Stadsbyggnadsstrategi
Airport City Stockholm

Urban Design Strategy

AirportCity
STOCKHOLM ■ SCANDINAVIA

swedavia SWEDISH AIRPORTS

Sigtuna kommun

ARLANDASTAD HOLDING

Förord
Foreword

Såväl stockholmsregionen som Arlanda flygplats med omgivning har de senaste åren präglats av en mycket hög tillväxt. I Arlandaområdet skapas närmare 1000 nya arbetstillfällen om året och Sigtuna är för närvarande en av Sveriges snabbast växande kommuner.

Det här ställer stora krav och därför har vi ytterligare stärkt vårt samarbete och lagt grunden för en långsiktig satsning på Airport City Stockholm genom en gemensam stadsbyggnadsstrategi.

Vi erbjuder något så unikt som gångavstånd till övriga världen. Vår gemensamma vision är ett viktigt fundament till en unik flygplatsstad som tar tillvara de urbana värdena och stärker arbetet med att sätta hållbarhet i fokus. Det är något vi är övertygade om kommer att öka attraktiviteten i området och därmed locka till sig många människor.

I arbetet med att ta fram stadsbyggnadsstrategin har medarbetare i våra respektive organisationer varit delaktiga. Vårt övriga arbete går nu hand i hand med att bygga flygplatsstaden.

Torborg Chetkovich
Koncernchef, Swedavia

Lars Bryntesson
Kommunstyrelsens ordförande, Sigtuna Kommun

Per Taube
Styrelseordförande, Arlandastad Holding

Innehåll
Content

Introduktion | *Introduction* 3

Vision | *Vision* 4

Utgångsläge | *Starting point* 18

Planläge | *Current plans* 22

Hållbart stadsbyggande | *Sustainable urban design* 24

Utbyggnadsprinciper | *Framework for development* 28

Genomförande | *Realisation* 34

Introduktion

Introduction

Stadens attraktivitet är oslagbar. Dess mångfald av mötesplatser och människor är grunden för all tillväxt. En attraktiv och levande flygplatsstad kräver därför många mötesplatser. I staden sker dessa möten framförallt i det offentliga rummet. Det är vi människor och dessa rum som skapar staden.

Airport City Stockholms ägare, Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding, har i detta dokument skapat en vision och en tydlig strategi för stadens utveckling. Den innefattar principer för hållbart stadsbyggande, dynamisk utbyggnad och strategiska beslut för genomförande. Strategin är startpunkten för att intensifiera arbetet med att skapa Sveriges första riktiga flygplatsstad.

Med sitt läge vid Arlanda flygplats i den växande Stockholmsregionen mellan Stockholm och Uppsala med järnväg, väg och flyg är Airport City Stockholm svåröverträffad. Oavsett konjunktur söker sig människor och företag till vår region. Vår konkurrenskraft är kunskap. Det är genom att skapa innovativa och spännande stadsmiljöer som kunskapskluster kan växa fram. Denna stadsbyggnadsstrategi ligger till grund för att bygga ”en levande stad, närmare världen”.

