miljögifter och fysiska förändringar orsakar dock fortfarande problem. Flertalet av Stockholms sjöar, vattendrag och kustvatten är klassade som vattenförekomster och ska till år 2021 eller senast 2027 uppnå miljökvalitetsnormerna god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus.

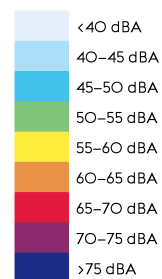
När staden växer och befintliga miljöer utvecklas behövs helhetssyn och ökad samverkan kring vattenfrågor. Det framgår av inriktningen i stadens dagvattenstrategi och handlingsplanen för god vattenstatus. Under de kommande åren pågår ett arbete med att i enlighet med vattendirektivet och miljöprogrammets mål om god vattenstatus ta fram lokala åtgärdsprogram för stadens vattenförekomster. Det kommer att visa vilka åtgärder som krävs inom varje avrinningsområde för att uppnå miljökvalitetsnormerna. De lokala åtgärdsprogrammen ska underlätta detaljplanarbetet och ge en generell beskrivning av hur staden ska klara att följa miljökvalitetsnormer för vatten vid bostadsbyggandet och annan stadsutveckling. Åtgärdsprogrammen kompletterar översiktsplanen och föreslagna åtgärder ska inarbetas i planeringen. Stadsutveckling får inte försämra vattenstatusen eller äventyra att god vattenstatus kan uppnås. Kommunal samordning ger förutsättningar för åtgärder kring gemensamma vattenförekomster, exempelvis Bällstaån, Igelbäcken, Brunnsviken, Mälaren, Magelungen, Drevviken, Strömmen och Lilla Värtan.

Vattenskyddsområdet Östra Mälaren omfattas av länsstyrelsens bestämmelser för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt för två miljoner människor. Stora delar av Stockholms västra delar och stadsutvecklingsområden som Skärholmen och Bredäng ligger inom skyddsområdet. Stadsutveckling i dessa områden behöver följa skyddsbestämmelserna. Det gäller även utveckling av farleder, färjetrafik, farliga fartygstransporter, hamnar och landbaserade transporter.

Dagvattendammar, våtmarker, utjämningsmagasin och biotopvårdande åtgärder är



Beräknade bullernivåer från väg- och järnvägstrafik, dygnsmedelvärde år 2012



exempel på viktiga insatser för att nå god vattenstatus. Naturliga lågpunkter dit vatten rinner bör tas till vara då de ger möjlighet till fördröjning och rening av dagvatten. Vid stadsutveckling ska lokal dagvattenhantering anordnas både på kvartermark och på allmän plats för att fördröja flöden och begränsa föroreningar i dagvattnet. Staden har tagit fram vägledning för hur dagvattenhanteringen ska utformas för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska klaras vid stadsutveckling.

Processinriktat klimatanpassningsarbete

Stadens klimatanpassningsarbete är processinriktat och ska metodiskt identifiera de mest överhängande klimatrelaterade sårbarheterna. Sårbarheter till följd av skyfall och höga vattennivåer är prioriterade att identifiera och åtgärda, och principer för skyfallshantering ska tas fram.

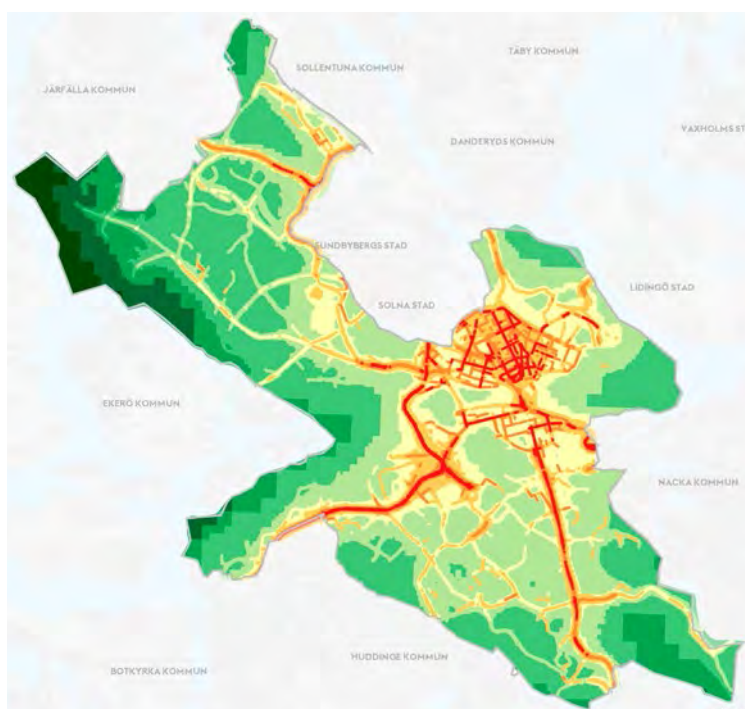
Klimatförändringarna ställer nya krav på stadsbyggandet i Stockholm. Översvämningar kan orsaka materiella skador och utslagna samhällsfunktioner med höga samhällskostnader som följd. Även risken för ras och skred kan öka. Grundprincipen bör vara att ingen ny bebyggelse ska planeras i områden med risk för översvämning där skadliga översvämningar kan uppstå. Höjning av markytan till lämpliga nivåer kan möjliggöra exploatering i lågt liggande områden under förutsättning att det sker med helhetssyn på vattnets flöden i närområdet och behov av fördröjning och rening av dagvattnet. Bebyggelse kan även utformas med skyddsåtgärder eller på sådant sätt att översvämning kan hanteras, exempelvis genom att viktiga samhällsfunktioner inte placeras i bottenplan. I vissa fall kan även andra åtgärder behövas för att säkra staden mot skyfall och stigande vattennivåer i hav, sjöar och vattendrag.

Stigande hav och höjda vattennivåer

Stockholms läge mellan Mälaren och Saltsjön ställer särskilda krav på planering med hänsyn till vatten- och översvämningrisker. Mälarens vattennivåer beror främst på tillrinningen från omkringliggande vattendrag och möjligheterna att tappa vatten genom slussarna i Stockholm och Södertälje. Stockholm är ett av 18 utpekade områden i Sverige med betydande översvämningrisk enligt myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. Med Slussens ombyggnad blir det möjligt att tappa ut mer än dubbelt så mycket vatten som i dag, vilket kommer att minska översvämningriskerna i Stockholm och i Mälardalen för lång tid framåt.

På längre sikt kommer havsnivåhöjningen att få betydelse för Stockholm. Enligt FN:s klimatanpassningspanel, IPCC, är den förväntade höjningen av den globala havsnivån under detta sekel närmare en meter. Med landhöjningen i Stockholm inräknad, ger detta en höjning av havsnivån på omkring en halv meter år 2100. På längre sikt är den framtida höjningen av havsnivån svårare att förutse. Det bedöms dock som troligt att havsytan kommer att stiga snabbare efter år 2100. En förhöjd havsnivå kan på längre sikt få betydande effekter för Stockholm och Mälaren. Det förutsätter en samlad bedömning av lämpliga åtgärder i ett mycket större samhällsperspektiv.

Även vid Magelungen, Drevviken och Bällstaån finns problem med höga vattennivåer. Ny bebyggelse bör placeras utanför områden som riskerar att påverkas av skadliga översvämningar till följd av höga vattennivåer. Alternativt ska markytan höjas eller bebyggelse placeras och utformas så att viktiga samhällsfunktioner inte påverkas negativt. Det kan också vara aktuellt med skyddsåtgärder och ytor som kan fungera



Beräknad halt av kvävedioxid (NO₂) det åttonde värsta dygnet i delrikt Stockholm kvävedioxid år 2015

- <12 µg/m³
- 12–15 µg/m³
- 15–18 µg/m³
- 18–24 µg/m³
- 24–30 µg/m³
- 30–36 µg/m³
- 36–48 µg/m³
- 48–60 µg/m³
- >60 µg/m³ (miljö kvalitetsnorm)



Läs mer

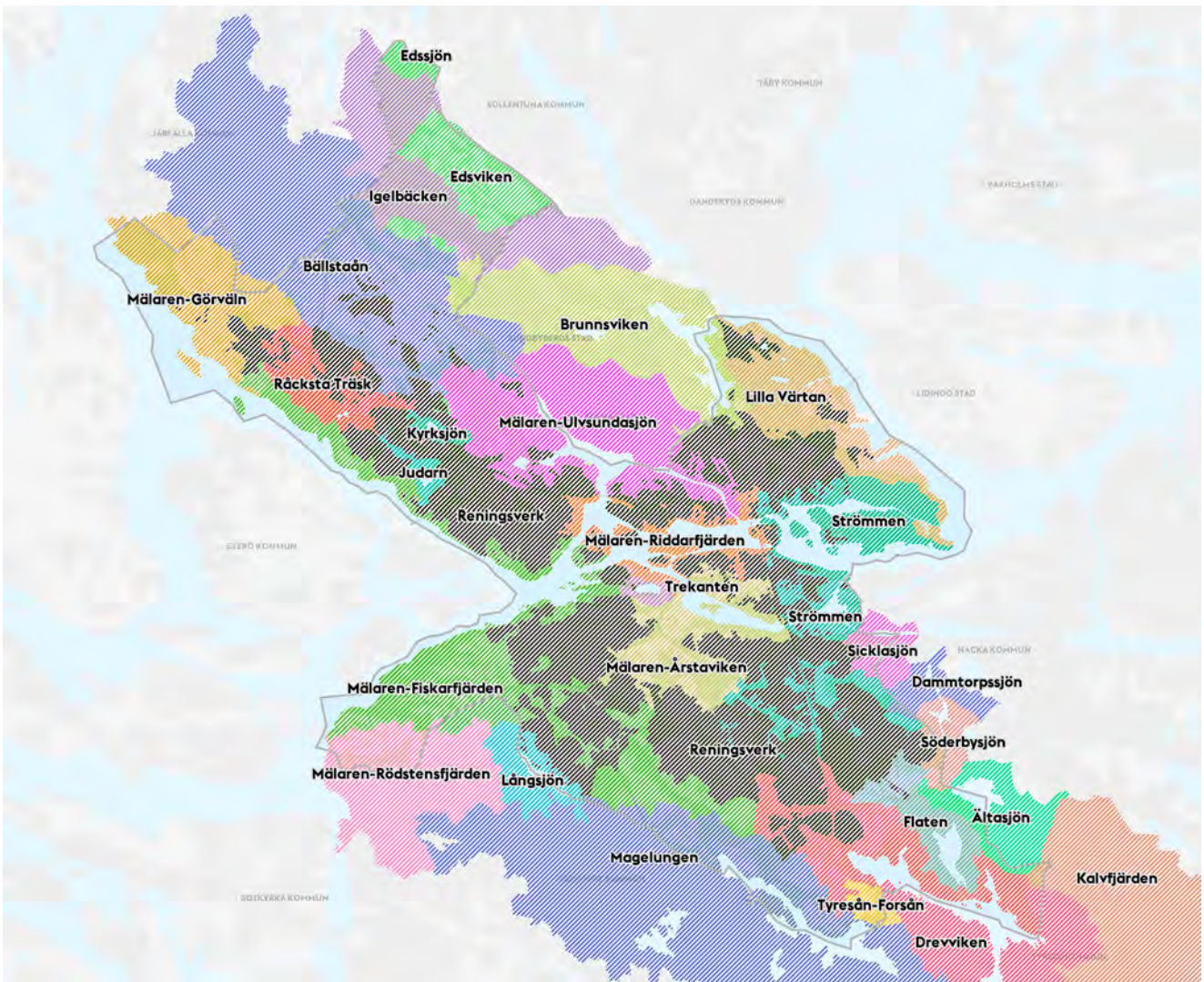
Sedan 2014 finns en regional handlingsplan för klimatanpassning i Stockholms län. I den finns förslag till insatser som ger stöd för kommunernas fysiska planering. Stockholms miljöprogram och dagvattenstrategi anger stadens inriktning för att nå en klimatanpassad stadsutveckling. Ett annat viktigt bidrag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



Länk

Hållbar dagvattenhantering – stadens åtgärdsnivå och riktlinjer
stockholmvattenochavfall.se

Ekosystemtjänster kan användas i klimatanpassningsarbetet
miljobarometern.stockholm.se



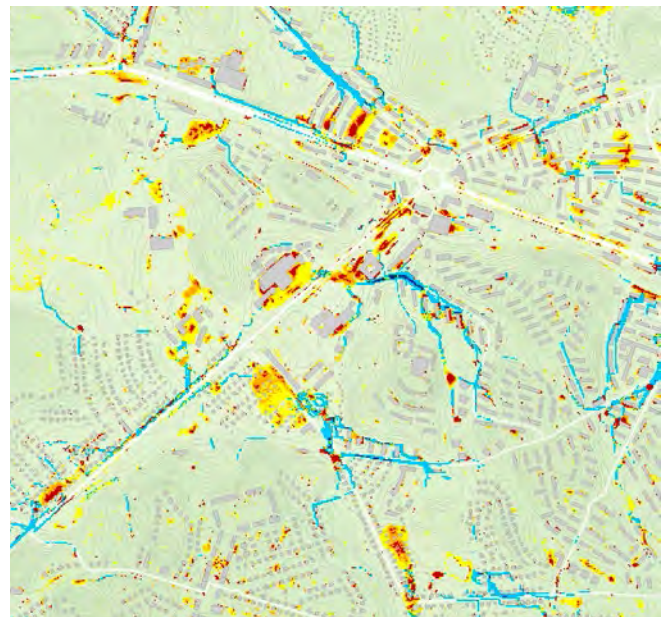
Kartan visar naturliga och tekniska avrinningsområden. Ett avrinningsområde är den yta som samlar upp nederbörd som sedan rinner till sjöar, vattendrag och kustvatten eller leds till reningsverk



Vattenskyddsområdet Östra Mälaren samt vattenförekomster och ekologisk status

viss.lansstyrelsen.se, 2017

- God ekologisk status
- Måttlig ekologisk status
- Otillfredställande ekologisk status
- Dålig ekologisk status
- Vattenskyddsområde



Utsnitt från Stockholms skyfallmodell som indikerar sannolikhet för marköversvämning vid skyfall (100-årsregn) samt hur vatten rinner av på markytan

som buffert vid höga vattenstånd. För exploateringsprojekt utmed Bällstaån studeras den typen av insatser tillsammans med åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten. Ett kommunövergripande samarbete kring Bällstaån mellan Stockholm, Järfälla, Solna och Sundbyberg ger stöd för de berörda kommunernas bebyggelseplanering längs ån.

Höga vattennivåer kan påverka möjligheten att leda bort dagvatten och avloppsvatten. Vid högvatten är det viktigt att mark, bebyggelse och de lägst liggande delarna av avloppssystemet i byggnader ligger på en nivå som tillåter dagvatten och avloppsvatten att ledas bort med självfall mot recipient och till det allmänna avloppssystemet. Lägsta tillåtna anslutningsnivåer kommer att ses över som ett led i stadens klimatanpassning.

Skyfall och hållbar dagvattenhantering

Enligt SMHI väntas den årliga nederbörden i Stockholm öka med närmare 30 procent mot seklets slut samtidigt som regnen gradvis blir fler och mer intensiva. När staden växer behöver ökade dagvattenflöden hanteras och lokala fördröjnings- och reningsåtgärder säkerställas. Stadens dagvattenstrategi syftar till en långsiktig dagvattenhantering som tar hänsyn till både vattenkvalitet, kapacitet och stadsmiljö. Stadens riktlinjer för dagvattenhantering framhåller värdet av ytor med många funktioner. Förutom att samla upp och fördröja dagvatten kan dessa ytor användas för andra angelägna ändamål och bli ett attraktivt och funktionellt inslag i stadsmiljön, exempelvis för rekreation och biologisk mångfald, se även avsnitt Teknisk försörjning.

För att möjliggöra en klimatsmart växande stad behöver effekterna av skyfall hanteras. Skyfall kan utgöra en översvämningsrisk i tätorter eftersom kommunala dagvattensystem vanligtvis dimensioneras för regn med upp till 10 års återkomsttid. En skyfallsmodell för Stockholm visar sannolikheten för marköversvämmingar i stadsmiljön vid så kallat 100-årsregn. I samband med stadsutveckling behöver avrinningsvägar och avrinningsområden beaktas. Dessa sträcker sig ofta längre än till enskilda detaljplaneområden. Arbetet med stadens skyfallsplan indikerar att denna typ av frågor behöver lösas inom avrinningsområden och inte inom enskilda detaljplaner. I samband med stadsutveckling ska klimatanpassning av befintliga miljöer vara en viktig utgångspunkt.

Att göra Stockholm ”skyfallssäkert” kräver nya förhållningssätt i planeringen. För att minska negativa effekter av skyfall behöver dagvattensystemet kompletteras med avrinningsvägar på markytan. I vissa områden kan vattnet behöva styras till lågt liggande ytor där det är möjligt att samla upp och tillfälligt hantera stora vattenvolymer. Ytor som bedöms som nödvändiga för att klimatsäkra staden bör inte planläggas för

andra ändamål. Enligt stadens skyfallsmodell bör principer vid planering vara att bebyggelse bör undvikas i lågpunkter som riskerar att översvämmas, att avrinningsstråk på markytan bör hållas öppna för att erbjuda säkra avrinningsvägar, samt att befintlig bebyggelse inte bör utsättas för ökad risk att översvämmas.

Ett varmare stadsklimat

Temperaturen för Stockholm väntas enligt SMHI öka med mellan tre och fem grader till slutet av seklet. Med ett varmare klimat ökar risken för skadliga värmeböljor. Perioder av höga temperaturer kan påverka hälsan negativt, särskilt hos känsliga befolkningsgrupper. Behovet av kyla i bostäder och på arbetsplatser ökar samtidigt som uppvärmningsbehovet kan minska. Staden behöver växa så att den klarar ett varmare klimat utan att öka behovet av energikrävande kylning. Byggnader bör utformas för att kunna skärma av solinstrålning och ta tillvara svalare nattluft. Ett varmare klimat innebär också påfrestningar för stadens växtlighet och ekosystem. Ett välutvecklat nätverk av grönska och vattenytor är gynnsamt för att möta flera av den urbana miljöns klimatutmaningar. Grönska i stadsmiljön bidrar också till att utjämna höga temperaturer.

Farligt gods och andra riskkällor

För att en stad ska fungera behövs transporter och hantering av farligt gods som till exempel drivmedel och brandfarlig gas. Konsekvenserna av en olycka med dessa ämnen i en tät stad kan påverka många människor i olycksområdet. Olyckor med miljöfarliga ämnen kan också få omfattande konsekvenser för samhället, till exempel föroreningar av vattentäkter. Det är därför viktigt att den fysiska planeringen tar hänsyn till kända risker och sårbarheter.

Risk- och säkerhetsfrågor ska identifieras och analyseras i ett tidigt skede av planeringen. Detta gäller särskilt planering för överdäckningar. Generellt sett bör riskhantering ske inom 150 meter från identifierade riskkällor. Bebyggelse i riskutsatta lägen ska utformas på ett säkert sätt. Det är dock nödvändigt att i fysisk planering väga behovet av skydd mot olyckor mot övrig hänsyn till andra kommunala och statliga mål för hållbar samhällsutveckling. Det innebär att den acceptabla risken kan variera beroende på plats i staden och lokala förutsättningar. Inriktningen för riskhantering är att uppnå så stor riskreduktion som möjligt, med fokus på att förhindra omfattande konsekvenser av mer sannolika olyckstyper. Omfattningen av skyddsåtgärderna ska stå i proportion till den förändring av staden som föreslås och till hur skyddsåtgärderna påverkar den framtida användningen av bebyggelsen. Skyddsåtgärder i detaljplanering omfattar primärt åtgärder i den tillkommande bebyggelsen samt åtgärder vid källan. Kvantitativa kriterier för samhällsrisk ska inte avgöra lämpligheten för tillkommande bebyggelse då



Länk

Klimatrapporter för Stockholms län samt Länsstyrelsens rekommendationer för byggande vid vatten

lansstyrelsen.se

Risker i bebyggd miljö

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

Riskområden för markföroreningar

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

lansstyrelsen.se
miljobarometern.
stockholm.se



100-årsregn är ett extremt skyfall som förväntas inträffa en gång vart hundra år

dess kriterier inte tar hänsyn till de nyttor som genereras av stadsutvecklingen. Då det saknas central statlig vägledning om vad som är en säker stad gör staden egna bedömningar och riskanalyser som förankras med Länsstyrelsen.

I staden finns ett antal industrianläggningar som omfattas av särskilda säkerhetskrav med hänsyn till risken för olyckshändelser, så kallade Sevesoanläggningar. Vid byggande i områden som ligger i anslutning till primärleder för farligt gods eller andra riskkällor ska riskutredningar göras och lämpliga åtgärder vidtas.

Målpunkter för transporter av farligt gods bör i första hand lokaliseras till de utpekade verksamhetsområden, se avsnitt Näringsliv och kompetensförsörjning, som ligger i direkt anslutning till det primära vägnätet för farligt gods.

Stockholms stad arbetar också med åtgärder för att minska infrastrukturens omgivningspåverkan avseende olycksrisker. Dessa åtgärder inbegriper gatans utformning, hastighetsbegränsningar, tidpunkt för när transporter av farligt gods får ske samt att särskilt och sällsynt förekommande transporter eventuellt ska köra med lots. Det samma gäller för de farligaste klasserna av farligt gods vid användning av omledningsvägnätet. Det är även viktigt med en bra insatsberedskap

för inträffade olyckor och samarbete med brandförsvaret och relevanta transportorganisationer.

Existerande målpunkter med hög farlighetsklass och hög transportfrekvens, exempelvis drivmedelsstationer, som inte är belägna längs primära leder för farligt gods bör på lång sikt omlokaliseras eller omfattas av krav på dispens.

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

Markföroreningar

För att hushålla med marken vill staden återanvända områden som tidigare använts för till exempel industrier, bangårdar och hamnar. Det medför ofta behov av marksanering eller andra åtgärder. Markföroreningar riskerar även att spridas vid skyfall, översvämningar, ras, skred och erosion och kan då bland annat förorena vattentäkter. Dessa risker tilltar ytterligare i samband med klimatförändring.

Markens egenskaper och kvalitet är en viktig förutsättning för ett effektivt och hållbart byggande. Delar av stadens mark är i dag obebyggd på grund av komplexa markförutsättningar, vilket numera kan åtgärdas i samband med stadsutveckling. Inför all exploatering ska det göras en bedömning av risken för markföroreningar.