Kristina Alvendal
VD Airport City Stockholm

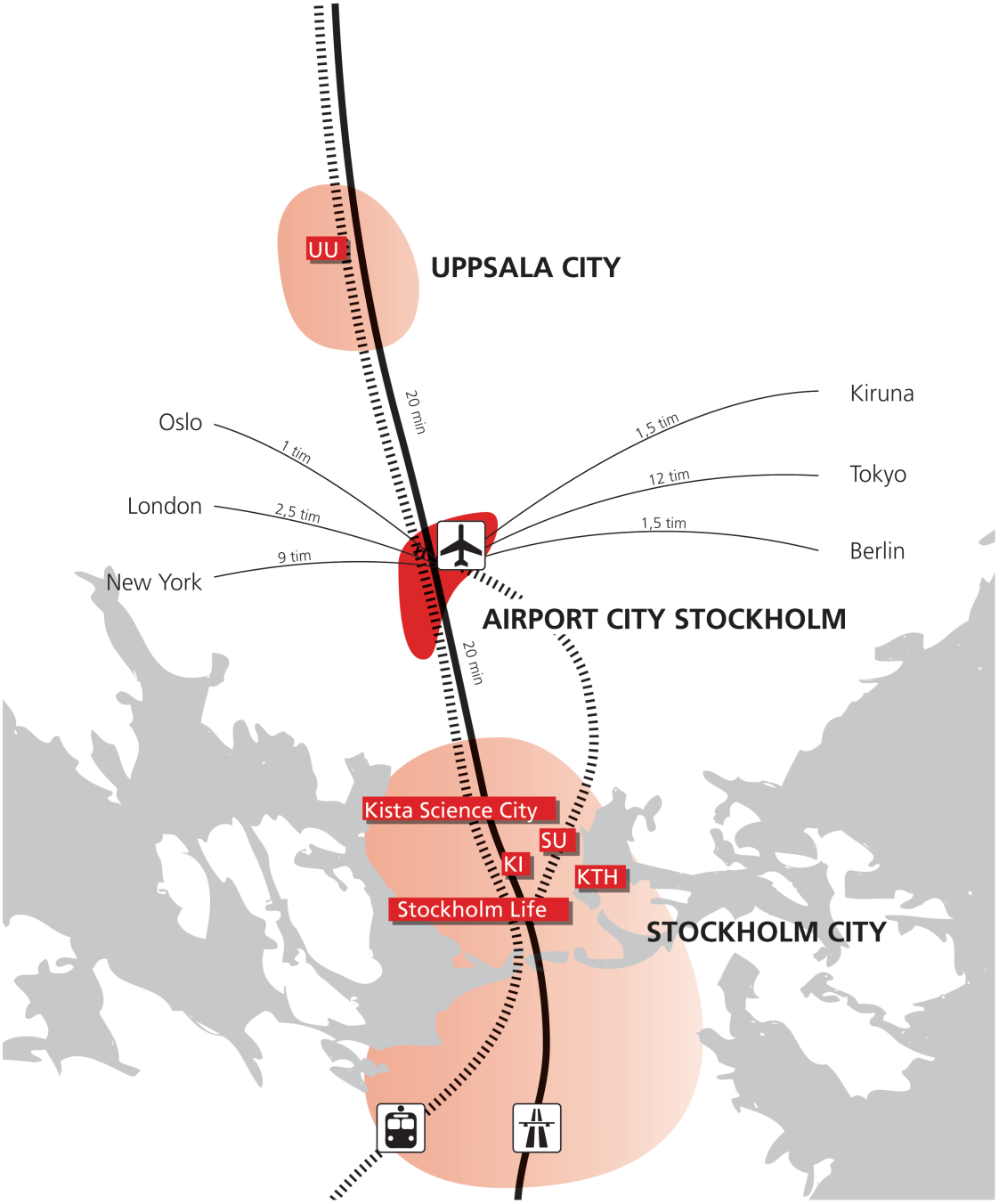
Vision

Vision

”Airport City Stockholm
– En levande stad, närmare världen”

”Airport City Stockholm
– ’A living city, connected to the world ’

Visionen för Airport City Stockholm har tagits fram av de tre parterna tillsammans för att leda utvecklingen av flygplatsstaden och skapa en regional, nationell och internationell destination. Visionen är att skapa en modern flygplatsstad, med en levande stadskärna och attraktiva arbetsområden, som med sitt läge vid flygplatsen, järnvägen och motorvägen mellan Stockholm och Uppsala har exceptionell tillgänglighet till regionen, Sverige och världen. Här finns ett stort företagskluster som bland annat innehåller ett världsledande centrum för transport och teknikutveckling.


UU
UPPSALA CITY
20 min
Oslo
1 tim
London
2,5 tim
New York
9 tim
Kiruna
1,5 tim
Tokyo
12 tim
Berlin
1,5 tim
AIRPORT CITY STOCKHOLM
20 min
Kista Science City
SU
KI
KTH
Stockholm Life
STOCKHOLM CITY

Mål för flygplatsstaden | *Goals for the Airport City*

I dialog med de tre parterna Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding har övergripande mål tagits fram för hela Airport City Stockholm och dess stadsdelar. De fem målen överensstämmer med gällande planer för regionen, kommunen och flygplatsen och ligger till grund för stadsbyggnadsstrategin. Målen som flygplatsstaden ska uppnå är hållbar, kommersiell, nära, urban och ekologisk. Dessa mål gör Airport City Stockholm till ett världsunikt stadsutvecklingsprojekt.

Hållbar | *Sustainable*

Målet är en flygplatsstad som bidrar till hållbar tillväxt, där flygplatsens kärnverksamhet säkerhetsställs och stadsutvecklingen kan ske kontinuerligt och långsiktigt.

Kommersiell | *Commercial*

Airport City Stockholm ska vara en regional och internationell destination med attraktiva marknadslägen för en stor variation av företag inriktade på allt från upplevelser, utbildning och innovation till transport och logistik. 2030 siktar vi på att ha skapat förutsättningar för 50 000 arbetsplatser inom flygplatsstaden.

Nära | *Accessible*

I Airport City Stockholm ska det finnas ett effektivt, tryggt och bekvämt transportsystem med fokus på gående, cykel och kollektivtrafik samt angöring och parkering vid flygplatsen. Ett effektivt kollektivtrafikstråk knyter ihop de centrala delarna av staden.

Urban | *Urban*

I Airport City Stockholm ska det finnas en levande och trivsam stadsmiljö för upplevelser, möten och rekreation. Stadsrummet är utformat för en enkel och bekväm tillvaro där allt vi människor behöver finns i närheten och där arkitekturen är variationrik och av hög kvalitet.

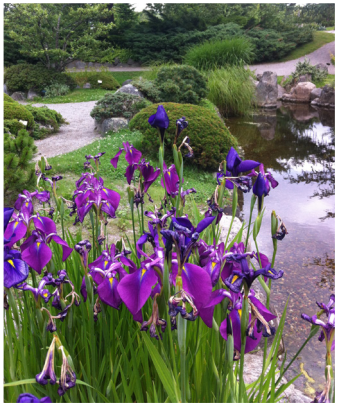
Ekologisk | *Eco-friendly*

Målet är en miljö-och klimatanpassad stad med ren luft, mark och vatten. Avfall och byggnadsmaterial återvinns och energi- och resurseffektiva system eftersträvas.

Sushi
T-SHIRT STORE

www.auto-geeber.se
Tel: 08-34 26 90 Mob: 0705-851 851
Finns runt hörnet, Sveavägen 139
BMW
UPPGRAG MOTTAGES
AUDI
BMW
SAAB
VOLVO
MED FLERA BILMÄRKEN
LIBANON GRILL MEZA

Tietan
ROCK MARKET



Stadsdelar | *Urban Districts*

1

Sky City vid flygplatsen
| Sky City at the airport

Sky City är flygplatsstadens ”down town”. Det är en tät stadskärna med gångavstånd till flygplatsterminalerna, pendeltåg, Roslagsbanan och fjärrtåg. Promenadvänliga gator, torg och parker kantas av aktiva bottenvåningar med butiker, restauranger, caféer och barer. Här finns kontor för kunskapsintensiva tjänsteföretag och mäss- och konferensanläggningar med fokus på resande, transport och teknik. Här finns också service för både arbetande och resenärer som till exempel kulturhus, spa, hyrbilsservice och resebyråer. Tillfälligt boende i hotell i olika prisklasser bidrar till en levande stadskärna även kvällstid. För resenärer som anländer till Arlanda ger Sky City en känsla av att redan ha kommit till Stockholms innerstad. Samtidigt finns här en unik internationell atmosfär – ett steg från resten av världen.

2

Park City är flygplatsens entré
| Park City is the airport entrance

Park City är Sky City’s närmaste stadsdel i sydost. Genom stadsdelen går kollektivtrafikstråket, som knyter samman området med övriga stadsdelar i flygplatsstaden. Merparten av biltrafiken till och från terminalerna passerar stadsdelen vilket skapar god exponering mot resenärer. Stadsdelen domineras av långtidsparkeringar, biluthyrning och bilservice. I takt med att flygplatsstaden växer utvecklas stadsdelen för att även innehålla kontor, hightech-industri, handel, hotell och verksamheter knutna till flygplatsen och transportsektorn. På både kort och lång sikt karaktäriseras stadsdelen av ett grönskande parklandskap med stora och små parker och sammanhängande parkstråk. Grönskan bäddar in områdets hårdgjorda ytor och skapar ett ekologiskt hållbart landskap.

3

DriveLAB Stockholm
| DriveLAB Stockholm

DriveLAB Stockholm är ett nav för utbildning och utveckling inom trafiksäkerhet och grön transport mitt i flygplatsstaden. Här finns ett unikt kluster där företag, forskning och myndigheter har möjlighet att lära av varandra – en inspirerande arena för framtidens fordonsindustri. I stadsdelen finns kurs- och utbildningsverksamheter, forskningslaboratorium och kontor. Showrooms och demoytor erbjuder plats för produktlanseringar och produktdemonstrationer. Här finns även utrymme för ytkrävande urbana experiment som testbanor för fordon (Test Track).