Byggande nära vatten

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för byggande vid Mälaren, Östersjön samt vid vattendrag och sjöar i Stockholms län. Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt vid Mälarens stränder och Östersjökusten placeras med en lägsta grundläggningsnivå på 2,70 meter räknat i höjdsystemet RH2000. För Mälaren är nivån baserad på nutida beräknat högsta flöde. För Östersjökusten baseras nivån på beräkningar om en förutspädd framtida havsnivå år 2200. Om bebyggelse planeras under Länsstyrelsens nivåer behöver staden visa att exploateringen inte blir olämplig.

Stadens bedömning är att mer specifika ställningstaganden bör göras i efterkommande planering och att frågorna måste prövas i varje enskilt fall utifrån en helhetssyn. Byggnadstekniska lösningar samt lokala skyddsåtgärder ska användas för att möjliggöra stadsutveckling. Det bör också finnas möjlighet till att kunna vidta mer storskaliga skyddsåtgärder inom ett rimligt tidsspann. Vid byggande utmed Mälaren räknar staden bland annat med de positiva effekterna av Slussens ombyggnad som kommer att minska översvämningensrisken i Stockholm och i Mälardalen för lång tid framöver.

En generell princip i staden är att lägsta vattenstånd för översvämningsskydd för sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner vid Östersjön ska läggas på en nivå på cirka 2,25 meter i RH2000, vilket motsvarar minst 100 års perspektiv. Stadens motiv till att tillämpa denna princip framgår av PM – Riktlinjer för dimensionerande havsvattennivåer i exploateringsprojekt i Stockholm, 2015-12-17 – och baseras på kunskapsunderlag från SMHI speciellt framtagna för Stockholm. Staden bevakar kunskapsutvecklingen när det gäller havsnivåhöjningen, särskilt när det gäller regionala variationer och prognoser för Östersjöområdet och kan komma att göra nya ställningstaganden om kunskapsläget förändras.



Även en översiktlig kartläggning av situationen ska i de flesta fall utföras.

Risk för ras, skred och erosion

Markförhållandena i Stockholm präglas främst av berg eller morän men det förekommer även lerjordar och moränlera. Vid kraftiga regn, översvämning eller snösmältning kan särskilt lerjordar påverkas. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, har genomfört översiktliga stabilitetskarteringar för delar av Stockholms stad som visar att kommunen i stort inte är särskilt exponerad för dessa olycksrisker. Ett förändrat klimat kan dock innebära att risken för ras och skred ökar till följd av förändrade grundvattenförhållanden och markegenskaper.

Geotekniskt komplicerade förutsättningar innebär vanligtvis behov av förstärkningar av marken. Ny bebyggelse, infrastruktur och fyllning ovan mark kan försämra markens stabilitet. Det är därför viktigt att de geotekniska egenskaperna utreds och hanteras i den fysiska planeringen. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar eller tunnelbana finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan påverka människors hälsa. Detta kan förebyggas genom att byggnaderna konstrueras så att markvibrationer inte sprids till byggnaderna.

Beredskapsperspektiv

Ett förändrat omvärldsläge och ökad osäkerhet i närområdet har lett till att regeringen har återupptagit en sammanhängande planering för totalförsvaret. Höga krav ställs på fungerande säkerhetsskydd inom flera samhällsfunktioner och det kan få konsekvenser också för Stockholm som stad. Den största risken är bristande informations- och it-säkerhet. Digitaliseringen leder till större sårbarhet samtidigt som hoten ökar.

Planeringsinriktningar

- Ny bebyggelse bör placeras utanför områden som riskerar att påverkas av skadliga översvämningar till följd av höga vattennivåer. Alternativt ska markytan höjas, bebyggelse placeras och utformas så att viktiga samhällsfunktioner inte påverkas negativt eller skyddsåtgärder genomförs. Klimatanpassning av befintliga miljöer ska vara en viktig utgångspunkt vid stadsutveckling.
- Ny bebyggelse ska undvikas i lågpunkter och större rinnstråk som är av betydelse för att klimatsäkra staden. Ny bebyggelse ska höjsättas och utformas för att klara 100-årsregn och så att befintlig bebyggelse i lågpunkter inte utsätts för ökad risk.
- Vid stadsutveckling ska en robust och klimatanpassad dagvattenhantering byggas ut och tekniska och naturliga avrinningsområden beaktas. Mångfunktionella ytor ska användas för att fördröja, utjämna och rena vattenflöden.
- Ny bebyggelse i anslutning till vägar, järnvägar och industrier där farligt gods hanteras ska utformas efter platsspecifika analyser och åtgärder.
- Stadsmiljöer ska utvecklas så att det inte uppstår olägenheter för människors hälsa med hänsyn till buller och luftföroreningar. Skydds- och reningsåtgärder ska i första hand inriktas på källan. Barns utomhusmiljö ska särskilt beaktas med hänsyn till luft och buller.
- I stadsutvecklingen ska stadens lokala åtgärdsprogram beaktas och bidra till att nå god status i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten. Möjligheter till rening av förorenat vatten genom naturliga lågpunkter, dammar och våtmarker ska tas tillvara.
- Där markföroreningar, ras- och skredrisk eller översvämningrisk identifierats vid stadsutveckling ska skydds- och säkerhetsåtgärder genomföras för att säkerställa markens lämplighet samt hantera effekterna av eventuella markvibrationer. Barns utomhusmiljö ska särskilt beaktas med hänsyn till markföroreningar.



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



Teknisk försörjning

Alla som bor och verkar i Stockholm behöver tillgång till rent vatten, hållbar energi, fungerande avlopp, snabbt bredband och en resursorienterad avfallshantering. Staden har sedan länge effektiva och storskaliga försörjningssystem. Stockholms kraftiga tillväxt innebär ytterligare behov av kapacitet och teknisk funktion. Långsiktiga strategier behövs för omställning mot minskad klimatpåverkan, olika kretsloppssystem samt innovativa och effektiva tekniska lösningar som utgår från användarnas behov. Lednings- och produktionssystemen syns inte alltid i stadsrummet, men kräver eget utrymme, ibland även skyddsavstånd, och konkurrerar ofta med andra markanspråk.

80%

av Stockholms värme- och varmvattenbehov täcks av fjärrvärmesystemet.

På väg mot en fossilbränslefri stad

Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040 och år 2020 ska utsläppen sänkas till 2,3 ton koldioxid/invånare. För att nå målet behöver de fossila bränslena fasas ut, energi-behovet minska, energiåtervinningen öka och nya smarta tekniska lösningar tillämpas. Stadens energisystem påverkas i hög grad av omvärldsfaktorer och Stockholm försörjs till stor del av energi som produceras utanför kommunens gränser. Staden har viss egen rådhighet inom energiområdet. Framst genom ett strategiskt systemtänkande vid utveckling av stadsstrukturen på ett sätt som bidrar till hållbart resande, lägre resursförbrukning

och lokal energiproduktion. En medveten användning och utveckling av stadens egna fastigheter och fordon bidrar också till att nå målet.

Systemtänkande innebär bland annat satsningar på öppen fjärrvärme där värme och kyla kan flyttas lokalt mellan verksamheter med olika behov, lagras eller distribueras i det stora nätet. Denna typ av lösningar ökar tåligheten i systemet och möjliggör handel med energi mellan storskalig produktion i kraftvärmeverk och småskalig produktion i fastigheterna. Värme från avloppsvatten återvinns i stadens reningsverk men kan också återvinnas



Hagsätra-Rågsved har stora stadsutvecklingsmöjligheter, bland annat genom den kapacitetsökning som utbyggnaden av tunnelbanan innebär. Hagsätra-Rågsved är ett av stadens fyra fokusområden.

lokalt. I Stockholms miljöprofilområde Norra Djurgårdsstaden genomförs och prövas smarta elnät och integrering av fjärrvärme med låg-energihus. Vid stadsutveckling ska möjligheten till lokal energiproduktion främjas. Av underhållskäl bör passiva lösningar prioriteras framför mer tekniktunga alternativ.

Satsningar på energieffektivisering av den befintliga bebyggelsen är viktiga för att sänka energiförbrukningen. På Järvafältet har storskaliga projekt genomförts på senare år, vilket ger god kunskap inför ytterligare effektiviseringar i stadens bestånd.

Solenergipotentialen bör tas till vara såväl vid ny bebyggelse som för befintliga byggnader och stadsbyggnadselement, till exempel solvända bullerskydd. Tekniska lösningar för energilagring samt teknik för solvärme och solceller behöver ges utrymme och integreras i den gestaltade stadsmiljön.

Från 2019 ska alla nya offentliga byggnader vara ”nära-noll-energibyggnader”. År 2021 ska alla nya byggnader oavsett användning ha nått samma nivå. Vad som räknas som nära noll definieras i Sverige av Boverket.

Fossilfrihet förutsätter även tillräcklig tillgång till och långsiktig försörjning av förnybara drivmedel. Drivmedelsstationer som kan tillhandahålla gasformiga drivmedel, alkoholer och el för fordonsdrift kan innebära andra förutsättningar än dagens etablerade strukturer för tankställen.

Driftsäker och robust energiförsörjning

Stockholms värme- och varmvattenbehov täcks till 80 procent av fjärrvärmesystemet som också delvis producerar elkraft. Näten är till stor del ihopkopplade med flera kommuner i länet. Regionens kraftiga tillväxt kräver mellankommunala samarbeten kring befintliga system och hur framtida behov bäst ska lösas. Lövstaområdet i västra Stockholm är ett reservat för teknisk försörjning där en ny energiproduktionsanläggning kan tillkomma. Vid stadsutveckling behöver hänsyn tas till de behov av verksamhetsytor och skyddsavstånd som krävs för att bedriva verksamhet för energiproduktion.

Stockholms Ström är ett samarbetsprojekt som ska skapa ett driftsäkert och robust stam- och regionnät för el i regionen genom att ändra ledningsdragningen från luftburna ledningar till markförlagda. Förutom att det säkrar



Vattnet i kranen

Varje dag får närmare 1,3 miljoner invånare och företag i länet sitt vatten via Mälarens dricksvattnenät.

Stockholms dricksvatten produceras vid vattenverken i Norsborg och Lovö som hämtar sitt vatten från Mälaren. Råvattnet renas i flera steg innan det pumpas ut på ledningsnätet och levereras till konsumenterna.

Källa: Stockholm Vatten och Avfall

Stockholmsregionens framtida elförsörjning ger det ny mark för stadsbebyggelse. Ett flertal delprojekt inom Stockholms Ström berör Stockholms stad.

Projektet Storstockholm Väst ska förstärka ursprungliga åtgärder i Stockholms Ström. Det innebär bland annat en ny förbindelse som är tänkt att ersätta dagens ledningar på sträckan Hamra-Överby-Beckomberga-Bredäng-Kolbotten samt Odensala och Överby. Projektet innebär också behov av såväl stationsåtgärder som nya stationer.

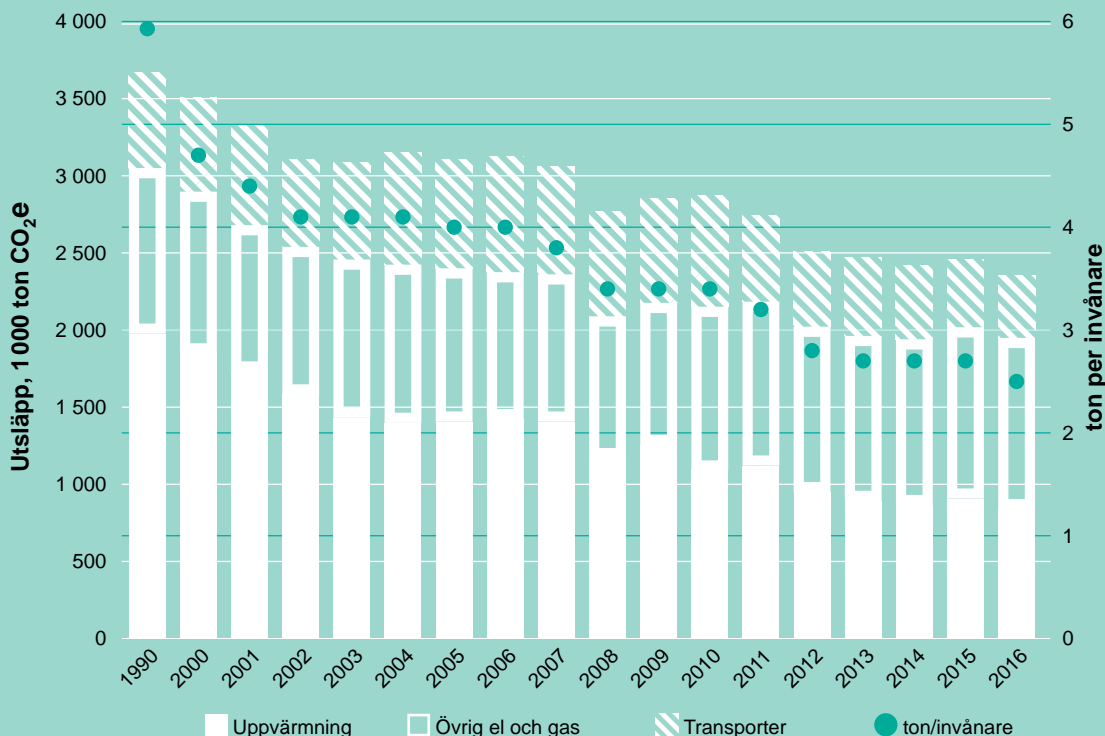
Långsiktig och säker dricksvattenförsörjning

Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel och det är avgörande att långsiktigt trygga dess kvalitet och kvantitet. Mälaren försörjer mer än två miljoner människor med dricksvatten. Även om kvaliteten är hög och tillgången i nuläget god innebär klimatförändringar, samhällsförändringar och en snabbt ökande befolkning stora utmaningar för den framtida vattenförsörjningen. På regional nivå har arbete påbörjats med en regional vattenförsörjningsplan. Staden ser för närvarande över behoven till år 2040 avseende vattentäkt, vattenverksamhet och vattennät. En översyn ingår också av behovet av samverka med andra vattenproducenter för att säkra Stockholmsregionens vattenförsörjning. En avgörande fråga gäller tillgången till reservvatten som i dagsläget är otillräcklig.

Mälaren är en sårbar ytvattentäkt med visst skydd genom vattenskyddsområdet Östra Mälaren. Även om Mälaren i huvudsak påverkas från områden uppströms Stockholm är utsläppen från staden inte utan betydelse. Föroreningar som tillförs via dagvatten, problem med bräddningar och läckage från avloppsnätet samt andra förorenande verksamheter behöver minskas. Ökad nederbörd och fler extrema väderhändelser riskerar att öka föroreningsmängderna. Regleringen av Mälaren i förhållande till Östersjön kan också påverka utvecklingen. En förhöjd havsnivå kan på längre sikt få stora effekter och förutsätter lämpliga åtgärder i ett större samhällsperspektiv. Ombyggnaden av Slussen minskar risken för översvämningar samt säkrar vattentillgången för de cirka två miljoner människor som får sitt dricksvatten från Mälaren.

Stockholms reservvattentäkt Bornsjön ligger i Salems kommun och kan användas vid akuta händelser. I dag är reservkapaciteten otillräcklig om Mälaren skulle bli obrukbar som dricksvattentäkt.

Grundvatten är också en viktig naturresurs och del i vattnets kretslopp. Stockholm har i Brunkebergsåsen en stor grundvattentillgång som är viktig eftersom den tar emot och infiltrerar regnvatten. Även om Stockholms grundvatten i dag inte används till dricksvatten behöver det skyddas från ytterligare föroreningar. Vattnet



Stockholms CO₂-utsläpp

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

Källa: Miljöbarometern

som tillförs stadens sjöar och vattendrag utgörs till stor del av utströmmande grundvatten.

Framtidens avloppshantering

Avloppsreningsverken i Henriksdal och Bromma tar emot och renar avloppsvatten från drygt en miljon människor och industrier i Stockholmsområdet. Avloppsvatten från sydvästra Stockholm leds till Himmerfjärdens avloppsreningsverk i Botkyrka. För att möta behoven hos den växande befolkningen behöver avloppssystemen byggas ut och förnyas. Stockholms framtida avloppsrening är ett viktigt infrastrukturprojekt som innebär att reningsverket i Bromma avvecklas och att en 14 kilometer lång tunnel byggs för att leda avloppsvattnet från västerort till Henriksdals reningsverk. Där ska ny teknik göra reningen effektivare samtidigt som kapaciteten ökas.

Modernisering och utbyggnad av ledningsnät för VA är en stor framtida infrastrukturfråga. I staden finns närmare 200 mil ledningsnät som hanterar avloppsvatten. Ungefär hälften av ledningsnätet består av så kallade kombinerade system där avloppsvatten och dagvatten leds i samma ledningsnät till reningsverk. I resterande system leds dagvatten separat från avloppsvattnet. För att möta behoven från nya exploateringar och framtida klimatförändringar behöver staden successivt titta på möjligheter till fler separerade ledningssystem. På så sätt frigörs kapacitet i avloppsnätet för anslutning

av ny bebyggelse. En fördel är också en minskning av de tillfällen när avloppssystemen riskerar att svämma över till följd av kraftiga regn. Ett utbyggt separerat nät får dock inte innebära att större mängder orenat dagvatten leds till stadens vattenområden. Detaljeringsgraden i den planering som sker på områdesnivå är en lämplig utgångspunkt för att förutse och planera VA-verksamhetens utbyggnadsbehov. Samverkan behövs med de lokala åtgärdsprogram som under de närmaste åren tas fram för stadens vattenförekomster.

Modern och resurseffektiv avfallshantering

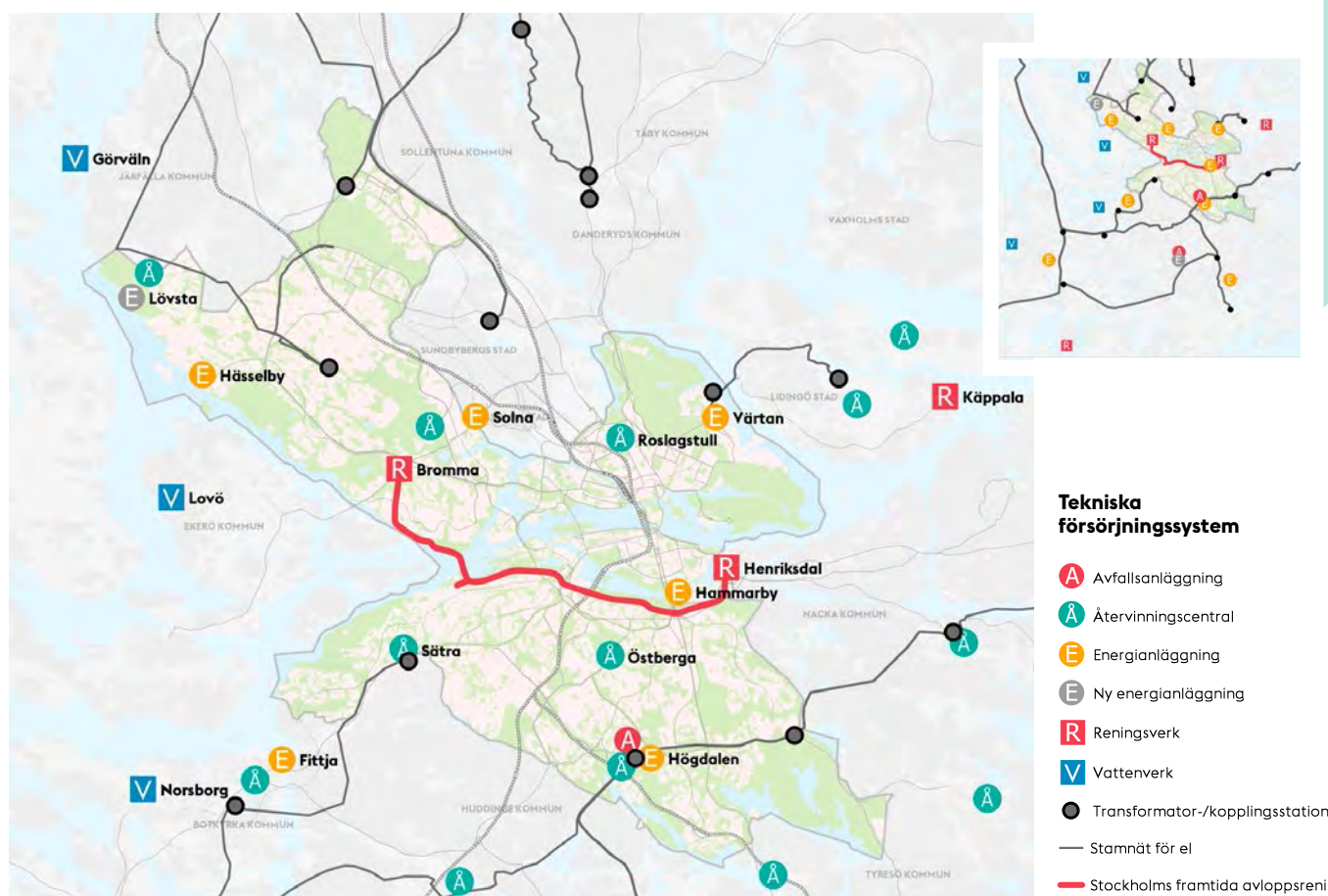
Stadens avfallsplan redovisar långsiktiga utgångspunkter för hur avfallens mängd och farlighet ska minska. Allt avfall måste tas omhand på ett korrekt sätt för att inte påverka miljö och folkhälsa. En stockholmare producerar cirka 480 kg hushållsavfall per år (2015) och trenden är sjunkande. Stadens mål är att väsentligt öka andelen matavfall som samlas in och har beslutat att anlägga en sorteringsanläggning i Högdalen där hushållens matavfall ska sorteras i stor skala.

När nya stadsdelar byggs krävs moderna, resurseffektiva och hållbara avfallslösningar. Maskinella system för insamling är en förutsättning för att möta framtidens behov. Sopsug ska i första hand väljas vid nybyggnation i större stadsutvecklingsområden. Det ska vara lätt att göra rätt i fastigheten. Utrymmen för system

EU:s avfallshierarki

Stockholms avfallsplan 2017–2020 utgår från EU:s avfallshierarki som innebär att förebygga avfall, återanvända, materialåtervinna, energiåtervinna och som sista åtgärd lägga avfallet på deponi.

Stockholms stads avfallsplan



Allmänna intressen

Allt byggande, stadsplanering och produktion av varor och tjänster genomförs med stor hänsyn till ekosystemens långsiktiga bärförmåga

Strategi för Stockholm som smart och uppkopplad stad



och för olika avfallsfraktioner ska säkerställas för att underlätta insamling och hämtning. Vid mindre kompletteringar bör helhetsgrepp tas för både befintlig och ny bebyggelse.