4

Företagsområdet i Märsta
| Business area in Märsta

Västra Arlandastad är ett etablerat och väl fungerande företagsområde som med sin närhet till E4:an, Märsta och Arlanda utvecklar en mångfald av företagande, allt från logistik och frakt till handel, lätt industri samt bygg och hantverk. I stadsdelen finns gott om service för de som arbetar där och den är väl integrerad med Märsta. Intill stadsdelen ligger Arlandastad Golf. Stadsdelen försörjs med kollektivtrafikstråket mellan Märsta och flygplatsen. Styrkan hos området är det klassiska verksamhetsområdet som har plats för alla typer av verksamheter.

5

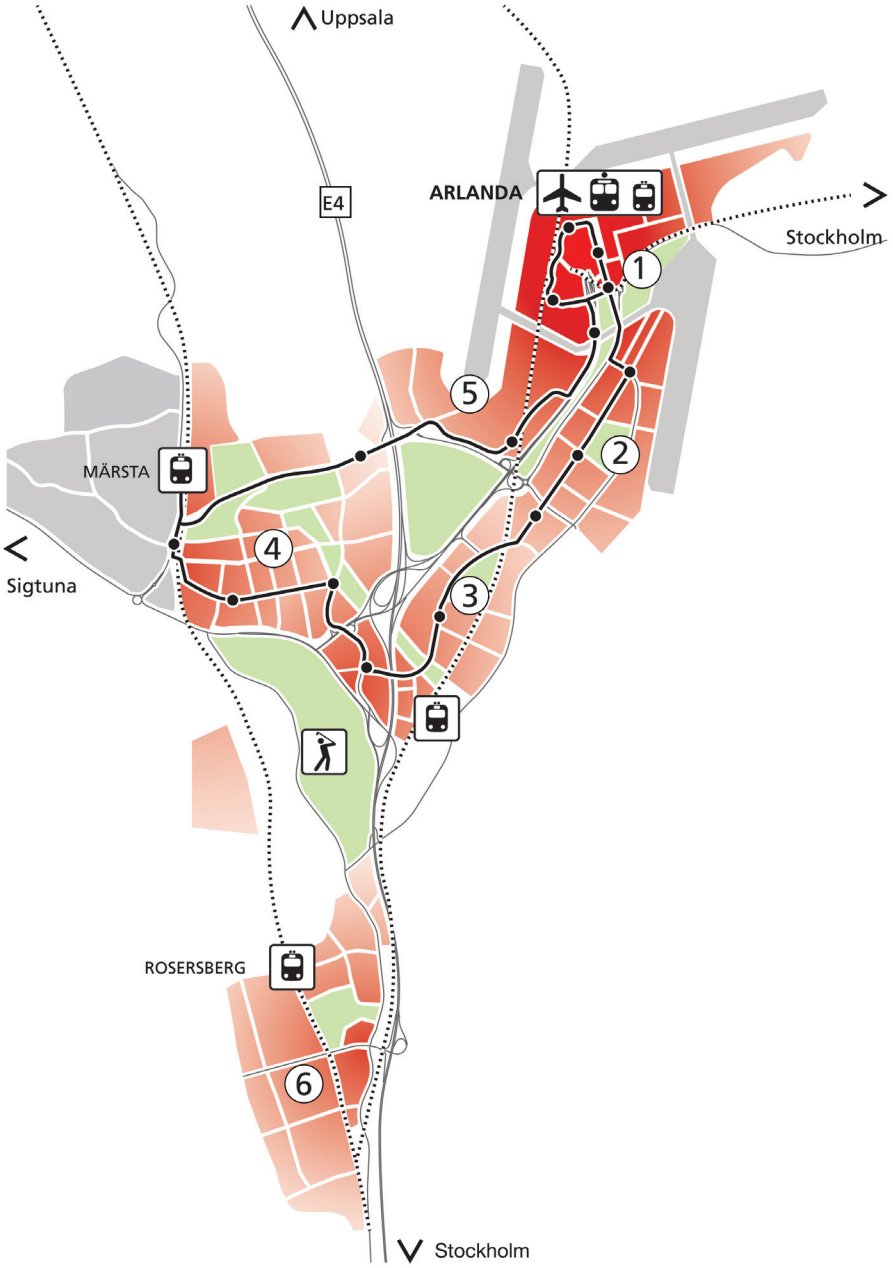
Frakt och logistik vid flygplatsen
| Cargo and logistics at the airport

Cargo City ligger sydväst om terminalområdet med direkt anslutning till flygplanen. Med sin närhet till flygplatsen och E4:an används stadsdelen främst för frakt och logistik. Stadsdelen kommer att präglas av transportinfrastruktur och fordonsrörelser. Stora delar av stadsdelen kommer att ligga på flygplatsens airside.

6

Rosersberg logistik vid E4:an
| Logistic center at E4

Rosersberg med sitt goda läge direkt vid E4:an mellan Stockholm, Uppsala och flygplatsen samt med godsterminal utvecklas som logistiknod med stora och små logistikföretag. Det är gångavstånd till Rosersbergs pendeltågsstation med tåg mot Märsta och centrala Stockholm. Stadsdelen karaktäriseras av lagerbyggnader och stora parkerings- och angöringsytor. Målet är att göra Rosersberg till världens miljösmartaste logistikcenter.


Uppsala
E4
ARLANDA
Stockholm
1
2
3
4
5
6
MÄRSTA
Sigtuna
ROSERSBERG
Stockholm

① **Sky City vid flygplatsen** | *Sky City at the airport*

Sky City är flygplatsstadens "Down Town", en tät stadskärna med promenadvänliga gator och vackra parker. Här finns en blandning av kontor och hotell och all upptänklig service för både arbetande och resenärer. Här finns en unik internationell atmosfär, ett steg från resten av världen.

ECO
TECH
HOTEL

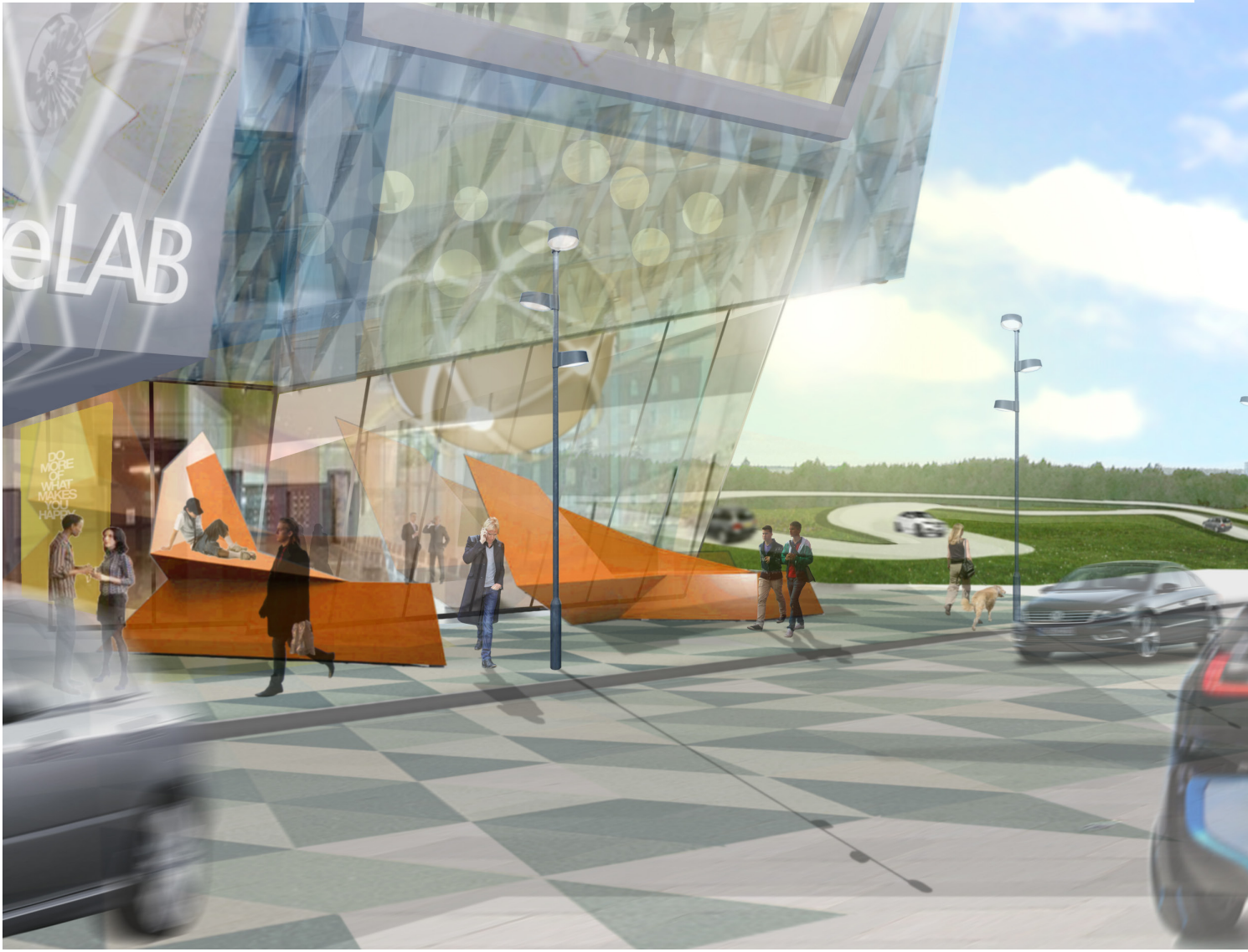
② Park City är flygplatsens entré | *Park City is the airport entrance*