Avfallet ses mer och mer som en resurs. Långsiktigt god hushållning med råvaror och avfall är ett viktigt allmänt intresse och ytor för effektiv avfallshantering behöver tillgodoses. Till exempel behövs plats för återvinningscentraler, återvinningsstationer, miljöstationer för farligt avfall och källsorteringsplatser för att möjliggöra en miljöriktig avfallshantering. Det behöver också säkerställas områden för större avfallsanläggningar och här behövs en regional samverkan för att hitta de bästa lösningarna. Staden ser också över möjligheterna till en resurseffektiv hantering av de stora mängder avfall som uppkommer vid bygg- och infrastrukturprojekt.

Avfallsaspekter behöver generellt integreras bättre i planering och utveckling av stadens fysiska miljö och i arbetet med att minska resursförbrukningen. Kretslopp av material, produkter och tjänster behöver möjliggöras. I en cirkulär ekonomi är livslängden på material och produkter längre och mängden avfall och uttaget av råvaror är också mindre.

Kommunaltekniska ytor för en väl fungerande stad

Förutom att det behövs välutvecklade tekniska system för stadens försörjning av el, värme, gas, vatten, avlopp och avfall måste en väl fungerande skötsel av hela staden kunna utföras löpande. Allt från daglig renhållning till mer omfattande och årstidsbundna insatser som snöröjning och sandupptagning är viktiga för stadens funktionalitet. Även frågan om hur hanteringen av snö samt olika typer av massor som berg, grus och jord kan lösas är av stor betydelse inte minst för att minska transportbehoven. I samband med stadsutveckling behöver behoven av kommunaltekniska ytor tillgodoses.

En smart och uppkopplad stad

Informations- och kommunikationsteknik är inte enbart hård infrastruktur utan handlar även om datalagring, informationsutbyte, analys samt att möjliggöra nya tjänster inom områden

som utbildning, vård och omsorg. I Stockholm finns redan många kommunala e-tjänster som invånare och företag kan använda. En hel-täckande, öppen och konkurrensneutral digital fiberinfrastruktur som grund för de digitala systemen och Kista Science City som ett framstående kluster för näringsliv, forskning och utveckling inom branschen (bland annat 5G-utveckling) är avgörande för Stockholms utveckling. Miljöprofilstadsdelen Norra Djurgårdsstaden är en viktig testbädd för nya digitala lösningar.

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

Planeringsinriktningar

- Energieffektiva hus, strategier för produktion, återvinning och lagring av energi samt kretsloppslösningar för återvinning av restprodukter ska vara utgångspunkter när befintliga områden förnyas och nya stadsdelar byggs. Möjligheter till lokal energiproduktion, exempelvis solenergi ska främjas.
- Leveranssäkra och miljöanpassade system för dricksvattenförsörjning och avloppshantering ska byggas ut i takt med att staden växer.
- Återvinningsstationer, miljöstationer och källsorteringsplatser i offentliga miljöer ska integreras i stadsmiljön och utformas för att vara lätta att använda.
- Behoven av kommunaltekniska ytor som är av betydelse för stadens försörjning ska preciseras och tryggas genom tillräckliga fysiska utrymmen i staden.
- Utbyggnaden av digitala system ska säkerställas och möjligheter att integrera smarta tekniska lösningar i ny bebyggelse ska tas tillvara.





5 Lokala utvecklings- möjligheter



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

Lokala utvecklingsmöjligheter

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

1,3

miljoner invånare beräknas bo i Stockholms stad år 2040.



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

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

Beskrivningarna i kapitlet utgår främst från analyser gjorda inom områdesplaneringen. Stadens förvaltningar och nämnder har bidragit till att identifiera olika behov och utvecklingsmöjligheter, till exempel idrotts- och skolbehov samt de behov och möjligheter som framkommit i stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsplaner. För att säkerställa stadens långsiktiga grundskolebehov till år 2040 uppdateras rapporten Samordnad grundskoleplanering i Stockholm (SAMS) årligen. Den bedömning som redovisas för grundskolbehovet i översiktsplanen är en tolkning av SAMS-rapporten, maj 2017. Under samrådet genomfördes en dialogturné som besökte samtliga stadsdelsområden. De synpunkter som inkom vid dessa dialogtillfällen tillsammans med de skriftliga samrådssynpunkterna har varit värdefullt

































underlag till kapitlet. Efter genomförd utställning har ytterligare synpunkter inkommit och beaktats. Översiktsplanens stadsbyggnadsmål, planeringsinriktningar och utbyggnadsstrategi omsätts i stadens kontinuerliga arbete med planering på områdesnivå. Även riksintressebilagan är en viktig utgångspunkt.

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

Lokala stadsutvecklingskartor

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

Teckenförklaring till de lokala stadsutvecklingskartorna på sidorna 115–165

-  **Stadsutvecklingsområde – omvandling**
Område som föreslås omvandlas till blandad stadsbyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Omvandlingen kan innebära helt eller delvis ändrad markanvändning.
-  **Stadsutvecklingsområde – komplettering**
Område med blandad stadsbyggelse där omfattande komplettering föreslås. Området kan kompletteras med bostäder, service, verksamheter, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att förstärka de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Komplettering ska göras med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. Inom området kan finnas delar där större strukturförändringar föreslås.
-  **Område där komplettering kan prövas**
Område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov.
-  **Strategiskt samband**
Samband som är strategiskt viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske via olika typer av åtgärder som att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlade gator. De strategiska sambanden kompletterar urbana stråk samt lokala kopplingar.
-  **Lokalt samband**
Lokala samband som är viktiga för att uppnå målet om en sammanhängande stad. Kopplingar kan ske via olika typer av åtgärder som att utveckla stadsrum med byggande, parkstråk, aktivitetsstråk, målpunkter och omvandlade gator. Lokala samband kompletterar strategiska samband, urbana stråk och stadsgator av lokal karaktär.
-  **Urbant stråk**
Överbreda gator i lokala vägnätet och motortrafikleder med sidoområden som på kort eller lång sikt omvandlas till levande stadsmiljöer. Dessa kopplar samman befintliga stadsdelar på ett effektivt och varsamt sätt längs hela sträckan eller på delsträckor. Gatorna kommer ha en fortsatt viktig lokal och regional trafikfunktion för person- och näringslivstransporter, men kompletteras med gång- och cykelvägnät både längs med och tvärs över gatan. Därutöver prioriteras utrymme i de flesta fall för högkvalitativ kollektivtrafik.
-  **Stadsgata av lokal karaktär**
Gata som i huvudsak endast berör stadsdelsnämndsområdet och som på kort eller lång sikt föreslås omvandlas till stadsgata, med ny blandad bebyggelse, längs hela sträckan eller på delsträckor. Stadsgatan utformas som ett attraktivt offentligt rum med en framkomlig och säker stadstrafik med gång, cykel och bil. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov.
-  **Utvecklingsområde regionalt ekologiskt samband**
Område där förstärkningar föreslås i den regionalt betydelsefulla ekologiska infrastrukturen. Samtidigt kan rekreativa kvaliteter utvecklas för att berika närmiljön.
-  **Utvecklingsområde kommunalt ekologiskt samband**
Område där förstärkningar föreslås i den kommunalt betydelsefulla ekologiska infrastrukturen. Samtidigt kan rekreativa kvaliteter utvecklas för att berika närmiljön.
-  **Centrum**
Centrum är indelade i fyra kategorier utifrån storlek, funktion och förutsättningar: Tyngdpunkt med regional funktion, Centrum för flera stadsdelar, Lokalt stadsdelscentrum och Litet lokalt centrum. Centrums är viktiga för att uppnå målet om en god offentlig miljö med levande lokala centrum.
-  **Viktiga mötesplatser**
Platser som har stor betydelse för att uppnå målet om en sammanhängande stad och en god offentlig miljö. Mötesplatserna omfattar samlingslokaler och andra mötesplatser (se sid 93), idrottsanläggningar och skolor som lockar besökare från olika delar av staden och därigenom bidrar till att människor med varierande bakgrund möts samtidigt som stadsdelarnas lokala identitet stärks. Viktiga mötesplatser kompletterar centrum och parker.
-  **Föreslaget naturreservat**
Område där utredning om naturreservatsbildning pågår.
-  **Pågående eller beslutad spår- och vägutbyggnad**
-  **Spår eller väg i pågående förhandling**
-  **Kollektivtrafik stornät**
Stornätet är kollektivtrafikens ryggrad och binder samman kommuncentra samt andra viktiga noder i länet med varandra. Inom Stockholms stad förbinder stornätet olika stadsdelar med varandra och med viktiga knutpunkter. Trafikslag anpassas utifrån resandeunderlag och kapacitetsbehov.
-  **Stockholms cykelpendlingsstråk**
Pendlingsnät som skapar ett sammanhängande system, knyter ihop stadsdelarna samt kopplar ihop över kommungränsen.
-  **Verksamhetsområde**
Verksamhetsområde med möjlighet till industri och störande verksamheter, hamn, terminal och viss kommunalteknisk och teknisk försörjning.
-  **Tekniska försörjningssystem**
Större anläggningar för tekniska försörjningssystem.
-  **Ny tunnelbanestation**
-  **Ny järnvägs- eller pendeltågsstation**
-  **Ny spårvägsstation**
-  **Tunnelbanestation**
-  **Järnvägs- eller pendeltågsstation**
-  **Spårvägsstation**
-  **Station som ska avvecklas**
-  **Båthållplats**
Hållplatser för passagerare på vatten. Kan i vissa fall användas för angöring av godstransporter och varuleveranser.
-  **Natur- och kulturresevat, nationalstadspark eller världsarv**
-  **Naturmark**
-  **Vatten**
-  **Väg**
-  **Tunnel**
-  **Spår**



Historiska nedslag

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

Rinkeby-Kista

Utvecklingsmöjligheter

Rinkeby-Kista har en unik potential. Här förenas en internationellt mångsidig befolkning med flera servicecentrum, arbetsplatsområden och utmärkta kommunikationer. Kista är ett av landets och regionens mest betydelsefulla arbetsplatsområden. Gemensamt för stadsdelsområdet är att bostadsbeståndet behöver kompletteras samtidigt som de offentliga rummen behöver rustas upp. Det är viktigt att öka blandningen av verksamheter, bostäder och högre utbildning för att ytterligare öka Kistas attraktivitet. Kista-Järva är i översiktsplanens utbyggnadsstrategi utpekad som ett av fyra fokusområden och Kista är även utpekad som en regional stadskärna i RUF5 2050.



49 273

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

67 125

Behovet av lokala mötesplatser i stadsdelsområdet är stort och samhällsservicen behöver stärkas. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara två nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det behövs även ytterligare förskolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre konstgräsplaner, tre idrottshallar, en friidrottsanläggning och ett friluftsbad. Ett friluftsbad planeras på Järvafältet. Kulturlivet behöver ges ökat utrymme i området. Insatser för att öka tryggheten i området är angeläget.

Beslutade infrastruktursatsningar är viktiga förutsättningar för utvecklingen av området. Till exempel kommer planeringen för ny tunnelbana mellan Akalla och Barkarby att knyta ihop

stadsdelsområdet med Järfälla. Dessutom pågår utbyggnad av Förbifart Stockholm och planerad byggstart av Tvärbanan till Kista är 2018. Även utveckling av busstrafikens stomlinjer och fortsatt utbyggnad av huvudcykelstråken kommer förbättra tillgängligheten inom och till andra stadsdelar och grannkommuner.

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

Rinkeby-Kista har en
unik potential



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

Kista

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

Kista har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling genom att fortsätta på den inslagna vägen mot en än mer attraktiv stadsmiljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder, service och högre utbildning. Här är Husby och Akalla en resurs för Kistas expansion med förbättrade kopplingar samt nya bostäder och arbetsplatser. Det finns behov av att lyfta de offentliga miljöerna och sträva efter lokaler i bottenvåningarna vid stråk och knutpunkter till exempel vid Jan Stenbecks torg, längs Hanstavägen, Torshamnsgatan och Kistagången. En fortsatt utveckling av Kistamässan är angeläget för att stärka den som en betydelsefull arbetsplats, målpunkt och mötesplats för besökare från övriga Sverige och

världen. Kista galleria är mycket välbesökt och möjligheterna ska undersökas att komplettera med bostäder och arbetsplatser samt handelsytor som öppnar sig mot omgivande gator. Genom att också skapa förutsättningar för fler stadskvaliteter och service som till exempel restauranger, kaféer, hotell och kultur skapas en attraktiv stadsmiljö för både boende och företag.

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

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

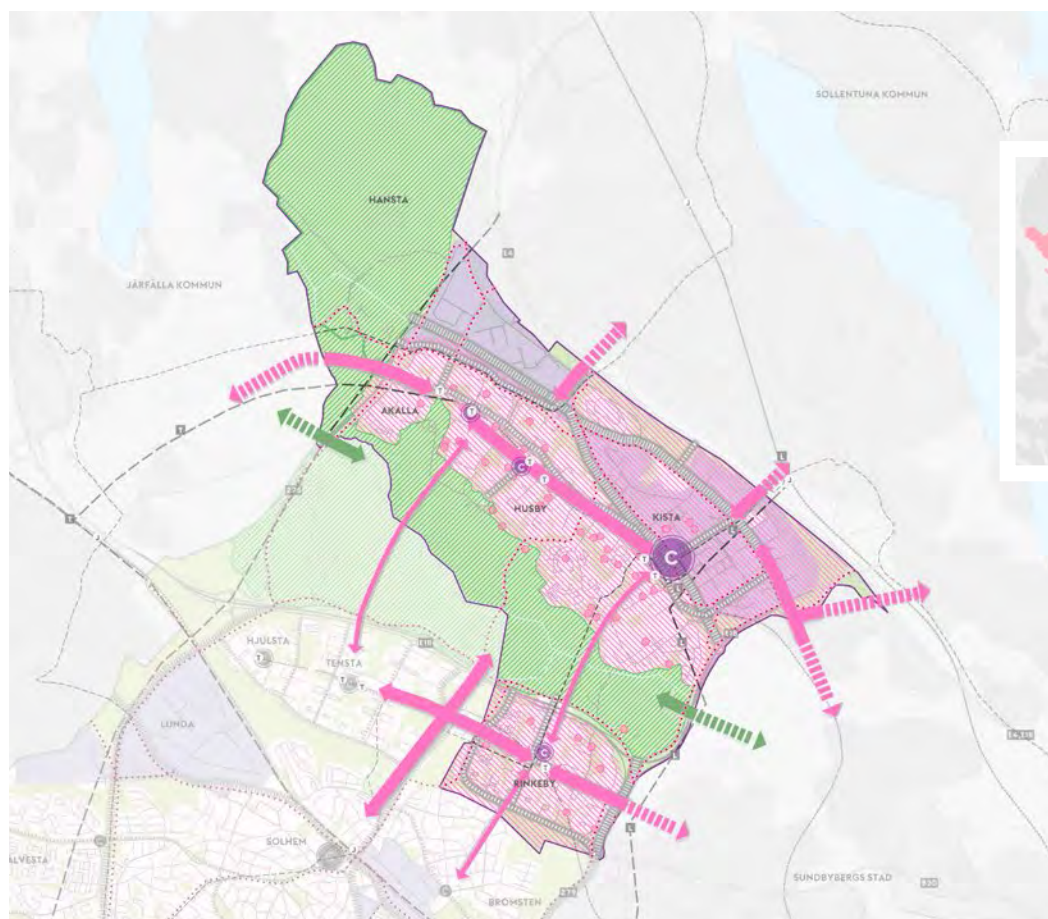
Riksintressen

Kommunikationer

- E4
- E4 Förbifart Stockholm
- E18
- Väg 275 – Akallavägen/del av Hanstavägen
- Väg 279 – Ulvsundavägen
- Ostkustbanan (alldeles utanför området)
- Station Helenelund (alldeles utanför området)
- Luftfart
- Bromma flygplats

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Hansta Natura 2000-område



Teckenförklaring, se sidan 113

vägen, utöver delen som ingår i det primära vägnätet, samt Torshamnsgatan och Kista-gången kan på sikt omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse.

Rinkeby

Rinkebys karaktär utgörs huvudsakligen av lamellhus i två till åtta våningar. De högre husen är placerade mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd med planskilda korsningar för gående och biltrafik. Sedan 00-talet har området kompletterats med bostäder inom befintlig planstruktur. I närtid har Rinkebystråket byggts och Rinkebyterassen är under genomförande.

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

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

Husby och Akalla

Husby och Akalla byggdes samtidigt och är sammanbundna med Kista genom det prioriterade strategiska sambandet. Stadsdelarna är karaktäristiska för sin tid och trafikslagen är tydligt avskilda från varandra. Akalla industriområde är strategiskt beläget invid E4:an och den kommande Förbifart Stockholm, och är därför ett betydelsefullt arbetsplatsområde. Järvafältet skjuter in likt gröna kilar i bebyggelsen och bildar avgränsande parkrum i kontrast till fältets öppna och mer vildvuxna natur- och kulturlandskap. Husby Gård och Akalla By är viktiga målpunkter att värna och utveckla i stadsdelarna, till exempel genom ett mer attraktivt parkstråk från Husby centrum till Husby Gård. Akalla med inslag av storskalig bebyggelse i de centrala delarna dominerar. I Husby däremot är bebyggelsen mer enhetlig med flerbostadshus. Förnyelse av Husby centrum pågår.

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

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

Hansta

Hansta är en del av Järvakilen, som är strategiskt viktig som en regional grönstruktur. Den stora mängden fornlämningar visar att Hansta varit bebott sedan bronsåldern, och dalsänkorna i området kring Hägerstalunds gård präglas än i dag av kulturlandskapets öppna ängar. I början av 1900-talet blev Hansta militärt övningsfält men övergick i stadens ägo 1970. I dag är det ett naturreservat och ett populärt rekreativt område för boende i Stockholm, Järfälla och Sollentuna. Genom nya trygga gröna promenadvägar samt nya attraktioner och målpunkter kan Hanstas åtskiljande effekt minskas och sambandet till Barkarbystaden i Järfälla stärkas. Hägerstalund kommer att utvecklas till en landskapspark för rekreation med synliggjord kulturhistoria och nya naturvärden.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Hansta och Järvafältet med gårdar
- Kista gård



Den stora mängden fornlämningar visar att Hansta varit bebott sedan bronsåldern.



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

Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Spånga-Tensta

Utvecklingsmöjligheter

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



38 236

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

49 403

Utbyggnaden av Förbifart Stockholm pågår vilket ger nya förutsättningar för omkringliggande stadsdelar. En möjlig framtida förlängning av befintlig blå tunnelbanelinje som knyter ihop Hjulsta med Barkarby station skulle ha stor positiv inverkan på stadsdelsområdet. Stora delar av stadsdelsområdet befinner sig inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningensrisken. Flacka delar kan också påverkas av kraftiga regn. Områdets publika kulturverksamheter är både besöksmål och viktiga i det lokala sammanhanget. Stadsdelsområdet har behov av ytterligare mötesplatser för kultur och föreningsliv. Trygghetsskapande åtgärder ska beaktas i planeringen. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en konstgräsplan och två idrotts-hallar i stadsdelsområdet.

Tensta och Hjulsta

Tensta och Hjulsta utgörs huvudsakligen av lamellhus i två till åtta våningar – de högre husen har placerats mot Järvafältet varefter antalet våningar trappats ner mot söder. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd och

bebyggelsen är organiserad i relativt slutna kvarter. Under bostadsmässan 2006 kompletterades området bland annat med radhus. Tensta konsthall och parkourbanan i Nydalsparken är uppskattade målpunkter för hela Stockholm.

Genom stadsutveckling ska sammankopplingen av Tensta mot Solhem och Rinkeby förbättras och det är angeläget att förbättra gång- och cykelvägarna mellan områdena samt att parkstråket i Spångadalen och Tenstadalen utvecklas med nya attraktioner. Det prioriterade strategiska sambandet Tensta-Rinkeby-Spånga kan stärkas genom utveckling av bostäder, offentlig service och nya mötesplatser. Kopplingen till Rinkeby ska utvecklas med olika former av stadsutveckling, förbättrade gång- och cykelvägar samt eventuellt en bussförbindelse. Det är även angeläget med bra kopplingar till Järfälla kommun.

Tensta och Hjulsta har möjligheter till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. Fler bostäder av blandade storlekar och upplåtelseformer behövs för att minska trångboddhet och minska segregation. Tensta centrum kan utvecklas med ökad kommersiell service genom att nya bostäder och arbetsplatser skapas. Upprustning av befintlig bebyggelse och det offentliga rummet, till exempel parker, är högt prioriterad. Hjulsta torg har

potential att förbättras avsevärt med en tryggare miljö genom satsning på det offentliga rummet samt med kommersiell service. Befintlig kommersiell service och föreningsverksamhet ska värnas. För att koppla samman Spånga och Tensta kan Spångadalens få nya parkfunktioner och Spånga kyrkväg på sikt omvandlas till ett urbant stråk kantat med ny blandad bebyggelse längs delar av gatan. Vid Hjulsta trafikplats kan ett område som gränsar till Järfälla kommun utvecklas med blandad bebyggelse och stärka kopplingen till Barkarbystaden och Barkarby station.

Bromsten

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

Delar av Bromsten har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Detaljplanering pågår för omvandling av Bromstens industriområde till blandstad. Programarbete har påbörjats för östra delen av Bromsten längs Ulvsundavägen. Här finns stor potential för tillkommande bebyggelse och att stärka kopplingen till tunnelbanan i Rissne-Sundbyberg samt att knyta ihop stadsdelarna. Bromstenvägen och Spånga kyrkväg kan på sikt omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse. Duvbovägen kan på motsvarande sätt omvandlas till en stadsgata av lokal karaktär. Bromstensplan har potential

att utvecklas som ett lokalt centrum. Duvbovägen fungerar som en stomme för cykeltrafiken i området och kan stärkas. Utvecklingen i Bromsten ingår i det prioriterade strategiska sambandet Tensta-Rinkeby-Spånga vilket möjliggör många nya bostäder och offentlig service.