Park City är en stadsdel som innehåller långtidsparkeringar, biluthyrning och bilservice. I takt med att flygplatsstaden växer utvecklas stadsdelen för att även innehålla bland annat kontor, handel och hotell. Stadsdelen karaktäriseras av grönska med träd, parker och sammanhängande parkstråk.

Sky City
Park City

③ **DriveLAB Stockholm |** *DriveLAB Stockholm*

DriveLAB Stockholm är ett nav för utbildning och utveckling inom trafiksäkerhet och grön transport mitt i flygplatsstaden. Här finns ett unikt kluster där företag, forskning och myndigheter har möjlighet att lära av varandra – en inspirerande arena för framtidens fordonsindustri.



AUTOM
K321ARO

4 **Företagsområdet vid E4:an i Märsta** | *Business area at E4 in Märsta*

I Västra Arlandastad finns en mångfald av företagande, allt från logistik och frakt till handel, lätt industri samt bygg och hantverk. Stadsdelen ligger vid E4:an i Märsta. Här finns gott om service för de som arbetar här.

Arlanda Logistics
Maskincafé

Utgångsläge
Starting point

Stockholmsregionen växer och dess näringsliv med den. Samtidigt pressas allt fler företag ut från regionkärnan och behöver nya områden att etablera sig i. Önskan att sitta i samlade och väl utvecklade företagsområden, med bra service och butiksutbud samt god tillgänglighet med kollektiva färdmedel blir alltmer styrande vid etablering.

Utgångsläget för Airport City Stockholm är på många sätt mycket bra. En avgörande styrka för Airport City Stockholm, till skillnad från många andra stadsutvecklingsområden, är att här agerar de tre största markägarna tillsammans: Staten genom Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding som privat markägare. Detta innebär goda möjligheter att påverka utvecklingen i en hållbar riktning redan på kort sikt. Stadsbyggnadsstrategin är ett bevis på parternas gemensamma strävan och ett verktyg för att nå visionen snabbt.

Parterna

Airport City Stockholm är ett utvecklingsprojekt som drivs gemensamt av Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding.

Swedavia äger, driver och ansvarar för Stockholm Arlanda Airport och tio andra svenska flygplatser, och leder tillsammans med flygbolagen utvecklingen av svensk luftfart. Airport City Stockholm ligger i Sigtuna, Sveriges snabbast växande kommun. Här finns även attraktivt boende inom bekvämt pendelavstånd från flygplatsstaden. Arlandastad Holding äger, förvaltar och utvecklar fastigheter inom Stockholmsregionen.

Området idag

Airport City Stockholm omfattar ett område på cirka 800 hektar. Det består idag av flygplatsområdet, Arlandastad och Rosersberg samt stora skogs- och lantbruksarealer däremellan. Här fanns 2012 cirka 20 000 arbetande. På flygplatsen finns 200 företag, i Arlandastad 330 och i Rosersberg 70 (2011). Det finns även 1500 boende i Rosersberg. Följer utvecklingen Swedavias långsiktiga prognos kommer flygplatsen att hantera över 30 miljoner passagerare år 2040, 2012 var det 19 miljoner passagerare.

Flera stora projekt har redan genomförts i området och ytterligare planeras. Närmast flygplatsen pågår ett arbete för att förädla marken vid terminalerna. En detaljplan som tillåter exploatering med cirka 280 000 kvm har tagits fram och ytterligare planer finns. Stora hotelletableringar sker och ett kontorhus projekteras. I DriveLAB Stockholm pågår en stark utveckling med inriktning mot fordons-

Exempel på genomförda, pågående och planerade projekt (2012)

Genomförda projekt

Clarion Arlanda Airport Hotel, 30 000 kvm i 14 plan.
Pendeltågstrafik till Arlanda
Nybygget, en husutställning med plats för ett 50-tal visningshus, idag ca 30 utställare
Kabelpark för vattensport vid flygplatsen
Test Track 1 och 2, fullstora övningsanläggningar för fordonsindustrin, DriveLAB
Utbildningslokaler för Training Partner, ca 2000 kvm i Motortown
AB svensk Bilprovning, Ny besiktningsanläggning Motortown
Schenker Logistics logistikcenter, drygt 20 000 kvm, Arlandastad
Ny motorvägsavfart till Rosersberg
DHL Freight, ny terminal, 9 000 kvm, Rosersberg
John Deere, nytt huvudlager för norra Europa, i Arlandastad.
Fraktterminal, Nordic Airport Properties, 16 000 kvm
Freight Zone i Cargo City, med världsunik passagekontroll, skild från airside
Riksbanken, kontanthanteringskontor, Arlandastad
Baxter Medical AB, 7 200 kvm kontor och lager
Förlängda armen och 20:20 Mobile, lager- och kontorsbyggnad i Rosersberg, 13 200 kvm.
Dustin, lager med tillhörande kontor, Rosersberg

Pågående projekt

Beijer Byggmaterial, distributionsanläggning, 42 000 kvm, Arlandastad
Wist Last & Buss, försäljning, service och reparationer av lastbilar och bussar, Arlandastad
IL Recycling, återvinningsanläggning, 10 000 kvm, Rosersberg
Parkeringshus vid pir F, omkring 1 000 platser
Postens terminal, 50 000 kvm, ca 600 anställda
Ny rikskombiterminal, Rosersberg
Lidl, ny lagerbyggnad på 42 000 kvm, Rosersberg
Ny kontorsbyggnad i Sky City, 20 000 kvm
Ny kontorsbyggnad i 5 plan, Rosersberg
Ny handelsplats, Rosersberg

Planerade projekt

Roslagsbanan kopplas ihop med Arlanda
Nya Cargo City med 150 000 kvm frakt- och logistikbyggnader vid flygplatsen
Utveckling av Sky City invid terminalerna
Logistic Park med drygt 100 000 kvm logistikbyggnader nära flygplatsen
Nytt hotell vid DriveLAB Stockholm, ca 135 rum
Batteridrivna lastdragare för transporter av gods mellan Arlanda flygplats och kombiterminalen i Rosersberg (med möjlighet till vidarelastning till tåg)
Utveckling av Motortown

industrin, bland annat har två fullskaliga testbanor byggts och hotell planeras. I både Rosersberg och Västra Arlandastad finns flera stora satsningar inom lager och logistik med bland annat Postens nya terminal och planer på en rikskombiterminal. Infrastrukturen utvecklas med en ny pendeltågslinje mellan flygplatsen och Stockholm City och nya avfarter från E4:an. Planer finns på en förlängning av Roslagsbanan till flygplatsen.

Styrkor

Airport City Stockholm har unika kvaliteter i regionen, Sverige och världen.

Stockholmsregionen
Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner med ett diversifierat och internationellt framgångsrikt näringsliv.

Flygplatsen
Områdets självklara nav är flygplatsen där det i dagsläget passerar 19 miljoner passagerare per år, en siffra som väntas öka till 30 miljoner år 2040.

Genomförbarhet
Få och starka aktörer med en gemensam organisation skapar goda förutsättningar för snabba processer och gemensamma ambitioner.

Tillgänglighet
Flygplatsen gör att området är mycket tillgängligt nationellt och internationellt. Flygplatsen har goda förbindelser med både tåg och bil till Stockholm City och centrala Uppsala.

Marktillgång
God tillgång på mark i området innebär att det finns mycket plats för ytkrävande verksamheter

Exponering
All transport till och från flygplatsen går genom området vilket innebär mycket god exponering både nationellt och internationellt.

Aktivitet
Det finns ett redan etablerat och väl diversifierat näringsliv inom områdets olika delar – från Rosersberg och Arlandastad till Sky city och Stockholm Arlanda Airport.

Utvecklingspotential

För att nå visionen om en levande flygplatsstad behöver området utvecklas på flera punkter. Det är därför denna stadsbyggnadsstrategi har tagits fram.

Regional kollektivtrafik
Den regionala tillgängligheten är god mellan flygplatsen och Stockholm City men utveckling behövs vad gäller trafikeringen till nordostkommunerna i Stockholms län och konkurrenskraftiga priser för resor mot Stockholm och Uppsala.

Lokal kollektivtrafik
Effektiv och turtät kollektivtrafik inom området saknas idag. Kollektivtrafiken mellan Märsta och Airport City Stockholm behöver utvecklas.