Lunda

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

Solhem, Flysta och Sundby

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

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

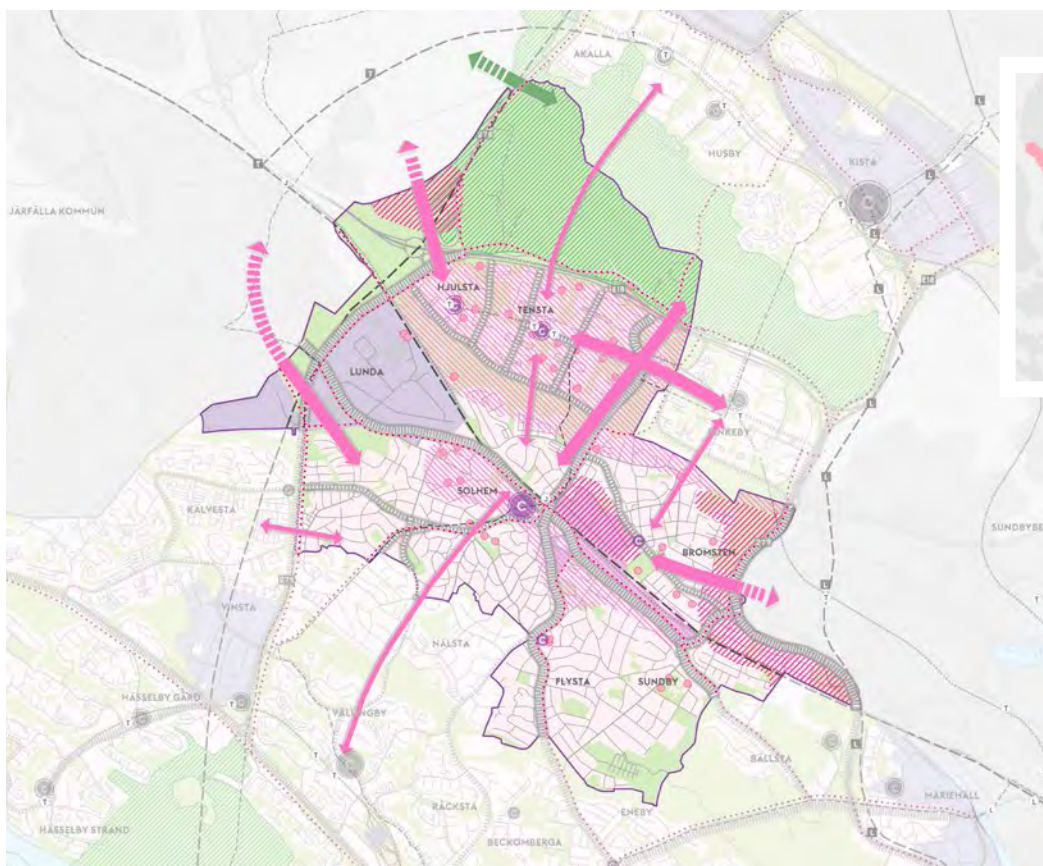
Riksintressen

Kommunikationer

- E18
- Väg 275 – Bergslagsvägen/Akallalänken
- E4 Förbifart Stockholm
- E4 Förbifart Stockholm/E18, Hjulsta trafikplats
- Mälarbanan, inklusive utbyggnad till fyra spår
- Spånga station
- Luftfart
- Bromma flygplats

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Solhems villasamhälle
- Spånga kyrka
- Tensta



Teckenförklaring, se sidan 113



Historiska nedslag

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

Hässelby-Vällingby

Utvecklingsmöjligheter

Hässelby-Vällingby ligger attraktivt nära Mälaren och är på väg att få en ny regional betydelse genom utbyggnaden av Förbifart Stockholm med på- och avfart vid Vinsta företagsområde. Vällingby centrum funktion som ABC-stad ska utvecklas vilket innebär att bostäder, arbetsplatser och centrumfunktioner ska tillkomma på ett sätt som stärker de värden som ligger i riksintresset för kulturmiljövården. Goda servicelägen behöver nyttjas längs gator och vid centrumbildningar för handel och mötesplatser för kultur och föreningsliv. Det behövs förbättrade kollektivtrafikförbindelser särskilt i västra Hässelby i takt med att bostäder tillkommer. Tillgängligheten längs Mälarens strand bör utvecklas, liksom det ekologiska sambandet mellan Beckombergaområdet, Grimstaskogen och Kyrkhamn.



73 445

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

87 399

Delar av området befinner sig inom Bällsta-åns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningensrisken. Även Nälstabäcken är en del i det naturliga vatten-systemet, och dess vattenreglerande och rekreativa funktioner behöver tillvaratas och utvecklas till sin fulla potential. Lövsstaverket med återvinningscentral är en av stadens större tekniska anläggningar. Utöver detta kan etablering av en ny energiproduktionsanläggning i Lövsta bli aktuell. På längre sikt kan Bergslagsvägen utvecklas som ett urbant stråk och kompletteras med bland annat bostadsbyggande och stadsutveckling för att koppla samman omkringliggande stadsdelar. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en idrottshall, en konstgräsplan och eventuellt en simhall. Förskolor behöver planeras i takt med att bostäder tillförs. Särskilt stort är behovet i Vällingby och Råcksta samt i Kälvesta och Vinsta. Vällingby-Råcksta är av riksintresse

för kulturmiljövården. Grimsta idrottsplats är en viktig mötesplats. Lövsstabadet, Riddersviks gård och Hässelbys allmänna bad har goda förutsättningar att utvecklas till attraktiva områden för rekreation och möten för hela västerort.

Vällingby och Råcksta

Vällingby invigdes 1954 och är den stadsdel där ABC-stadens stadsbyggnadsideal är mest konsekvent genomfört. Arbete, bostäder och centrumfunktioner skulle samlas i satellitstäder som skulle avlasta centrala Stockholm. Bebyggelsestrukturen kännetecknas av den låga centrumbebyggelsen omgiven av en kran av punkthus och en gradvis nedtrappning i skala med radhus och villor i ytterkanterna. Här kombinerades socialt bostadsbyggande med arbetsplatser och en arkitektoniskt väl genomarbetad gestaltning i relation till landskapets förutsättningar. Under början av 2000-talet kompletterades de centrala delarna med handelsytor och bostäder. I Råcksta karaktäriseras bebyggelsen av flerbostadshus i tre till fem våningar, organiserade i halvslutna kvarter samt sammanhängande områden av radhus och villor. Det gröna stråket från Vällingby via Råcksta och vidare

in i Bromma är en uppskattad kvalitet som kan förbättras ytterligare. Även kulturverksamheter som stadsteaterns filial och den lokala biografen lockar många besökare.

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

Grimsta

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

attraktioner för rekreation och fritidsaktiviteter. Även Grimstaskogens attraktioner för rekreation och friluftsliv kan stärkas.

Hässelby gård och Hässelby strand

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

Hässelby gård och Hässelby strand har möjligheter till stadsutveckling främst inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Maltesholmsvägen och Lövvästvägen bör omvandlas till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse. Kopplingen till Vinsta, och Vällingby över Bergslagsplan är ett prioriterat strategiskt samband som bör stärkas genom att utveckla bostäder längs Maltesholmsvägen och på längre sikt genom en utveckling av Bergslagsplan och Vinsta. Även kopplingen till Kälvesta bör stärkas. Hässelby gårds centrum ska stärkas med fler bostäder och därigenom underlag för utökad lokal service. Parkstråket mellan Hässelby gård och Ormängstorget ska göras tryggare och mer tillgängligt. Om ny kraftvärmeanläggning

Riksintressen

Kommunikationer

- E4 Förbifart Stockholm
- Väg 275 – Bergslagsvägen
- Farled inklusive buffertzona
- Luftfart
- Bromma flygplats

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

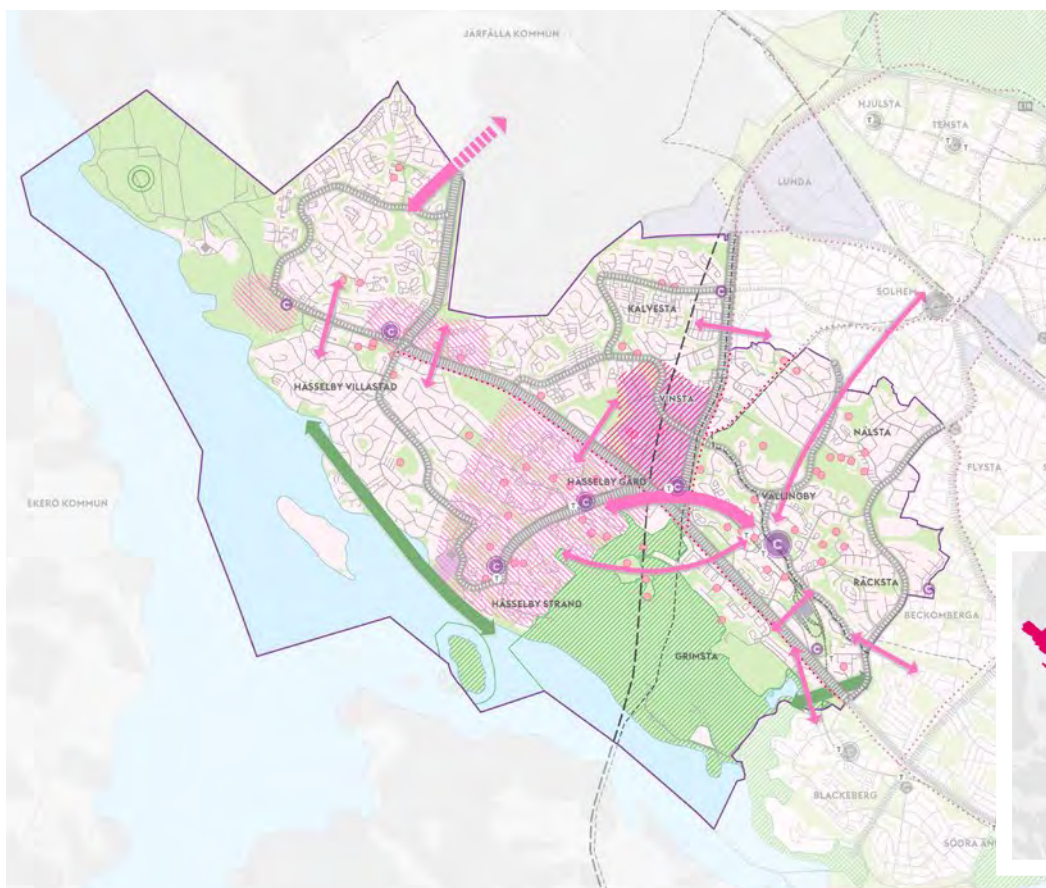
- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Vällingby – Räcksta

ABC

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



Teckenförklaring, se sidan 113

Lokala utvecklings-
möjligheter



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



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

kan anläggas på gamla deponiområdet i Lövsta kan det ersätta värmeverket i Hässelby strand och därmed frigöra mark för stadsutveckling.

Hässelby villastad

Under 1970- och 80-talen ersatte radhus, kedjehus och villor i sammanhållna enklaver den ursprungliga villabebyggelsen från 1900-talets början. Hässelby villastad har vissa möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för komplettering kring Riddersviks gård och kring Åkermyntans centrum. Vid Åkermyntan finns visst behov av nya parker. Växthusvägen kan få en större betydelse som sammanlänkande stråk när Järfällas stadsutvecklingsområden färdigställs. Här är särskilt närheten till nya Barkarby station viktig. Flerbostadshus kan skapa bättre underlag för lokal service och

utbyggnad av kollektivtrafik. Lövstavägen bör utvecklas till ett urbant stråk genom komplettering av bostäder och lokaler för service. Skolor, förskolor och anläggningar för idrott och kultur bör prioriteras för att utveckla mötesplatser för västerort. En utveckling av strandpromenaden längs Mälaren bör prioriteras. Kyrkhamn ska skyddas som naturreservat.

Kälvesta och Vinsta

Kälvesta är ett utpräglat småhusområde, till större delen byggt under 1960- och 70-talen. Vinsta bebyggdes med radhus, kedjehus och villor under 1970- och 80-talen. I Vinsta företagsområde vid Johannelunds tunnelbanestation finns sedan 1960-talet småskalig industri, verkstäder och kontor. Kälvesta har vissa möjligheter till stadsutveckling, främst genom kom-



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

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

Nälsta

I Nälsta domineras bebyggelsen av friliggande villor med inslag av rad- och kedjehus, huvudsakligen från slutet av 1940-talet och framåt. Nälsta har vissa möjligheter till stadsutveckling, framför allt i samband med nedmonteringen av kraftledningen i Nälstastråket. I stråkets nordvästra del finns möjligheter till kompletteringsbebyggelse varvid stråket bör utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde med stärkta samband mellan Nälsta och Vällingby.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Grimsta centrala bebyggelse och begravningsplats
- Kanaan-Kvarnviken
- Hässelby gård
- Hässelby strand
- Hässelby slott
- Kyrkhamn
- Riddersviks gård
- Lambarön
- Vällingby och Räcksta



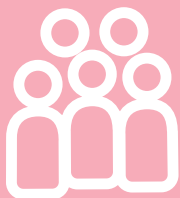
Historiska nedslag

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

Bromma

Utvecklingsmöjligheter

Bromma har mycket stora kvaliteter i den byggda miljön med goda exempel på småhusområden från 1900-talets första hälft och en välutvecklad grönstruktur. Med förbättrad lokal och regional kollektivtrafik och en helhetslösning för knutpunkterna Brommaplan och Alvik finns stora möjligheter till fortsatt utveckling. Förutom förbättrade gång- och cykelvägar finns goda möjligheter att stärka de ekologiska och rekreativa sambanden genom att utveckla Mälarens stränder med strandpromenader och målpunkter.



77 295

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

114 428

För en större blandning av upplåtelseformer är det viktigt att en stor andel hyresrätter tillkommer. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara sju nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottshallar, en friidrottsanläggning, tre konstgräsplaner och eventuellt en ny simhall. Kopplingarna till Sundbyberg längs Bällstaån behöver förbättras. Stadsdelarnas lokala centrum har potential att utvecklas med fler nya bostäder och verksamheter. I korsningspunkter vid stadsgator finns potential att stärka och komplettera befintliga verksamheter och serviceställen för att utveckla mindre lokala centrum. Det behövs nya mötesplatser för kultur och föreningsliv men det är också viktigt att värna befintliga lokaler för verksamheter. Drottningholmsvägen, Spångavägen, Bergslagsvägen och Ulvsundaleden utvecklas till urbana stråk. Det är viktigt att överbygga barriäreffekter med fler kopplingar över gatorna.

Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038. Kommande behov av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet behöver tas med vid planeringen av intilliggande områden. Stora delar av Bromma påverkas idag av flygplatsens verksamhet vilket

ger restriktioner genom buller och flygsäkerhet. Flexibla och mångfunktionella parker kan bli betydelsefulla mötesplatser för stadsdelarnas invånare. De ekologiska och rekreativa sambanden längs Mälarens stränder är viktiga att värna och utveckla genom strandpromenader, målpunkter och gång- och cykelvägar. Området befinner sig delvis inom Bällstaåns avrinningsområde där särskild hänsyn behöver tas till översvämningens risk. Andra flacka delar kan påverkas av kraftiga regn samt höga vattennivåer i Mälaren och de mindre sjöarna. Områdena mellan Grimsta-Beckomberga, Beckomberga-Kyrksjön och vidare till Judarn och Riksby-Lillsjön är viktiga ekologiska och rekreativa samband att värna och utveckla, liksom sambandet mellan Ålsten-Lillsjön mot Bromma flygplats.

Centrala Bromma: Riksby, Åkeshov och Åkeslund

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

I norra delen av Riksby och kring Brommaplan finns mycket stora möjligheter till stadsutveckling för bostäder, verksamheter och service.

Komplettering med nya skolor, förskolor, ytor för idrott och kultur samt nya offentliga rum behöver tillkomma när stadsdelen växer. Tillgången till parker i området ska stärkas, exempelvis genom att utveckla Tunnländsparken och Lillsjön samt att skapa nya parker i Riksby. Kollektivtrafiken vid knutpunkten Brommaplan behöver stärkas genom effektivare omstigningsmöjligheter mellan tunnelbana och buss, fler uppgångar och entréer till tunnelbanan samt förbättrad framkomlighet för busstrafiken i det omgivande gatunätet.

Bromma kyrka och Eneby

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

Bällsta

Bebyggelsen i Bällsta utgörs huvudsakligen av villor från 1940-talet. Inom stadsdelen ligger också Solvalla med sin etablerade travsportsarena samt Solvallaskogen. Solvalla har mycket stora möjligheter till stadsutveckling. Planering pågår för delar av arenaområdet till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter och service. I samband med detta behöver mark reserveras för nya förskolor och en skola. Solvallas läge kan bidra till att koppla samman stadsdelarna Annedal och Ulvsunda, Spånga och Bromsten samt stärka kopplingen till grannkommunen Sundbyberg. Bällstavägen

har på lång sikt förutsättning att omvandlas till urbant stråk. Spårväghållplatsen kan hjälpa till att stärka områdets centrala plats och skapa förutsättningar för nya publika verksamheter och service. Här bör det även tas höjd för att kunna möjliggöra för en pendeltågsstation i framtiden. Solvallaskogen är en resurs för rekreation i kombination med nya lokala parker och torg. Delar av Gamla Bromstenvägen har potential att omvandlas med ny bebyggelse och service. Norr om Bällstavägen i anslutning till Bällsta gård planeras för en ny idrottsplats som kan utvecklas till en betydelsefull mötesplats i västerort.

Ulvsunda industriområde och Mariehäll

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

I Ulvsunda industriområde finns fortsatt mycket stora möjligheter till stadsutveckling. En omvandling till tät blandstad pågår närmast Bällstaviken. Förutom tillkommande bebyggelse med nya lokala parker och torg

Riksintressen

Kommunikationer

- Väg 275 – Bergslagsvägen/ Drottningholmsvägen
- Väg 279 – Ulvsundavägen
- Mälarbanan
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Farled inklusive buffertzon

Naturvård

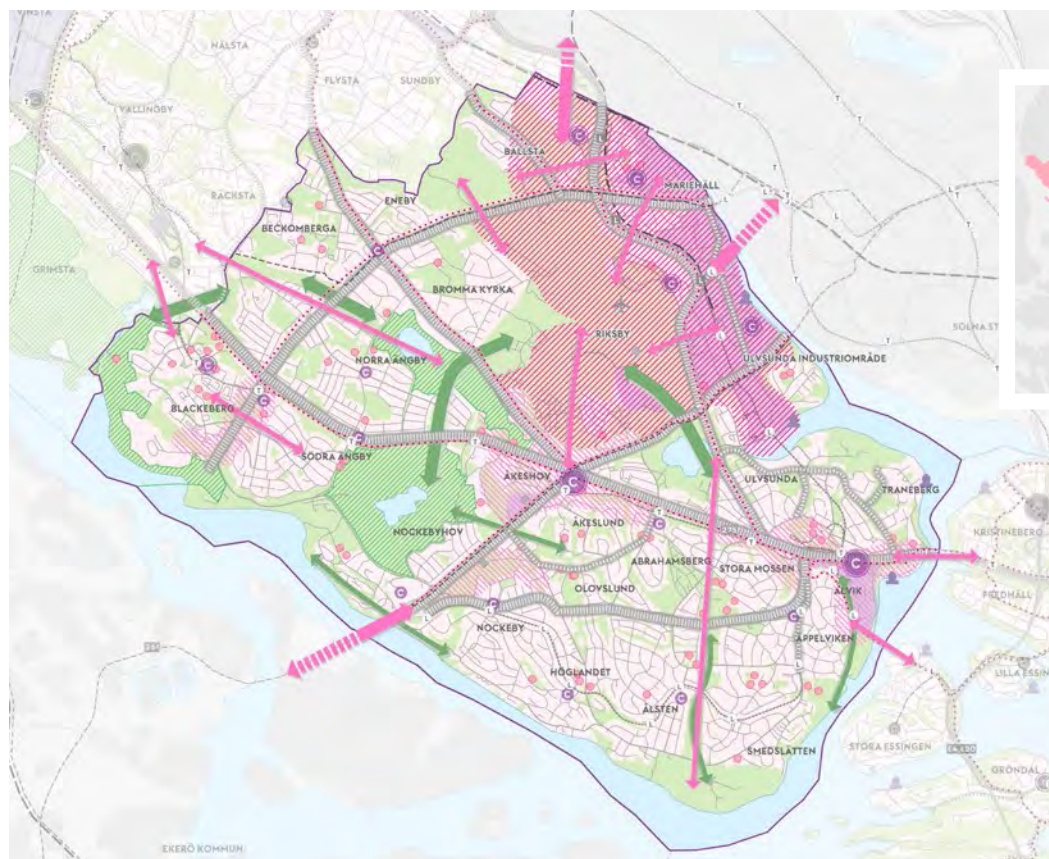
- Bromma De Geer-morän-system

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Judarskogens Natura 2000-område
- Kyrksjöletens Natura 2000-område

Kulturmiljövård

- Norra och Södra Ångby
- Olovslund
- Ålstengatan



Teckenförklaring, se sidan 113

Lokala utvecklings-
möjligheter



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

samt ny stadsgata finns goda förutsättningar för en sammanhängande ny strandpromenad längs med Bällstaån. Här finns även möjlighet till att utveckla pendelbåtstrafik och eventuellt mindre transporter på båt vid befintliga kajer. Med nya bostäder behöver mark reserveras för nya förskolor och skolor i Ulvsunda industriområde och Mariehäll där behovet är stort. Kopplingen från Annedal över Bällstaån till Sundbyberg samt till Mariehäll och Ulvsunda industriområde över Bällstaån är angelägen att förbättra. Nya mötesplatser med till exempel närservice, kultur och idrott behöver skapas. De delar av industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och fortsätta bidra med arbetsplatser och verksamheter. Behovet att etablera kajplatser söder om Johannesfred kopplat till gods- och varu-transporter behöver bevakas och utredas. Stråk för gående och cyklister i strategiska lägen kan underlätta rörelsen mellan den nya stadsdelen och de delar av industriområdet som bevaras. I området mellan Ulvsunda industriområde och Mariehäll kan Karlsbodavägen fortsätta utvecklas med ny blandad bebyggelse.

Alvik

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

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

Traneberg och Ulvsunda

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

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

Beckomberga

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

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

Blackeberg

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

Blackeberg har vissa möjligheter till stadsutveckling. Omvandling av Blackebergsvägen till urbant stråk kantad med ny blandad bebyggelse

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

Södra och Norra Ängby

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

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

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Abrahamsbergs småhusområde
- Åkeslunds småhusområde
- Alviks äldre förstadsbebyggelse
- Alviksbergets bebyggelseområde
- Beckomberga sjukhus
- Nordvästra Mälarstranden med sommarbebyggelse
- Blackeberg
- Bromma kyrkomiljö
- Bällsta småstugeområde
- Eneby småstugeområde
- Högländet
- Ålsten
- Smedslätten
- Äppelviken
- Nockeby
- Nockebyhov
- Stora Ängby
- Bromma flygplats
- Stora Mossen
- Tranebergs småhusområde
- Johannelunds gård
- Sandvik
- Ulvsundas centrala delar
- Ulvsunda slott
- Åkeshovs slott
- Koloniområdena Kortenslund, Glia, Riksby, Lillsjönäs och Stora Mossen



Historiska nedslag

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

Östermalm

Utvecklingsmöjligheter

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



73 522

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

104 371

Utöver kapacitetsstark kollektivtrafik är utveckling av parker och att reservera mark för skolor och förskolor några av de viktigaste frågorna när stadsdelsområdet ska utvecklas. Att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång- och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara fyra nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är en friidrottsanläggning och fem idrottshallar för olika ändamål.

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

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

Östermalm

1600-talets rutnätsplan med gator som Nybrogatan och Storgatan utgör stommen i stadsdelen. 1800-talets stadsplanestruktur syns bland annat i Karlaplan och esplanaderna Strandvägen, Valhallavägen, Narvavägen och Karlavägen. Lärkstaden anlades på grund av sin topografi senare och är ett välbevarat exempel på det tidiga 1900-talets stadsbyggande, anpassat



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

till markytan och med en varierad planform. Diplomatstaden är det enda område i sitt slag i Sverige, avsett för utländska beskickningars residens och karaktäristiskt med sina stora tomter. Inom sydöstra delen av Östermalm finns ett antal institutionskvarter med ganska låg täthet, som i dag främst innehåller arbetsplatser.

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

Det område som avgränsas av Birger Jarlsgatan-Humlegårdsgatan-Östermalmstorg-Nybrogatan ingår även i stadsutvecklingsområde city, vilket

beskrivs i det kapitlets delar om stadsdelsområde Norrmalm.

Södra Djurgården

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

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

Ladugårdsgärdet

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

Möjligheter för stadsutveckling finns främst inom området för Norra Djurgårdsstaden. Vissa kompletteringsmöjligheter finns i stads-

Riksintressen

Kommunikationer

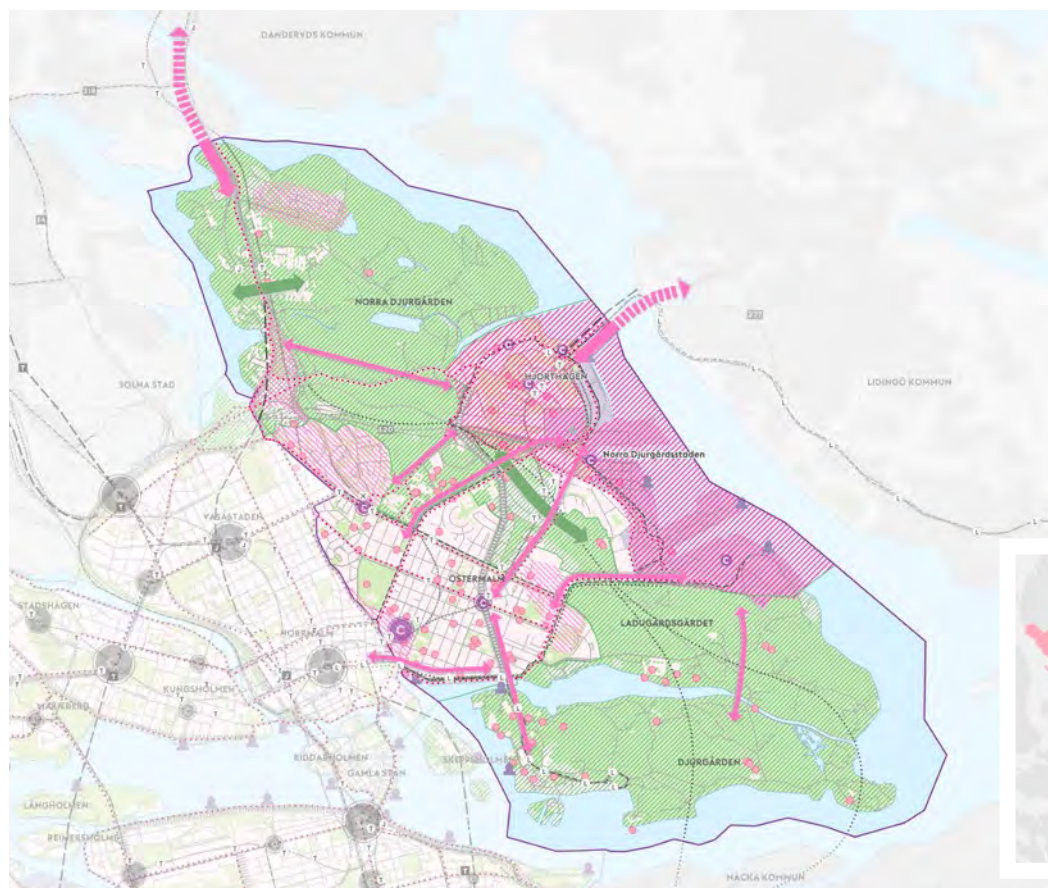
- E20
- Norra Länken
- Väg 277 – Lidingöbron
- Östlig förbindelse
- Värtabanan inklusive Västra och Östra bangården
- Roslagsbanan
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Värtahamnen, Frihamnen, Loudden
- Farled, inklusive buffertzonen

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Kungliga nationalstadsparken
- Saltsjöns öar och stränder

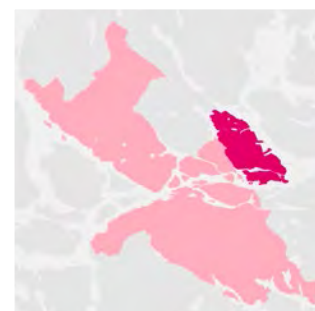
Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Fördjupning av översiktsplanen

Översiktsplan för nationalstadsparken – stockholmsdelen är ett viktigt planeringsunderlag vid stadsutveckling. Gränserna för fördjupningen av översiktsplanen redovisas inte i stadsutvecklingskartorna.





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

delen. Gärdets sportfält kan utvecklas vidare med idrott och som målpunkt för rekreation, och kring fältet kan bebyggelsen utvecklas för att utgöra tydliga kopplingar till det gröna. Roslagsbanan kan förlängas från universitet till T-centralen via Odenplan och på så sätt skapa direktförbindelse med övriga spårssystem och centrala staden. Det är angeläget att stärka det ekologiska sambandet mellan Norra och Södra Djurgården.

Hjorthagen

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

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

Norra Djurgårdsstaden

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

I Norra Djurgårdsstaden pågår utbyggnad och detaljplanering för en tät och blandad stad med

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

Norra Djurgården

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Stockholms innerstad
- Institutionsbältet Norra Djurgården
- Hjorthagen
- Frihamnen
- Ekhamnen

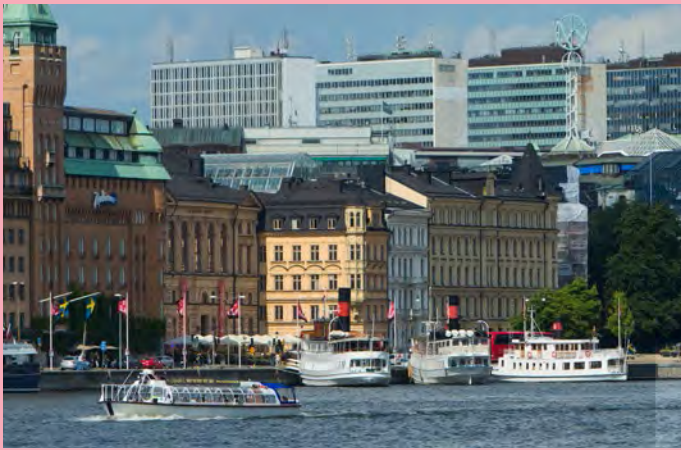


Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms miljöprofilerade områden och ska vara en fossilbränslefri stadsdel 2030.

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



Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Norrmalm

Utvecklingsmöjligheter

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



70 263

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

82 376



Sergels torg är sannolikt Sveriges mest kända platsbildning.

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

Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottshallar och även konstgräsplaner. Utrymmesmässigt är det en utmaning och samplanering blir extra viktigt. Att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång- och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Hela Norrmalm ingår

i kulturmiljövårdens riksintresseområde för Stockholms innerstad med Djurgården.

Norrmalm

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

ska ske med trygga och attraktiva offentliga miljöer som mål.

City

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

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

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

Vasastaden

Vasastaden karaktäriseras till stor del av stenstadens kvartersstruktur. Stockholms ursprungliga högskoleområde ligger runt Observatoriekullen och här finns Stadsbiblioteket. Vasaparken anlades i slutet av 1800-talet och är en av stadens unika bergsparker. Karaktärsstarka storgårdskvarter från början av 1900-talet, med god terränganpassning, oregelbundna kvartersstrukturer och lummigt inre finns också representerade. Sabbatsbergs sjukhus grundades redan på 1870-talet och har byggts om och till i omgångar. I och med Citybanans öppnande är Odenplan Sveriges näst största kollektivtrafiknod vilket kommer förenkla resandet för många stockholmare. Samtidigt stängs Karlbergs station.

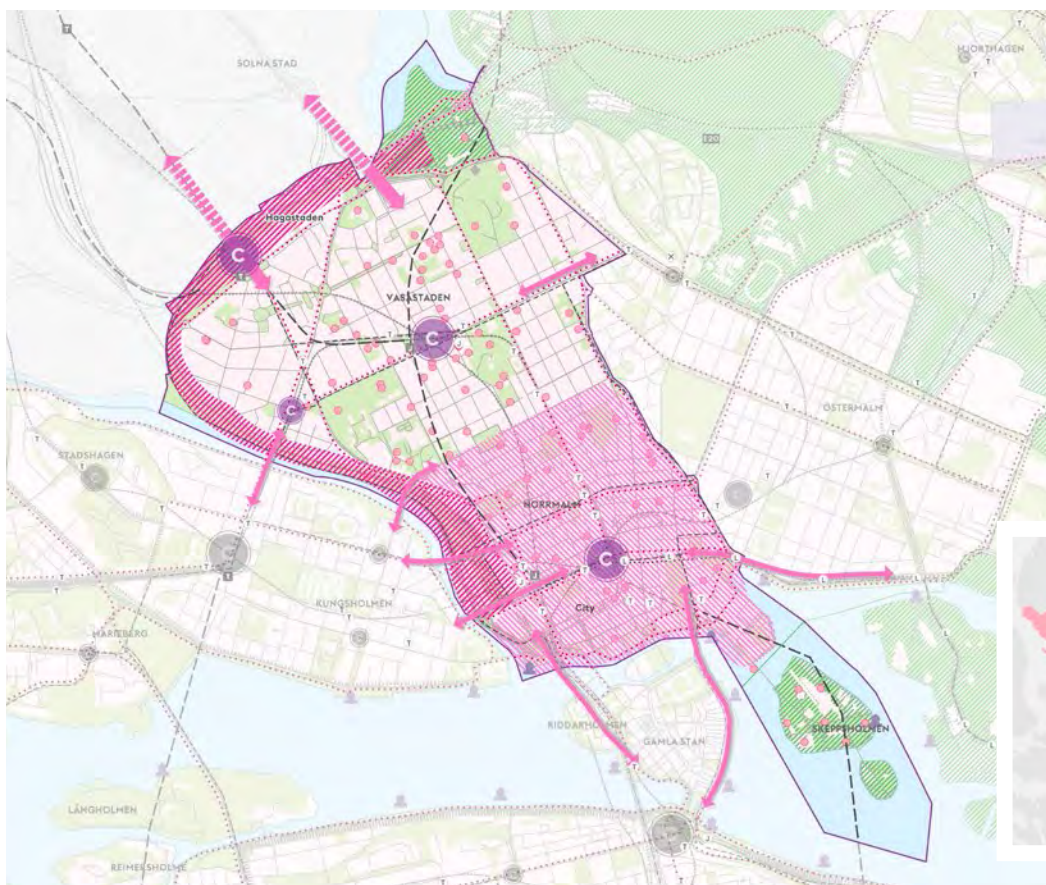
Riksintressen

Kommunikationer

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

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvården

- Kungliga nationalstadsparken (Skeppsholmen, Kastellholmen och Bellevue)
- Saltsjöns öar och stränder
- Kulturmiljövård
- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 113



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

Fördjupning av översiktsplanen

Karolinska – Norra Station, Fördjupning av två översiktsplaner och Översiktsplan för nationalstadsparken – stockholmssdelen är viktiga planeringsunderlag vid stadsutveckling. Gränserna för fördjupningarna av översiktsplanen redovisas inte i stadsutvecklingskartorna.

Inom Sabbatsberg finns i samband med sjukhusets omdaning möjligheter till stadsutveckling med tillkommande bebyggelse. Kopplingen genom området kan förbättras för att bättre knyta samman Dalagatan, Vasaparken och Torsgatan och kan vidareutvecklas till ett attraktivt stråk mellan S:t Eriksplan och Norra Bantorget.

Hagastaden

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

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

Skeppsholmen

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Stockholms innerstad



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

För ytterligare skuld. Beställ med kort!



Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Kungsholmen

Utvecklingsmöjligheter

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



69 748

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

81 146

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

Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara två nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017.

Det finns en utmaning i att tillgodose behovet av ytor och lokaler för idrott på Kungsholmen. En bollplan i Fredhällsparken planeras ersätta bollplanen i Stadshagen. Dessutom bedöms det finnas ett behov av en idrottshall i stadsdelsområdet fram till 2040.

Delar av Kungsholmen berörs av Brommaflyget vilket begränsar stadsutvecklingen. Essingeleden skär genom Kungsholmen.

Områdena närmast leden och dess avfarter kan utvecklas med en blandad bebyggelse med bostäder och verksamheter.

Kungsholmen

Större delen av Kungsholmen består av tät rutnätsstad med enhetlig höjdskala, småskalig fastighetsindelning och tät blandning av bostäder och verksamheter. Miljön är livlig och variationsrik. Parkstråket Rålambhovsparken-Fredhällsparken är ett viktigt samband för eklevande djur och växter.

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

vidare som centrum för stadsdelen med goda kopplingar till Norrmalm. Möjligheter till mer grönska, till exempel på gator och torg och i form av fickparker, behöver tas till vara.

Stadshagen

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

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

Marieberg

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

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

Fredhäll

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

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

Kristineberg

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

Kristinebergs slott bevaras och Kristinebergs slottspark kan utvecklas till en stadspark. Cykelstråket från Thorildsplan på norra sidan av tun-

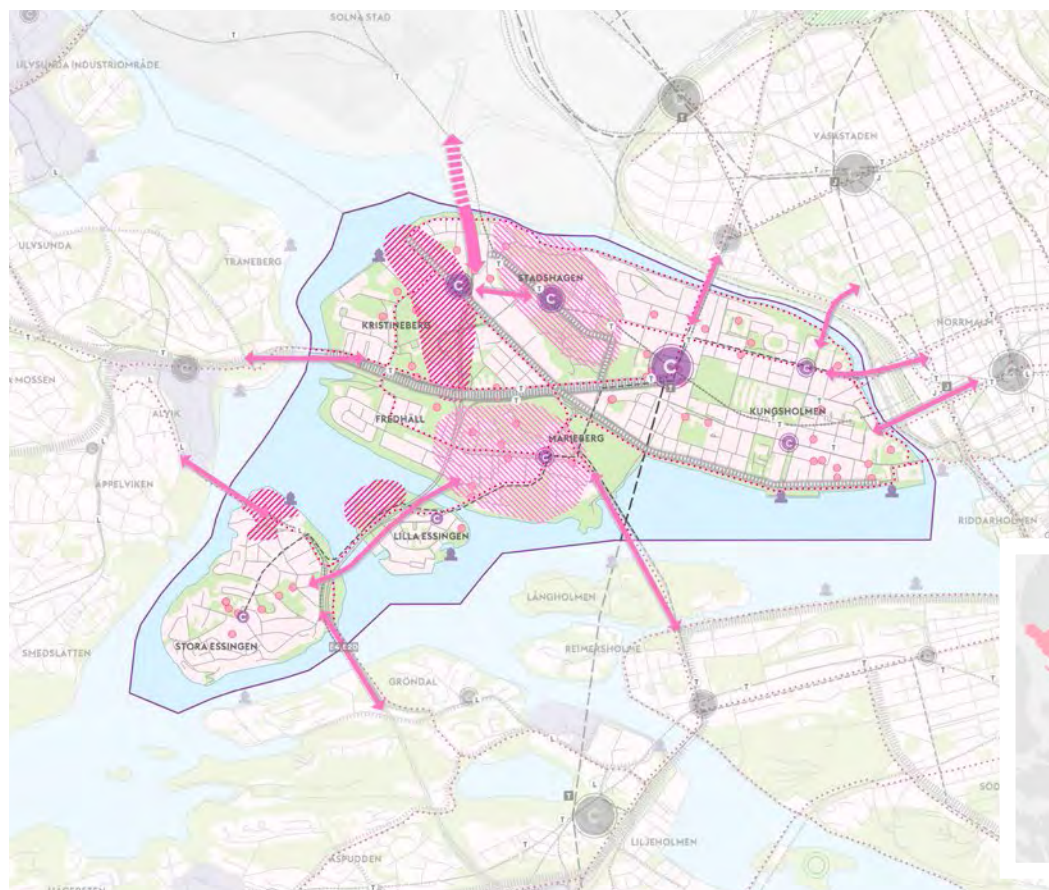
Riksintressen

Kommunikationer

- E4/E20 Essingeleden
- Väg 275 – Drottningholmsvägen
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Farleder inklusive buffertzon

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 113

nelbanespåren kan åter få en roll som en viktig sammankopplande länk. En rekreativ koppling till Karlbergs slottspark och vidare in i Solna kan upprättas. Även Kristineberg omfattas av restriktioner från Brommaflyget.

Lilla Essingen

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

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

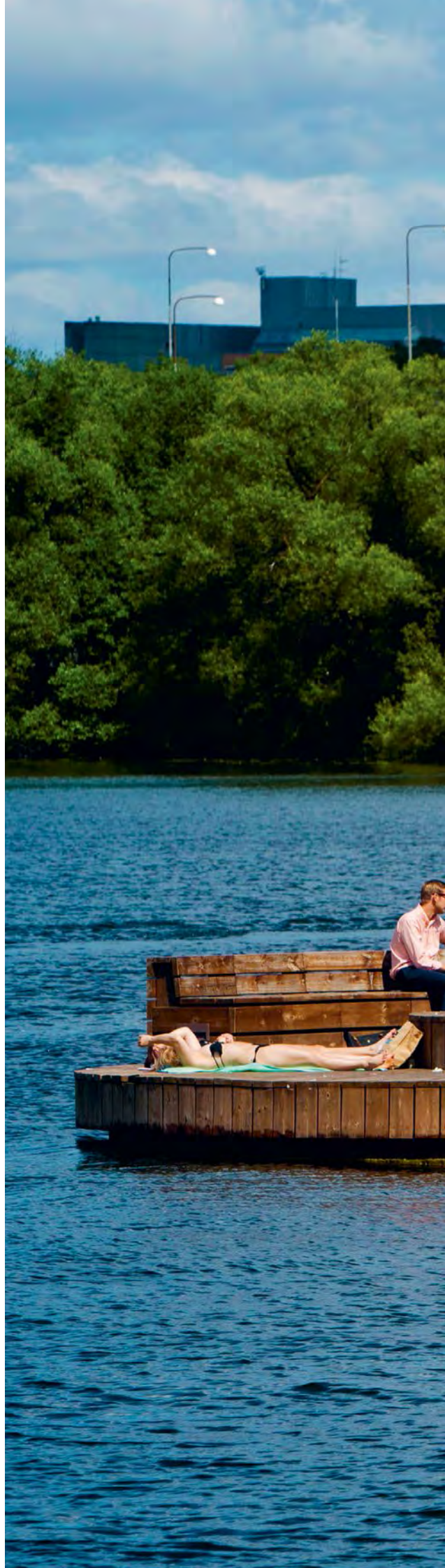
Stora Essingen

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Stockholms innerstad
- Kristinebergs västra delar
- Fredhäll
- Lilla Essingens centrala delar
- Stora Essingens södra delar





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



Lokala utvecklings-
möjligheter

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



Historiska nedslag

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

Södermalm

Utvecklingsmöjligheter

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



128 684

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

148 486

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

För en levande och trygg stadsmiljö behöver skolor, idrottsytor, kulturverksamheter och föreningsliv få tillräckligt utrymme. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara två nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre nya konstgräsplaner och två nya idrotthallar. Det är parkbrist på Södermalm vilket innebär ett högt besöksstryck i befintliga parker. Det är därför vik-

tigt att bevara och att ta till vara möjligheter till mer grönska på fastigheter, gator och torg. Årsta holmar utreds tillsammans med Årstaskogen för naturreservatsbildning.

Gamla stan och Riddarholmen

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

Det är angeläget att Gamla stan och Riddarholmens synnerligen höga kulturhistoriska värden bevaras och att Gamla stan förblir en levande stadsmiljö med en blandning av verk-



24 000

cyklister passerar Slussen dagligen under högsäsong

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



samheter och boende. Riddarholmen görs mer levande och tillgänglig genom att skapa fler offentliga målpunkter och värna kajlägen för kollektivtrafik på vatten.

Södermalm

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

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

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

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

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

Reimersholme och Långholmen

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

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

Riksintressen

Kommunikationer

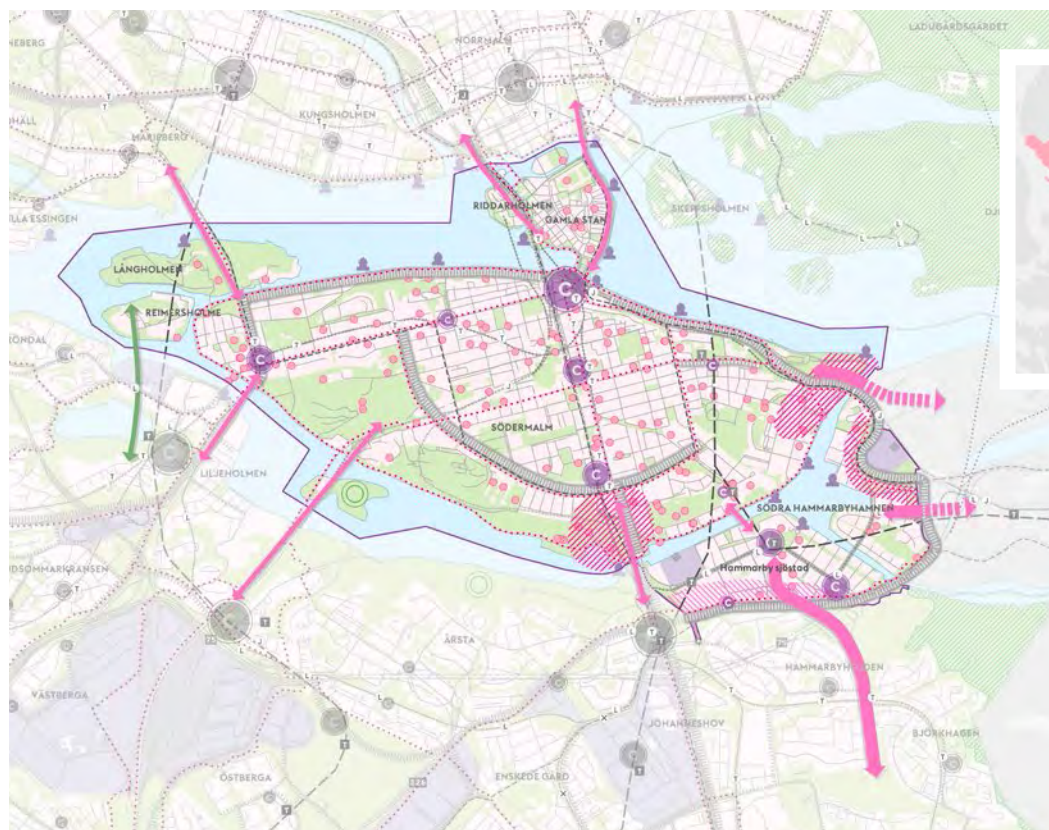
- E4.25, Trafikplats Karlberg – Trafikplats Sofielundsplan
- Väg 222 – Stadsgrådsleden/ Värmdövägen
- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/ Sundbyberg
- Citybanan
- Station Stockholm Södra
- Saltsjöbanan
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Stockholms hamn, Masthamnen
- Farleder inklusive buffertzoner

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvärden

- Saltsjöns öar och stränder
- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Stockholms innerstad med Djurgården



Teckenförklaring, se sidan 113



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

Södra Hammarbyhamnen med Hammarby sjöstad

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

Från Hammarby sjöstad till Hammarbyhöjden och Björkhagen löper ett strategiskt samband. Programmet för Hammarbyhöjden och Björkhagen visar hur detta kan stärkas och Hammarbyhöjden kopplas samman med Hammarby sjöstad och innerstaden genom att Hammarbyvägen och Hammarby Fabriksväg utvecklas som ett urbant stråk. Detta kan antingen ske genom en överdäckning eller genom att befintliga gator byggs om för att övervinna gatornas barriäreffekt. Det ekologiska sambandet mellan Nackareservatet och Årstaskogen ska stärkas och utvecklas. Det är även angeläget att förbättra kopplingarna mellan Hammarby sjöstad och Gullmarsplan. När tunnelbanan byggs ut med station vid Luma och uppgång vid Mårtensdal skapas ännu bättre förutsättningar för fler kontorsetableringar i stadsdelen.

Utveckling av Värmdövägen till ett urbant stråk kan på sikt möjliggöra många bostäder i Hammarby sjöstad och även skapa fler kopplingar till Nacka kommun genom förtydligade entréer till Nackareservatet. Henriksdals reningsverk ska utvecklas och bli stadens huvudsakliga reningsverk.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Stockholms innerstad
- Långholmen
- Reimersholmes norra del
- Danviksklippan
- Årsta holmar





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



Lokala utvecklings-
möjligheter

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



Historiska nedslag

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

Hägersten-Liljeholmen

Utvecklingsmöjligheter

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



87 026

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

125 982

Det gröna sambandet, som fyller både viktiga ekologiska och sociala funktioner, längs med Mälaren, över Vinterviken och Trekanten till Årstaskogen behöver utvecklas. Västberga IP, Aspudsparken och Mellanbergsparken bör stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara fem nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Stadsdelsområdet behöver även kompletteras med nya förskolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra konstgräsplaner och en specialhall för gymnastik. Dessutom behövs en modernisering av Västertorps sim- och idrottshall alternativt en ny anläggning. Specialhallen för gymnastik byggstartas 2017. I stadsdelsområdet finns flera betydelsefulla platser inom konst och kultur att ta fasta på när området utvecklas.

Liljeholmen

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

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

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

Aspudden och Gröndal

Förstäderna Aspudden och Gröndal har blandad bebyggelse från flera tidsepoker. Gröndals blandade bebyggelse, med exempelvis de utmärkande stjärnhusen, terrasshuset och

punkthuset i centrala Gröndal, är av riksintresse för kulturmiljövården. Området har vackra promenadstråk utmed Mälarens stränder samt Vintervikens natur- och parkområde – ett välbesökt aktivitetsstråk med evenemangsytor, odlingar och verksamheter i industribebyggelsen som finns kvar sedan Nobels dagar.

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

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

Midsommarkransen

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

utanför stadsdelen. Svandammsparken är en populär mötesplats och park i området.

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

Västberga

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

Det är av regionalt intresse att Västberga verksamhetsområde, och i synnerhet Årsta kombiterminal samt dess tillfartsvägar, fungerar väl. Mindre delar av de västra delarna av Västberga har vissa möjligheter till stadsutveckling med goda förbindelser till Älvsjö och Telefonplan.

Riksintressen

Kommunikationer

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

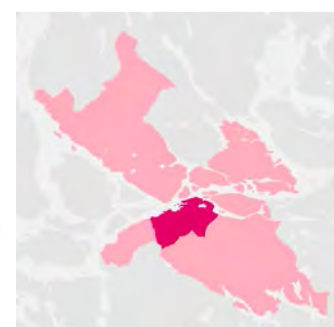
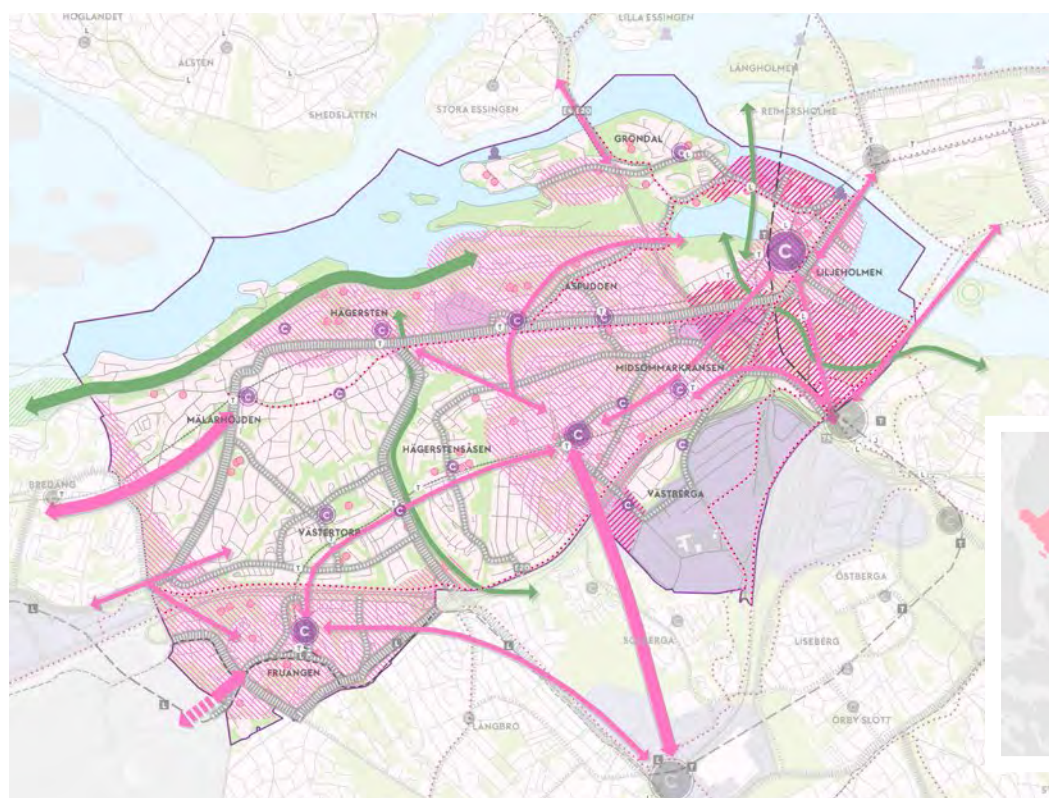
Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvården

- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Gröndal
- LM-staden och Telefonfabriken i Midsommarkransen

Telefonplan är ett kreativt kluster med Konstfack som en viktig verksamhet



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



Markanvändningen kan effektiviseras och trygghetsskapande åtgärder bör genomföras för att förbättra passage genom området för gående och cyklisterna.

Västertorp och Hägerstensåsen

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

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

Fruängen

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

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

Hägersten

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

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

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

Mälärhöjden

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Aspuddens centrala delar
- Gröndal norra
- Gröndal centrala
- Vinterviken
- Lindholmen och Rotholmen
- Eolshäll-Pettersbergsvägen
- Klubbbacken och Brådstupsvägen
- LM-staden, Telefonfabriken och centrala Midsommarkransen
- Emmalunds gård
- Västberga smalhusområde och Västberga-Hökmossen småstugeområde
- Västertorp
- Södra Mälärstranden, Sätterskogen med mera





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



Historiska nedslag

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

Skärholmen

Utvecklingsmöjligheter

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



36 378

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

52 146

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

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

I Skärholmen behövs fler arbetstillfällen för att skapa levande stadsmiljöer och för att bidra till en jämn fördelning av arbetsplatser i hela

staden. Det är även viktigt att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser i andra delar av staden och regionen. I samband med kompletteringsbebyggelse kan förutsättningar skapas för kommersiell service och för att stärka den offentliga servicen. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. De nya skolorna kan med fördel placeras så att de blir gemensamma målpunkter för elever och boende i Mälärhöjden och Bredäng samt i Skärholmen, Vårberg och Vårby gård. Skärholmens gymnasium är strategiskt betydelsefullt i ett långsiktigt perspektiv. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är tre konstgräsplaner, en teknikhall för fotboll samt en ishall. Vårbergs IP planeras som idrottscentrum i området.

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

verksamhetsentreeer behövs i bottenvåningarna liksom fler verksamheter som även har kvällsaktiviteter, till exempel för konst, kultur och civilsamhället.

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

Skärholmen och Vårberg

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

Det är angeläget att ta tillvara de stora stadsutvecklingsmöjligheterna som finns och ytterligare utveckla Skärholmen och dess centrum. Både som lokal och regional målpunkt med institutioner för kultur och mötesplatser, kollektivtrafik, handel och service. Kontor och andra

arbetsplatser är angeläget för att bidra till fler arbetsplatser i söderort. Markparkeringar kan bebyggas och aktiva bottenvåningar eftersträvas särskilt vid centrum och i starka stråk. Urbana stråk som kopplar samman stadsdelarna kan skapas genom utrymme för gång och cykel samt genom att bygga bostäder, verksamheter och service utmed de breda gaturummen.

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

Vårbergstoppen kommer att utvecklas till en ny stadsdelspark. Även till exempel Västerholmsstråket och Johannedalsparken bör stärkas som olika typer av gröna målpunkter för flera stadsdelar. De gröna gång- och cykelstråken samt

Riksintressen

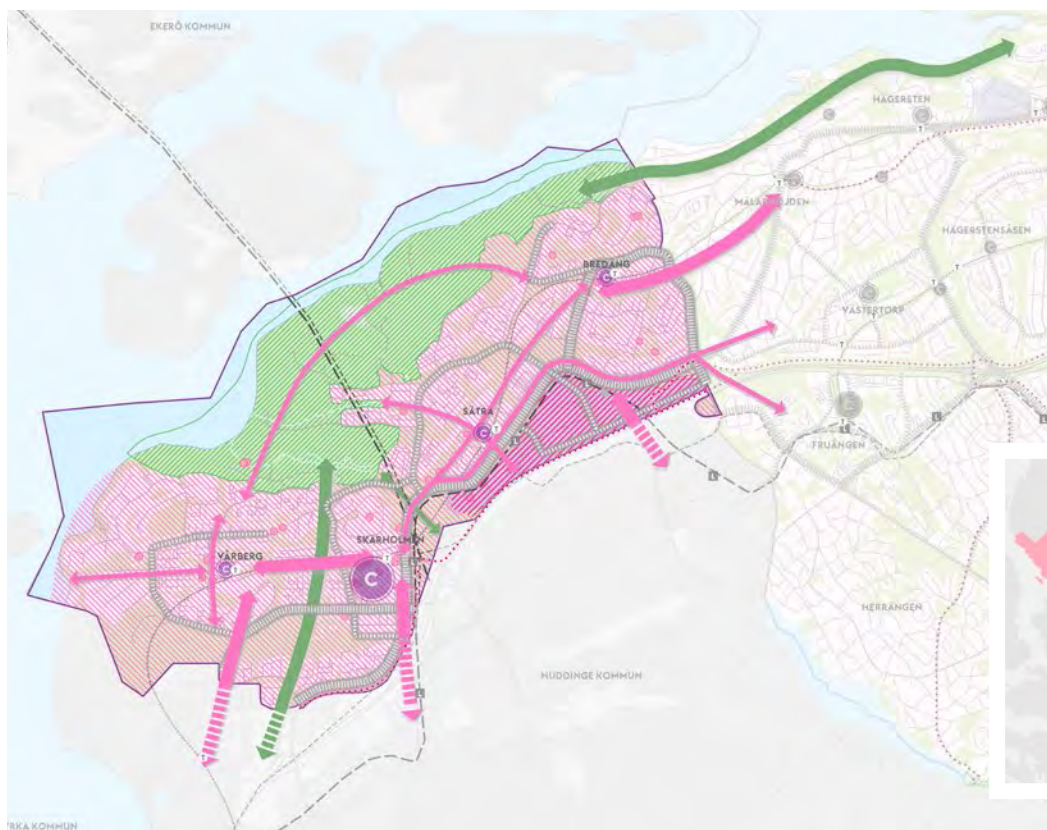
Kommunikationer

- E4
- E4 Förbifart Stockholm
- E20/Södertäljevägen
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Farled inklusive buffertzoon

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvården

- Mälaren med öar och strandområden

Social hållbarhet är en särskilt viktig utgångspunkt i utvecklingen av stadsdelsområdet



Teckenförklaring, se sidan 113

de många parkerna är viktiga för att utveckla ett finmaskigt orienterbart nätverk för rörelse inom stadsdelen och för områdets karaktär och sociala värden. Det är angeläget att värna ekologiska samband mellan Sätmaskogen och närliggande naturområden i Huddinge, som till exempel sambandet mot Vårby gård via äldre ekar inne i Skärholmen.

Bredäng och Sättra

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

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

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Bredängs centrala delar
- Södra Mälärstranden, Sätmaskogen med mera



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



Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Älvsjö

Utvecklingsmöjligheter

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



28 141

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

53 144

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

I samband med den kraftiga kompletteringsbebyggelsen i stadsdelsområdet är det viktigt att planera för arbetsplatser, skolor, förskolor, idrott och plats för kultur. Det är angeläget att ta tillvara på möjligheterna till kontors-etableringar. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara fem nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra idrottsanläggningar, en friidrottsanläggning och en konstgräsplan. Centrala Älvsjö behöver utvecklas med nya parker och

stråk som kopplar till omkringliggande stadsdelar, till Älvsjöskogen, Hagsätraskogen och till Huddinge kommun. Stockholmsmässan är en betydelsefull målpunkt i området. Lågt ligande delar i området kan påverkas av kraftiga regn vilket behöver beaktas i planeringen.

Älvsjö, Långbro, Herrängen och Långsjö

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

I stadsdelarna finns möjligheter att komplettera med bostäder, förskolor, service och mötesplatser för att skapa en ökad blandning och levande stadsrum. Älvsjövägen, Vantörsvägen, Johan Skyttes väg, Svartlösavägen och Långbrodalsvägen bör successivt utvecklas med



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

ny blandad stadsbebyggelse. Sambanden från Älvsjö till Solberga och vidare till Telefonplan, liksom från Älvsjö till Hagsåtra är prioriterade strategiska samband.

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

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

Liseberg och Örby slott

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

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

skogen och den nya parken på Årstafältet. En sträcka av Åbyvägen kan på sikt utvecklas till ett urbant stråk.

Solberga

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

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

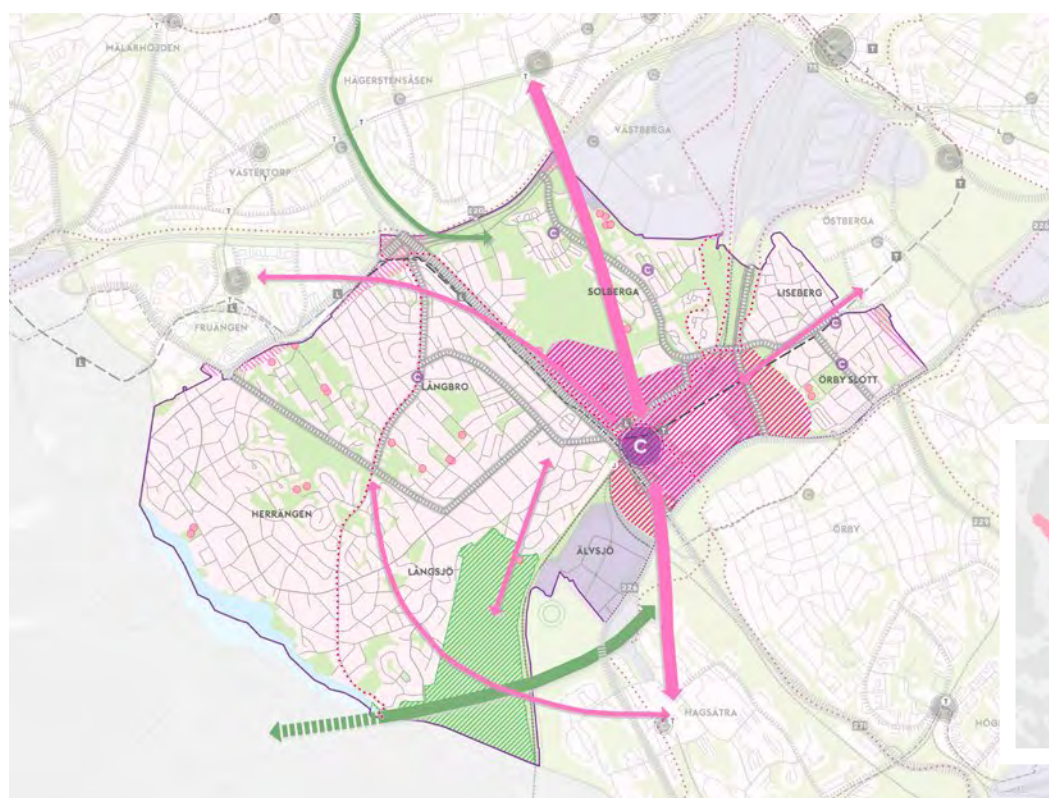
Riksintressen

Kommunikationer

- E4/E20
- Väg 226 – Huddingevägen
- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/Sundbyberg
- Nynäsbanan
- Station Älvsjö
- Luftfart
- Bromma flygplats

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

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



Teckenförklaring, se sidan 113

Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Enskede-Årsta-Vantör

Utvecklingsmöjligheter

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



97 993

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

149 884

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

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

Det finns många ekologiska samband i stadsdelområdet som är viktiga att stärka, som sambandet mellan Trekanten, Årstaskogen och Hammarbyskogen samt sambandet mellan Rågsveds friområde och Älvsjöskogen. Det

ekologiska och rekreativa sambandet mellan Rågsveds friområde och Högdalstopparna ska förbättras som en väsentlig del av den regionala Hanvedenkilen. Rågsveds friområde, Årstaskogen och Årsta holmar samt Hagsätraskogen utreds för naturreservatsbildning. Rågsveds friområde bör utvecklas med nya målpunkter till ett utflyktsmål för hela Stockholm. I stadsdelområdet finns ett behov av fler skolor, idrottsytor samt att utveckla kulturlivet och möteslokaler för kultur och föreningsliv. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara sju nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är cirka fem nya idrottshallar, två nya konstgräsplaner och eventuellt en ny simhall.

Rågsved och Hagsätra

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

Stadsdelarna ingår i ett av stadens fyra fokusområden och har stora stadsutvecklings-

möjligheter med omfattande kompletteringar med bostäder, verksamheter, service och kultur. Ny bebyggelse bör i första hand placeras i kollektivtrafik- och centrumnära lägen, på markparkeringar och längs befintliga gator som Rågsvedsvägen, Hagsätravägen och Bjursättragatan. Flera parker i stadsdelarna behöver förbättras och kompletteras med nya funktioner. Kompletteringsbebyggelse kan i utkanten av Hagsätra och Rågsved bidra till att öka kontakten till naturområden och närliggande stadsdelar. Möjlighet till att öka tillgängligheten på sikt skulle kunna vara en ny pendeltågsstation eller att tunnelbanan kopplas med Älvsjö. Sammantaget skulle detta stärka Hagsätra och Rågsveds centrum och bidra till mer levande, sammankopplade och trygga miljöer.

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

Högdalen och Bandhagen

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

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

Idrott och kultur kan stärkas i stadsdelarna. Bandängen som stadspark bör utvecklas med fler aktivitetsytor och förbättrad koppling till Högdalens centrum och parken Dalbotten. Sambanden

Riksintressen

Kommunikationer

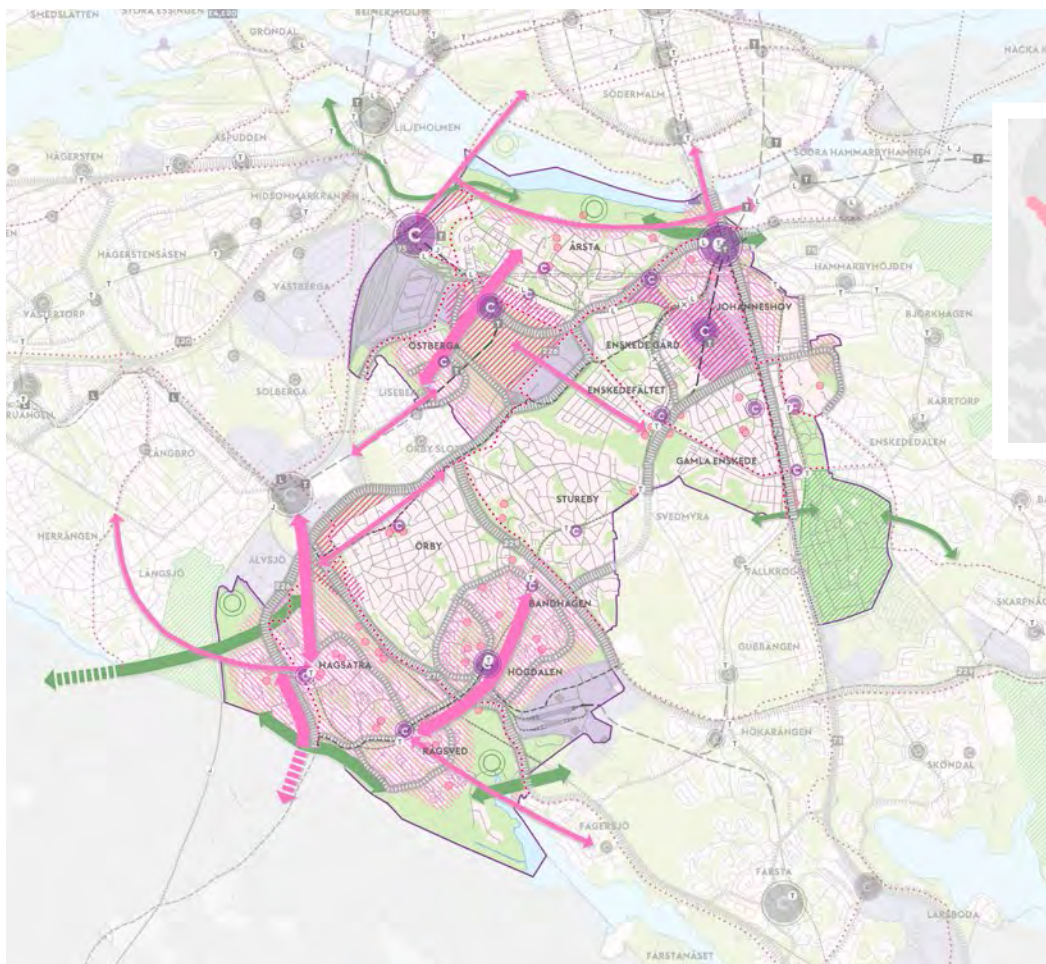
- Väg 73 – Nynäsvägen
- Väg 75 – Södra Länken/Årstatunneln
- Väg 226 – Huddingevägen
- Väg 229 – Örbyleden
- Stockholm C – Älvsjö – Ulriksdal/Sundbyberg
- Stockholm/Årsta bangård
- Nynäsbanan
- Älvsjö bangård
- Årstabergets station
- Luftfart
- Bromma flygplats
- Farled inklusive buffertzonen

Geografiska med hänsyn till natur- och kulturvården

- Mälaren med öar och strandområden

Kulturmiljövård

- Gamla Enskede
- Skogskyrkogården (också världsarv)
- Årsta centrum



Teckenförklaring, se sidan 113

från Bandängen till Rågsveds friområde med gröna promenader och sammanhängande parkstråk behöver stärkas.

Stureby och Örby

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

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

Gamla Enskede

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

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

Enskede gård och Enskedefältet

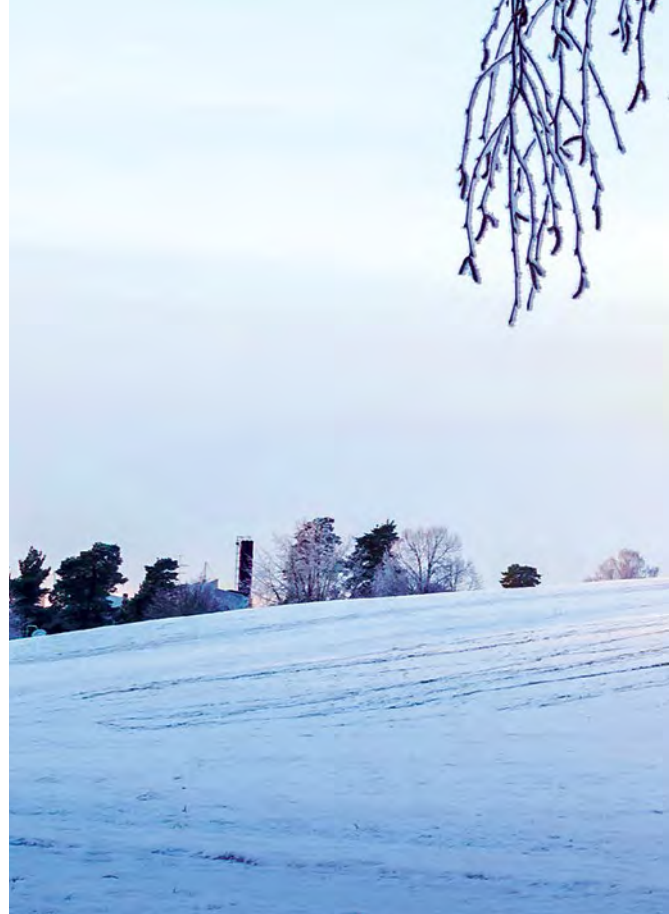
Enskede gård och Enskedefältet är i huvudsak trädgårds- och småstugestadsdelar. Vårflodsparken är en uppskattad park, centralt placerad i Enskedefältet. Stora delar av Enskede gård och Enskedefältet är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden.

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

Östberga

Gamla Östberga växte fram under sent 1950-tal och kompletterades med Östbergahöjden som en del av miljonprogrammet. Stamparken är en uppskattad och välbesökt park i området.

I stadsdelen finns två stadsutvecklingsområden,



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

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

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

Årsta och Johanneshov

Stadsdelarna Johanneshov och Årsta ligger nära både Årstaviken och Södermalm. Globen utgör en framträdande del av Stockholms siluett och är ett viktigt landmärke, och Tele2 Arena är stadens



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



största arena. Årstaskogen är en grön oas, som sträcker sig längs Årstas förkastningsbranter mot Årstaviken.

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

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

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

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

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Bandhagen
- Enskede gårds gårdsanläggning
- Enskede gårds villastad
- Enskedefältets småstugeområde
- Gamla Enskede
- Slakthusområdet
- Gammelbyns ålderdomshem och Stureby sjukhem
- Årsta gård
- Området vid Skälderviksplan
- Området vid Valla torg
- Området vid Bolmensvägen och Möckelvägen
- Punkthusen vid Sköntorpsvägen
- Östberga Partihallsområde
- Gamla Östberga
- Koloniområdena Stugan/Skanskvärn och Danelund



Historiska nedslag

Det finns spår av mänsklig aktivitet kring Farsta gård sedan förhistorisk tid. Villastäder började byggas vid Nynäsbanans stationer i Fagersjö och Södertörns villastad redan vid förra sekelskiftet. Tallkrogen och Svedmyras småhusbebyggelse började uppföras på 30-talet. Övriga stadsdelar, där flerbostadshus dominerar, växte främst fram på 1950-talet.

Farsta

Utvecklingsmöjligheter

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



56 481

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

89 180

Utöver bostäder finns det goda förutsättningar för mer service, kultur och arbetsplatser i stadsdelsområdet, särskilt i Farsta. Det är angeläget för att skapa levande stadsmiljöer och en god balans av arbetsplatser i stadens alla delar. I Telias gamla område planeras för en blandstad med bostäder, företag och kommunal service. Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara fem nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. I samband med den stora utbyggnaden behövs ett större antal nya förskolor. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är fyra nya konstgräsplaner i området. Farsta IP är idrottscentrum i stadsdelsområdet. Det finns även ett behov av att stärka kulturlivet och öka kulturnärvaron.

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

På lång sikt finns ett antal större vägar, exempelvis Örbyleden och Magelungsvägen som har potential för stadsutveckling med bostads-

byggande och sammankoppling av omkringliggande stadsdelar. Nynäsvägens barriäreffekt kan minskas genom fler kopplingar över vägen. Det behövs en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse för att stödja stadsutveckling och möjliggöra tvärresande i Söderort och för att binda ihop flera av målpunkterna.

Farsta, Larsboda, Farsta strand och Farstanäset

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

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

Centrala Farsta kan genom omfattande komplettering utmed områdets huvudgator tillföras

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

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

Fagersjö

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

I området finns stora möjligheter för fler bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse samt längs Magelungsvägen. Kopplingarna

bör utvecklas inom Fagersjö samt till omkringliggande stadsdelar och målpunkter, Rågsveds friområde och Högdalstopparna. Särskilt viktigt är det att utveckla det prioriterade strategiska sambandet till Farsta genom tillkommande bostäder, en omvandling av Magelungsvägen till ett urbant stråk och utveckling av ett rekreationsstråk utmed stranden. Genom förbättrade kopplingar inom och till andra stadsdelar kan tryggare och säkrare miljöer skapas liksom bättre förutsättningar för handel och service. Kollektivtrafiken till området behöver förbättras och en pendeltågsstation skulle vara positivt. Måsen-parken utvecklas till en aktivitetspark.

Sköndal

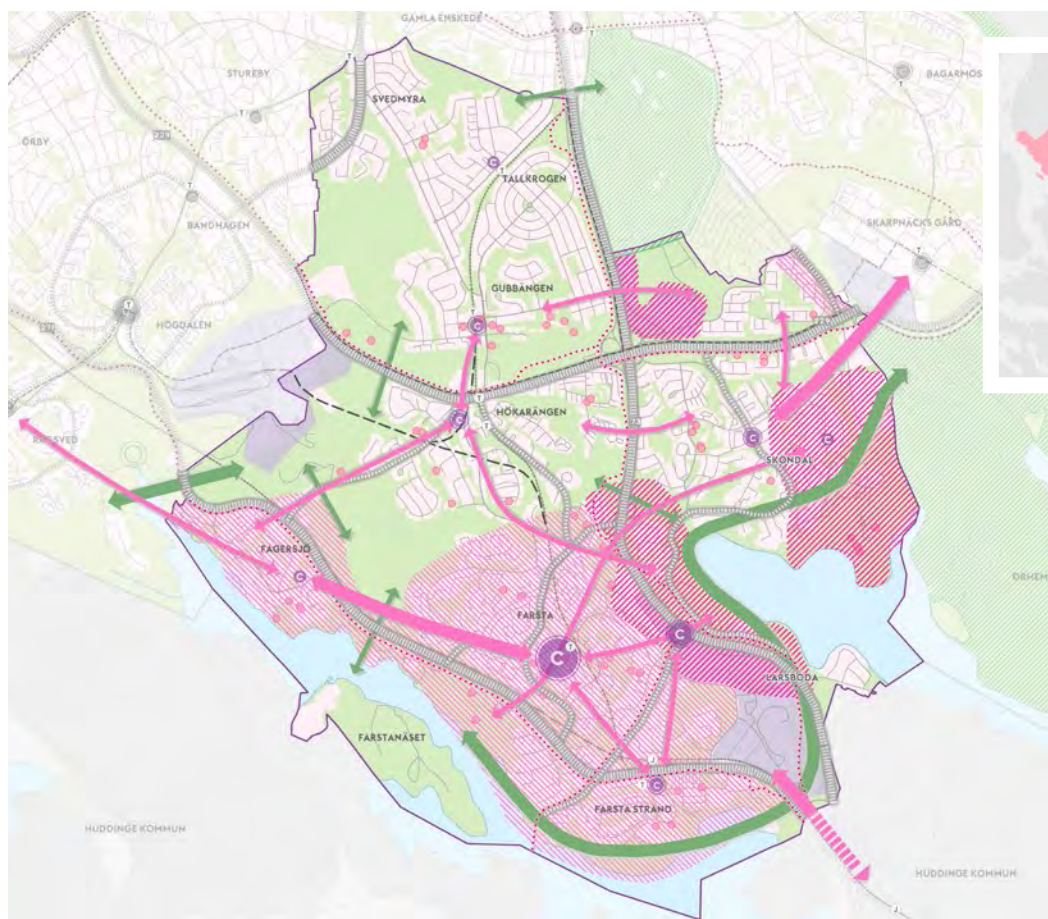
Sköndal byggdes till stora delar under 1950-talet. Inom Sköndals stadsdel ligger stadsutvecklingsområdet Stora Sköndal som sedan tidigt 1900-tal är en institutionspark med vård- och omsorgsverksamhet. Stora Sköndal har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden och är ett populärt utflyktsmål för bad,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

I Stora Sköndal finns mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. En stor satsning görs för att utveckla området till en tät stadsbebyggelse med bostäder, service, arbetsplatser, utbildning och verksamheter. Nya offentliga rum, torg, parker, skolor och idrottsytor ska skapas. I det sammanhanget behöver kollektivtrafiken ses

Riksintressen

Kommunikationer

- Väg 73 – Nynäsvägen
- Väg 229 Örbyleden/Tyresövägen
- Västerhaninge – Älvsjö, även kallad Nynäsbanan
- Station Farsta strand
- Luftfart
- Bromma flygplats



Teckenförklaring, se sidan 113



5 000

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

över och förbättras, bland annat till Farsta och Skarpnäck. Den planerade stadsutvecklingen kan stärka bebyggelsens möte med Flatens naturreservat och entréerna till reservatet. Skarpnäck och Stora Sköndal kan kopplas samman vilket eventuellt kan åstadkommas via Flatens naturreservat. Utöver stadsutvecklingen i Stora Sköndal finns det möjligheter att komplettera Sköndal med bostäder och service.

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

Hökarängen och Gubbängen

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

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

Svedmyra och Tallkrogen

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

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



Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

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

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



Lokala utvecklings-
möjligheter



Historiska nedslag

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

Skarpnäck

Utvecklingsmöjligheter

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



46 145

invånare 2016 som till 2040 beräknas öka till

64 574

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

Skarpnäck har god tillgång till natur och rekreation med till exempel Nackareservatet, Flatens naturreservat och Hammarbybacken som värdefulla kvaliteter. Det ekologiska och rekreativa sambandet mellan Flatens naturreservat och Nackareservatet ska stärkas. Kopplingen mellan Årstaskogen och Nackareservatet behöver förbättras i olika delar. Dels för att stärka regionala ekologiska funktioner, men också för att förbättra kommunala

gröna samband. Nytorps gärde ska utvecklas som stadsdelspark och mötesplats genom fler idrottsanläggningar och verksamheter samtidigt som fler bostäder kan byggas och den stora och öppna parkdelen i mitten av parken utvecklas med fler aktiviteter för besökare i alla åldrar. För att ännu bättre tillvarata Nackareservatets stora värden är det viktigt att utveckla fler och tydliga entréer. Skarpnäcks verksamhetsområde ligger i nära anslutning till stadsdelens bostadskvarter och lämpar sig därför för företag inom lätt industri, lager och kontor.

Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor och omfattar pågående byggprojekt, planerad utbyggnad av befintliga skolor och framtida behov i enlighet med tolkningen av SAMS-rapporten 2017. Kärrtorps gymnasium är strategiskt betydelsefullt i ett långsiktigt perspektiv. I stadsdelsområdet behövs fler mötesplatser för kultur och föreningsliv samt utrymme för konstnärlig produktion och kre-

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



ativa näringar. Det bedömda behovet gällande idrottsanläggningar till 2040 är två idrottsbodar, eventuellt en simhall och en ishall.

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

Hammarbyhöjden och Björkhagen

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

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

Genom att utveckla stråken Olaus Magnus väg-Sparrmansvägen samt stråket Finn Malmgrens väg-Malmövägen kan kopplingen stärkas mellan Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Där komplettering är möjlig längs stråket och vid centrum eftersträvas lokaler i bottenplan. Inom befintlig bebyggelsestruktur är stadsutvecklingsmöjligheterna begränsade men viss kompletteringsbebyggelse är möjlig. Det gröna ekologiska sambandet mellan Nackareservatet och Årstaskogen behöver förstärkas.

Kärrtorp

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

Genom att Kärrtorps centrum kommer att stärkas finns i stadsdelen vissa utvecklingsmöjligheter när det gäller bostäder och service. Kärrtorp kopplas samman med Björkhagen, Bagarmossen och Enskede genom att gatorna får tydligare drag av stadsgata av lokal karaktär.

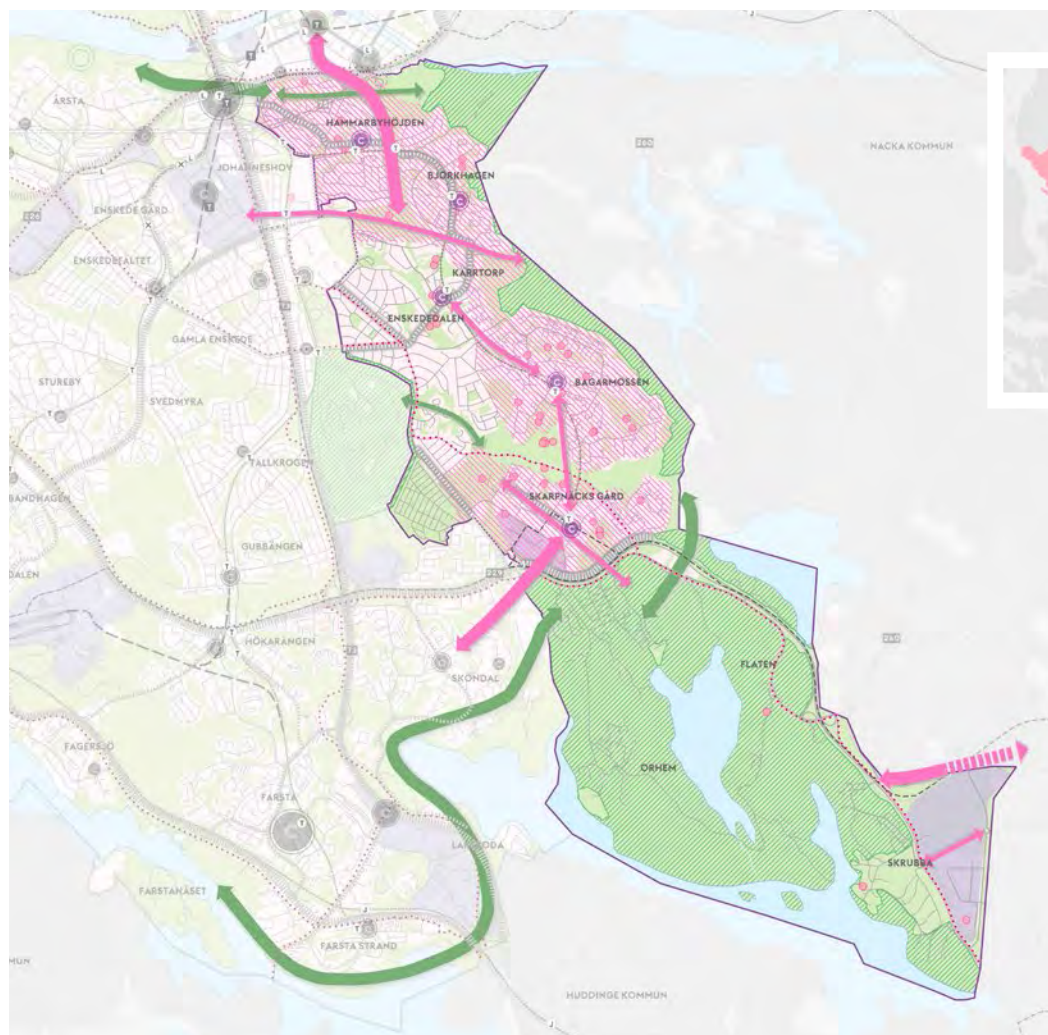
Riksintressen

Kommunikationer

- Väg 73 – Nynäsvägen
- Väg 75 – Södra Länken
- Luftfart
- Bromma flygplats

Kulturmiljövård

- Pungpinan i Skarpnäck



Teckenförklaring, se sidan 113

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



Enskededalen

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

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

Bagarmossen och Skarpnäcks gård

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

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

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



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

Orhem och Flaten

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

Skrubba

Skrubba är ett verksamhetsområde som angränsar till Nacka och Tyresö kommuner. Verksamhetsområdet utökas och utvecklas för

lättare industri. På längre sikt kan även stadsutveckling prövas och i takt med att staden och Tyresö växer kan området omvandlas till blandstad.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer enligt Stadsmuseet

- Bagarmossen
- Riksrådsvägen
- Björkhagen
- Lilla Sickla gård
- Enskededalen
- Hammarbyhöjdens norra delar
- Kärrtorp
- Koloniområdet Dalen

Begreppslista

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





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

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



Antagandebeslut och granskningsyttrande

I detta avsnitt återfinns kommunfullmäktiges beslut om antagande av översiktsplanen samt Länsstyrelsen i Stockholms läns granskningsyttrande som avgetts på utställningsförslaget av översiktsplanen. Granskningsyttrandet finns med i sin helhet för att klargöra i vilka avseenden stat och kommun har olika uppfattningar. Kommunens svar på Länsstyrelsens yttrande och på andra inkomna synpunkter under utställningen finns i ett särskilt utlåtande. Länsstyrelsens synpunkter har till stora delar tillgodosetts, fränsett de punkter som framgår av kommentarer i det särskilda utlåtandet. Utlåtandet finns på kommunens webbplats, stockholm.se/oversiktsplan

**Protokoll fört vid Stockholms kommunfullmäktiges
sammanträde måndagen den 19 februari 2018****Tid:**

kl. 16:00-23:38

Lokal:

Rådssalen

Närvarande:

Se bilaga

§§1-17, §§19-26

Justerat den 26 februari 2018 Anslaget den 27 februari 2018

Eva-Louise Erlandsson Slorach

Margareta Björk

Mats Berglund

Kerstin Tillkvist
Sekreterare



§ 14

Översiktsplan för Stockholms stad

2017/001867

Beslut

1. Översiktsplan för Stockholms stad antas enligt utlåtandet.
2. Översiktsplan för Stockholms stad – Promenadstaden (Dnr 311-2636/2009) utgår som styrdokument i och med antagandet av Översiktsplan för Stockholms stad.

Reservationer

Samtliga ledamöter för Moderaterna, Liberalerna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet och Kristdemokraterna reserverar sig mot beslutet till förmån för egna förslag.

Rickard Wall (-) deltar inte i beslutet.

Ärendet

Kommunstyrelsens utlåtande nr 2018:28 behandlas. Utlåtandet gäller Översiktsplan för Stockholms stad.

I debatten yttrar sig borgarrådet Valeskog, Sebastian Wiklund, Berthold Gustafsson, Peter Backlund, Malin Ericson, Rickard Wall, Björn Ljung, Anna Rantala Bonnier, Cecilia Obermüller, Martin Westmont, borgarrådet Helldén, Erik Slottner, borgarrådet Larsson, Lars Arell, Christina Linderholm, Ewa Larsson, Stefan Hansson och Margareta Stavling.

Förslag till beslut

Borgarrådet Valeskog (S) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Berthold Gustafsson (M) och Erik Slottner (KD) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Moderaternas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Peter Backlund (L) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Liberalernas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Christina Linderholm (C) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Centerpartiets ersätтарыttrande i kommunstyrelsen.

Martin Westmont (SD) ansluter sig till Moderaternas förslag till

beslut i kommunstyrelsen.

Beslutsordning

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.



Stockholm stad
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Översiktsplan för Stockholms stad – utställningsförslag

Stockholms stad har överlämnat ett förslag till översiktsplan i samband med utställning enligt 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen har den 20 januari 2017 lämnat ett samrådsyttrande över planens samrådsversion. Av den nu redovisade samrådsredogörelsen framgår hur kommunen har beaktat Länsstyrelsens synpunkter.

En aktuell översiktsplan med tydliga ställningstaganden underlättar framtida detaljplanering, bygglovgivning och tillståndsprövning och är därför ett verktyg för att nå målsättningar om en hållbar stadsutveckling med ett ökat bostadsbyggande.

Inledning

Stockholms stad har i sin översiktsplan presenterat sin vision av Den växande staden. Översiktsplanen har utblick mot 2040, då kommunen förväntas fått ett ökat invånarantal till 1,2 miljoner personer. För att nå dit har kommunen presenterat grundläggande planeringsförutsättningar och strategiska ställningstaganden att hantera i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsens uppdrag och ställningstagande

I granskningsyttrandet ska länsstyrelsen kontrollera och yttra sig i enlighet med bestämmelserna i 3 kap. 16 § PBL.

Länsstyrelsen har under utställningstiden samrått med Försvarmakten/HK, Trafikverket region Stockholm, Sjöfartsverket, LFV (Luftfartsverket) samt Svenska Kraftnät AB. Granskningsyttrandet redovisar svar från dessa gällande de frågor som Länsstyrelsen har att bevaka under utställningen. Se även bilagor med yttranden.

Granskningsyttrandet ska enligt 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det anmärkas i den antagna planen.

Länsstyrelsen kan komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt 11 kap. 10 och 11 §§ PBL, om de synpunkter som lämnas nedan inte beaktats.

Sammanfattande bedömning

Stockholms stads förslag till översiktsplan har en strategisk inriktning, med utpekande av fokusområden och stadsutvecklingsområden och med redovisning av lokala utvecklingsmöjligheter stadsdelsvis, som ger en överblick av var stadsbyggandet kan utvecklas och med målsättningar som verkar för en hög kvalitet i stadsbyggandet. Sedan samrådsskedet har översiktsplanen utvecklats avseende

bland annat lokala kartredovisningar och redovisning av hur miljö kvalitetsnormer kan följas. Översiktsplaneförslaget tillgodoser inte riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken gällande riksintressen för kommunikation och energianläggningar samt för kulturmiljövärden. Då översiktsplaneförslaget inte tydliggör strategisk vägledning kring hållbar stadsutveckling avseende hälso- och riskfrågor, som buller, farligt gods och markföroreningar, kan den också innebära olägenheter för människors hälsa och säkerhet.

Riksintressen

Riksintresse för kommunikationsanläggningar, energianläggningar m.m. 3 kap. 8 §

Det framgår inte tydligt av översiktsplaneförslaget vilka anläggningar som är av riksintresse, i text och på karta, eller hur kommunen avser att tillgodose dessa. Vid planering för stadsutveckling i anläggningarnas närområde behöver kommunen tillse att framkomlighet säkerställs och funktioner kan upprätthållas. För riksintresseanläggning behövs ofta ett byggnadsfritt avstånd mellan anläggningen och ny bebyggelse för att möjliggöra för drift, underhåll och ge utrymme för framtida utveckling.

För kommunikationsanläggning av riksintresse gäller vid bebyggelseplanering att hänsyn behöver tas till influensområden kring riksintresseanläggningen. Ny bebyggelse behöver placeras och utformas så att människor inte utsätts för besvärande störningar eller förhöjda risker, då det i annat fall kan innebära att krav kan ställas på anläggningen. Detta kan i sin tur påtagligt försvåra utnyttjandet av denna. Störningar och risker kan vara buller, luftföroreningar, elektromagnetiska fält och utsatthet för risker i samband med kollisionsrisker, transporter och hantering av farligt gods.

För en anläggning som ännu inte tillkommit innebär tillgodoseendet av riksintresset att tillkomsten inte får försvåras. Det senare gäller för Östlig förbindelse och Förbifart Stockholm samt för kraftledningar som avses markförläggas.

Redovisningen av vägar behöver kompletteras och kartan med vägar av riksintresse uppdateras och förtydligas. Utöver de befintliga vägar som utgör riksintresse och nämns i texten, är också följande vägar av riksintresse:

- Väg 222/260 (Stadsgårdshamnen - Tpl Sickla),
- väg 226 (Gullmarsplan - Huddinge),
- väg 229 (Stureby - Älta)
- väg 277 (inklusive Lidingöbron).

Uppräkningen av järnvägar av riksintresse behöver kompletteras med Mälarbanan. Uppräkningen av farleder av riksintresse behöver kompletteras med farled 540 till Stockholm m.m. Kartredovisningen behöver kompletteras vad gäller Stockholms hamn med de olika hamndelarna.

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

Västra City

I samband med planläggning för överdäckning av stambanans spårområde vid Centralstationen och norrut, behöver staden redovisa hur riksintressena för spår och väg kommer att tillgodoses. Länsstyrelsen har begärt en riksintresseprecisering för järnvägsområdet, vilken kommer att konkretisera riksintresseanspråket.

Loudden

Länsstyrelsen kan konstatera att både Loudden, liksom Bergs oljehamn (i Nacka), omges av nedläggningsplaner och att regionens framtida försörjning av drivmedel inte är löst på ett tillfredsställande sätt. Om Loudden och Bergs läggs ned innan en ny struktur för försörjning är etablerad utsätts regionen för risker som inte är acceptabla för försörjningsstryggheten av flytande drivmedel. Länsstyrelsen leder ett arbete som syftar till att samordna statliga intressen i denna fråga. Kommunerna och drivmedelsbolagen är nyckelaktörer i denna process. Det är ytterst angeläget att avveckling av befintliga depåer samordnas med tidplaner för etablering av en ny försörjningsstruktur.

Innan en ny struktur för försörjning av flytande drivmedel har etablerats, måste riksintresset för Stockholms hamn, Loudden, fortsatt tillgodoses. Detta har även betydelse för totalförsvaret i Stockholmsregionen. Det innebär att översiktsplaneförslaget inte tillgodoser riksintresset i denna del.

Hammarby kanal, Masthamnen med järnvägsspår

Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull och Årstaviken inklusive slussen vid Hammarby kanal, som kan ta transporter av tyngre tonnage, har betydelse för totalförsvaret. I Masthamnen, som är en del av Stockholms hamn, kan järnvägsspår från stambanan via Södersjukhuset och Norra Hammarbyhamnen ansluta till Saltsjöbanan. Det är av vikt för totalförsvaret att denna järnvägsförbindelse finns kvar för möjlighet till bland annat akutsjukvård i samband med kris eller krig, tills dess att den samlade civil-militära totalförvarsplaneringen är färdigställd för Stockholmsområdet. Planförslagets redovisning av stadsutvecklingsområden kan komma i konflikt med riksintressena, då det inte är redovisat i översiktsplaneförslaget hur dessa kommer att tillgodoses. Det innebär att översiktsplaneförslaget inte tillgodoser riksintresset i denna del.

Bromma flygplats

Tills dess att det klarlagts att tillräcklig kapacitet är säkerställd på andra flygplatser behöver riksintresset Bromma flygplats tillgodoses. Länsstyrelsen menar att översiktsplaneförslagets redovisning av hur riksintresset ska tillgodoses behöver förtydligas med att ny bostadsbebyggelse inom område med ekvivalent flygbullernivå (FBN) på över 55 dBA kan medföra påtaglig skada på riksintresset.

Vid planering av en bebyggelse eller ett byggnadsverk med en totalhöjd om 20 meter eller mer över marknivån, behöver i ett tidigt skede alltid samråd ske

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

med Trafikverket och LFV. Om föreslagen byggnad ligger inom 60 km från flygplats av riksintresse, ska samråd ske även med dessa sakägare, vilket för Stockholms del betyder Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma flygplatser.

Stamnätet för elförsörjning

Stamnätet är uppbyggt av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV och det förvaltas av Svenska Kraftnät. Länsstyrelsen har framfört att Statens energimyndighet bör peka ut stamnätet för eldistribution som riksintresse. I avsaknad av ett sådant beslut har Länsstyrelsen gjort bedömningen att stamnätet för elförsörjning med 400 kV och 220 kV ledningar/kablar inkl. transformatorstationer är av riksintresse. Det tillgodoses i första hand genom att åtgärder som planeras inom 250 meter från stamnätsledningarna och stationer föregås av samråd med Svenska Kraftnät. Information saknas om detta i översiktsplaneförslaget liksom läget på befintliga och planerade stamnätsanläggningar.

Riksintresse för kulturmiljövården 3 kap. 6 § miljöbalken

I avsnittet om Stockholms innerstad med Djurgården, som är av riksintresse för kulturmiljön enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, anges att vid förändringar ska riksintressets kärnvärden tillgodoses. För att tillgodose riksintresset behöver kommunen beakta hela riksintresset och inte endast värdekärnorna. Det bör tydligare framgå att vid förändringar ska även för riksintresset viktiga strukturer, funktioner och samband tillgodoses, oavsett inom eller utanför värdekärnorna. Värdekärnorna syftar till att underlätta förståelsen av helheten.

Förhållningssätten för den äldre stenstaden fångar upp relevanta frågor, bland annat att rivning av gulklassade hus inte är möjligt utifrån bevarandet av den sammanhållna stenstaden som riksintresseuttryck (sid 31). Länsstyrelsen stöder detta synsätt. Länsstyrelsen delar även uppfattningen att Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering behöver kompletteras och aktualiseras, inte minst för innerstaden. Det är också angeläget att byggnadsordningen aktualiseras. För ytterstadens områden, bl.a. villaområden, ger fördjupningen vägledning på en detaljerad nivå, vilket är mycket positivt.

Översiktsplanen framhåller att det modernistiska city är stadens mest föränderliga stadsdel. Länsstyrelsen ser svårigheter med att förena denna intention med en kulturmiljövård som värnar om uttrycket för bebyggelsens årsringar och upplevelsen av de olika tidsskikten och sambanden. Förändringar inom city behöver tillgodose dessa värden, för att undvika påtaglig skada på riksintresset.

En central fråga är hur en utveckling av city ska kunna ske med beaktande av stadssiluetten som riksintresseuttryck. Översiktsplaneförslaget utgår från att city kan höjas, utan närmare anvisningar, vilket kan skapa situationer i kommande detaljplaner som innebär påtaglig skada på riksintresset. Genom senare års bebyggelsekompletteringar har utrymmet för ytterligare på- och nybyggnader minskat. Översiktsplanen behöver konkretiseras i sin beskrivning av hur denna aspekt av riksintresset kommer att tillgodoses och underlätta hantering av denna viktiga fråga i kommande detaljplaner.

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

I översiktsplanens bilaga för riksintressen ifrågasätts områdets geografiska omfattning där riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården och nationalstadsparken överlappar varandra. Länsstyrelsen vill dock framhålla att det finns aspekter inom riksintresset för kulturmiljövården som inte ingår i nationalstadsparken. Det finns därför skäl till att de överlappar varandra.

Naturvården 3 kap. 6 § miljöbalken

Riksintresset för de Geer-moränerna enligt 3 kap. 6 § miljöbalken finns redovisat, men det behöver framgå att de Geer-moränerna inom riksintressets avgränsningar ska bevaras i sin helhet. Notera att Länsstyrelsens rapport med Naturvårdsverkets översiktliga avgränsning och beskrivning av de Geer-moränerna har rapportnummer 2001:15.

Friluftslivet 3 kap. 6 § miljöbalken

Naturvårdsverket har fattat beslut (2017-01-19) om Järvafältet som område av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Detta gäller även området Ulriksdal-Haga-Djurgården, som beslutades den 2017-05-23. Det behöver av översiktsplanen framgå hur riksintresset kommer att tillgodoses.

Kungliga nationalstadsparken 4 kap. 1 och 7 §§ miljöbalken

Nationalstadsparken är ett område som i sin helhet är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 7 §§ miljöbalken. Översiktsplaneförslaget anger att kompletteringar i nationalstadsparken kan göras i enlighet med parkens lagskydd. På stadsutvecklingskartan på sid. 170 redovisas inom nationalstadsparken dock områden med teckenförklaringen "Område med blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås". I översiktsplaneförslaget anges att Översiktsplan för Nationalstadsparken - stockholmsdelen, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2009, fortsätter att gälla efter antagandet av den nya översiktsplanen. Hänvisning finns till denna fördjupning avseende vägledning för tillämpning av lagskyddet. Det som redovisas av stadens ställningstagande angående utbyggnadsmöjligheter i Nationalstadsparken ger dock sammantaget en otydlighet i hur riksintresset tillgodoses.

Mellankommunal samordning

Den gröna infrastrukturen med de gröna kilarna samt flera anläggningar för infrastruktur, masshantering m.m. är av regionalt intresse. Länsstyrelsen förutsätter att bebyggelseutveckling som berör dessa anläggningar samt större stadsutvecklingsområden sker i samråd med berörda kommuner.

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

Grön infrastruktur

I översiktsplanen finns en karta med den gröna infrastrukturen för ekmiljöer utifrån Länsstyrelsens rapport 2015:13. Översiktsplanen behöver redovisa hur grönstrukturen ser ut även för andra naturmiljöer.

För att värna den regionala grönstrukturen behövs ett tydligare regionalt perspektiv med riktlinjer för mellankommunal samverkan kring de gröna kilarna. Hur utpekade svaga samband i grönstrukturen ska hanteras bör också beskrivas och kompletteras med planeringsinriktningar.

Stadsutvecklingskartan visar förslag på områden där förstärkningar föreslås i den regionala gröna infrastrukturen. Det är dock otydligt om det är alla utpekade svaga samband som visas i kartan. Det behövs en separat karta med de utpekade svaga sambanden (Stockholms läns landsting, TRF) och de gröna kilarna. Det finns planeringsinriktningar som berör svaga samband och dessa behöver konkretiseras i hur de ska tillvaratas. Stadsutvecklingskartan redovisar även områden där särskilda planeringsresurser riktas. Arbetet med den gröna infrastrukturen skulle gynnas om utredningar gjordes i alla stadens större förtättnings- och omvandlingsområden.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Översiktsplanen aktualiserar behovet av strategisk vägledning avseende hälso- och riskfaktorer i hållbar stadsutveckling. Översiktsplaneförslaget brister dock i fråga om vägledning avseende hälso- och riskfaktorer i bebyggelseplaneringen. Länsstyrelsen konstaterar att utvecklingsområden och urbana stråk är markerade schablonmässigt på kartredovisningen och att vägledning angående områdenas lämplighet ur ett hälso- och riskperspektiv saknas. Av översiktsplanen framgår inte tydligt hur planering av nybebyggelse bör placeras och utformas med hänsyn till hälsa och säkerhet. Det saknas även redovisning av var störningar och risker, som buller, luftföroreningar, markföroreningar, elektromagnetiska fält med flera olägenheter med hälsorisker förekommer samt vägledning om vilka hänsyn som behöver tas i olika stadsdelsområden. De stadsdelsvisa redovisningarna lyfter inte fram vilka hälso- och riskfaktorer som särskilt behöver beaktas i de olika delområdena, vilket hade behövts för att underlätta för kommande detaljplaner. Redovisning av lågpunkter, skredriskområden och andra förutsättningar saknas också.

Markföroreningar

Föroreningar i mark, vatten och byggnader vid exploatering och förändrad markanvändning utgör en risk för människors hälsa. I flera av planförslagets utpekade utvecklingsområden råder en komplex föroreningsbild, men det redovisas inte. Länsstyrelsen bedömer därför att planförslaget kan bli olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Som vägledning för kommande detaljplanering, och för att minska risken för att boende och andra utsätts för oönskade ämnen i t.ex. inomhusluften (inträngning av skadliga gaser) och närmiljön, behöver översiktsplanen redovisa de utpekade utvecklingsområdena där mer kunskap krävs gällande föroreningssituationen.

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

Riktlinjer bör finnas i översiktsplanen för att särskilt beakta barnperspektivet vid planeringen av skolor, förskolor och lektytor med avseende på föroreningar i mark, vatten och byggnader.

Risker i samband med farliga transporter och verksamheter

Översiktsplanen behöver kompletteras med information att riskbilden behöver bedömas vid planering inom 150 meter från en rekommenderad transportled för farligt gods. I översiktsplaneförslaget är inte heller redovisat riskkällor såsom Sevesoverksamheter, järnväg och rekommenderade vägar för transport av farligt gods, både primära och sekundära, liksom rekommenderade avstånd från riskkällan för olika typer av markanvändning. Planförslaget brister i nämnda avseenden och även genom inriktningen att frångå vedertagna värderingskriterier vid bedömning av samhällsrisk, se nedan. Länsstyrelsen bedömer därför att bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, se Länsstyrelsepublikation Fakta 2016:4. I vägledningen anges att det i bebyggelseplaneringen är lämpligt att jämföra framräknad individ- och samhällsrisk med de förslag på acceptanskriterier som presenteras i Räddningsverkets rapport "Värdering av risk" (1997). Vid bedömning av om samhällsrisken är acceptabel vägs här även nyttan in, om inte riskerna är alltför höga.

I översiktsplaneförslaget anges att kvantitativa värderingskriterier för samhällsrisk inte ska avgöra om bebyggelse blir lämplig då de inte tar hänsyn till nyttor som genereras av stadsutvecklingen. Enligt Länsstyrelsens mening är det rimligt att i planeringen sätta en övre gräns för vilka risknivåer som kan accepteras, oavsett nyttor som en bebyggelse medför. Länsstyrelsen ser kvantitativa samhällsriskberäkningar och -kriterier som viktiga verktyg för att tydliggöra när ett område blir utsatt för höga samhällsrisknivåer. Detta är aktuellt i till exempel redan tätbefolkade områden där ny bebyggelse tillförs.

Länsstyrelsen rekommenderar staden att komplettera alternativt fördjupa riskhantering på ett strategiskt sätt för samtliga utpekade *Utvecklingsområden* i ett tidigt skede i planeringsprocessen. Genom att göra övergripande riskanalyser kan hållbar stadsplanering möjliggöras med mer kostnadseffektiva skyddslösningar jämfört med riskanalys i sena skeden för varje enskild detaljplan.

Överdäckningar

Staden beskriver överdäckning som en metod i stadsplaneringen för att överbygga barriärer. Överdäckningar med bebyggelse ovanpå trafikleder kan innebära begränsningar av vilka transporter av farligt gods som kan tillåtas i tunnlarna pga. riskerna de medför. Det kan innebära begränsningar i trafiksystem som är svåra att ändra på i efterhand. Därför är det viktigt att riskfrågor utreds tidigt i samband med överdäckningar och att planeringen sätts in i ett större sammanhang.

Datum
2017-09-25

Beteckning
4012-30495-2017

Översvämningsrisker

En klimatsmart och tålig stad är ett av stadsbyggnadsmålen inom översiktsplanen. Översiktsplanen anger att det är centralt för stadsbyggandet att bygga nya stadsdelar på ett klimatsmart sätt samt att klimatanpassa befintliga stadsmiljöer. För att utjämna temperaturer och öka motståndskraften mot översvämningar inom staden krävs ett långsiktigt regionalt utvecklingsarbete gällande avrinningsområden, stigande havsnivåer och Mälarens långsiktiga utveckling.

Länsstyrelsen är positiv till stadens grundprincip om att ingen bebyggelse ska planeras i områden med risk för översvämning till följd av såväl höga flöden och vattennivåer som 100-årsregn. Det beskrivs att exploateringen kan möjliggöras genom att höja marknivån, under förutsättning att det sker med helhetssyn på vattnets flöden i närområdet och behovet av fördröjning. Länsstyrelsen önskar dock ett förtydligande gällande vald återkomsttid för höga vattennivåer och flöden. Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse placeras ovan beräknat högsta flöde.

Staden frångår i planförslaget Länsstyrelsens översvämningsrekommendationer för ny bebyggelse vid havet. Detta genom att ange som generell princip för byggande vid Saltsjön att sammanhållen bostadsbebyggelse och samhällsviktiga funktioner ska läggas på nivån 2,25 i RH2000. Länsstyrelsens rekommenderade nivå är 2,7 i samma höjdsystem. Det innebär att bebyggelsen på lång sikt kan bli olämpligt med hänsyn till risken för översvämning. Översiktsplaneförslaget brister i denna del.

Staden behöver därmed i varje enskild detaljplan vid havet motivera och visa på bebyggelsens lämplighet. För havet gäller en större osäkerhet och en annan översvämningssituation än vad som gäller för sjöar och vattendrag. Även om det finns osäkerheter i klimatscenarioer så är det troligt att havet kommer att fortsätta att stiga efter år 2100 vilket även beskrivs i översiktsplanen, varför den rekommenderade nivån bör hållas.

De som deltagit i beslutet

Beslut i detta ärende har fattats av tillförordnad landshövding Åsa Ryding. I den slutliga handläggningen av ärendet har även deltagit samhällsbyggnadsdirektör Patrik Åhnberg, miljödirektör Göran Åström, landsbygdsdirektör Ulrika Geber, tillväxtdirektör Karina Uddén, tillförordnad förvaltningsdirektör Barbro Rohdin och planhandläggare Ragnvi Josefsson, föredragande.

Detta beslut har granskats och godkänts via Länsstyrelsens ärendehanteringssystem och har därför ingen namnunderskrift.

Bilaga med synpunkter skickas separat.



FOTO & ILLUSTRATIONER

Per-Erik Adamsson/Stockholms Hamnar sid 81 | Stefan Bohlin sid 144, 158 | Pax Engström sid 94 | Johan Fowelin sid 62 | Simon Gate Omslag, sid 8, 30, 38, 42, 51, 54, 76, 78, 83, 86, 90, 110, 114, 122, 124, 148, 161, 166, 168, 180 samt illustrationer sid 14, 16, 17 | Felix Gerlach sid 74 | Getty Images/iStockPhoto sid 48, 70, 82, 103, 112, 117, 143, 147, 157 | Lennart Johansson sid 2, 7, 15, 18, 21, 23, 25, 27, 36, 44, 47, 56, 61, 64, 68, 73, 92, 104, 109, 120, 128, 131, 132, 136, 139, 140, 152, 154, 162, 163, 164 | AC Jonsson sid 54 | Ingvar Karmhed/TT sid 89 | Yanan Li sid 10, 135 | Åke E:son Lindman sid 67 | Lieselotte van der Meijs sid 13 | Johan Pontén sid 153 | Stockholms stad sid 118 | Svartpunkt AB sid 96

KARTOR OCH KARTILLUSTRATIONER

Stockholms stad


PRODUKTION

Stockholms stad

Art direction och omslagsdesign: Simon Gate och Blomquist Communication.

TRYCK

Ätta45, Stockholm, 2018

 Miljömärkt trycksak, 3041 0001



Översiktsplan för Stockholms stad

Översiktsplanen ger vägledning och stöd i beslut om användning av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

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

Mer information finns på webben.

Stadsbyggnadskontoret
08-508 27 300
Fleminggatan 4
104 20 Stockholm