Lokalt vägnät
Vägnätet är väl utbyggt i delar av området men präglas till viss del av ineffektiva lösningar. Utformningen av vägsystemet behöver göras mer yteffektivt och integreras i stadsmiljön.

Stadskvalitet
Idag är stadskvaliteterna få i området. Täthet och stadsmiljö behöver utvecklas för att skapa de attraktiva miljöer som efterfrågas.

Identitet
Det pågår mycket utveckling i området idag men detta är relativt okänt för allmänheten. Bilden av en sammanhållen flygplatsstad behöver förmedlas.

Restriktioner
Delar av området har restriktioner för exploatering på grund av buller och riskfaktorer från flygverksamheten. Arlandas miljötillstånd innebär begränsningar i transporter till och från flygplatsen. Det är inte tillåtet att bygga bostäder inom området.

Näringslivskluster
Även om vissa av områdets delar har tydliga profiler har det länge saknats en tydlig gemensam plattform för företagandet i området.

Planering pågår

Airport City Stockholm planeras för fullt. Potentialer utreds och förverkligas. Stadsbyggnadsstrategin är redan en realitet. Till exempel projekteras Sky City som en promenadvänlig kvartersstad, i DriveLab Stockholm planeras och byggs en ny fordonsdestination, lokal kollektivtrafik Arlanda-Märsta utreds och planeras och en pendeltågslinje till Arlanda har etablerats.

Flygplatsen

Kabelpark i Halmsjön vid flygplatsen

Västra Arlandastad

Terminalerna

Testbanor för fordon i DriveLAB

Planläge

Current plans

Det finns planer från regional till lokal nivå som styr planeringen av Airport City Stockholm. Regionplanen, översiktsplanen och fördjupningen av översiktsplanen stöder en stark urban utveckling. Arlanda-Märsta är utpekad som en regional stadskärna, vilket betyder en utveckling mot tät blandad stad med gator, torg och parker. Alla planer betonar att tillgängligheten och trafikeringen till och inom området, i synnerhet med kollektivtrafik, måste förbättras. Swedavias masterplan beskriver hur flygplatsens olika verksamheter kan utvecklas samtidigt som kärnverksamheten säkerställs. Stora områden är redan detaljplanelagda och dessa detaljplaner ger generellt stora friheter för exploatering.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010

Regionplanen (RUFS 2010) pekar ut Arlanda-Märsta som en regional stadskärna. Det betyder en utveckling mot tät blandad stad med gator, torg och parker. Regionplanen pekar på att tillgängligheten och trafikeringen till Arlanda med kollektivtrafik måste förbättras och att de tre delområdena Arlanda flygplats, Arlandastad och Märsta tätort bör länkas samman i en sammanhängande struktur.

Översiktsplan Sigtuna kommun 2002

I kommunens översiktsplan från 2002 beskrivs kommunens syn på områdets utveckling. Kommunen avser bibehålla restriktiva riktlinjer för byggande utanför detaljplan inom bullerstört område (FBN 55 dBA). Kommunen anser att hänsyn måste tas till framtida teknikutveckling inom flygverksamheten vid beräkningar av influensområdets omfattning kring Arlanda och dess påverkan på bebyggelseplaneringen. Sammantaget bör teknikutvecklingen innebära minskad bullerutbredning. En utveckling av kommersiella aktiviteter på flygplatsen måste uppmärksamma effekter för miljö, trafik och tillgänglighet.

Fördjupning av översiktsplan Arlandaområdet 2006

Fördjupningen av översiktsplanen (FÖP Arlandaområdet) är framtagen av kommunen i samarbete med berörda parter och beskriver förutsättningar för exploatering så som trafik, risk, teknisk försörjning samt översiktligt markanvändning i områden. Syftet med denna fördjupning av översiktsplanen är bland annat att förtydliga planeringsförutsättningarna för områdets utveckling och beskriver hur riksintresset Stockholm Arlanda Airport ska avvägas. Planens vision och inriktning följer regionplanen och översiktsplanen. Planen pekar på att den goda tillgängligheten med flyg, tåg och bil gör att det finns förutsättningar att utveckla området till en stark regional kärna för företagande och kommunikation. Planförslaget tillvaratar befintliga förhållanden genom att bygga vidare på redan genomförda exploateringar och den befintliga infrastrukturen samt naturvärden. Ett viktigt mål är att knyta samman planområdets olika huvuddelar med Märsta tätort.

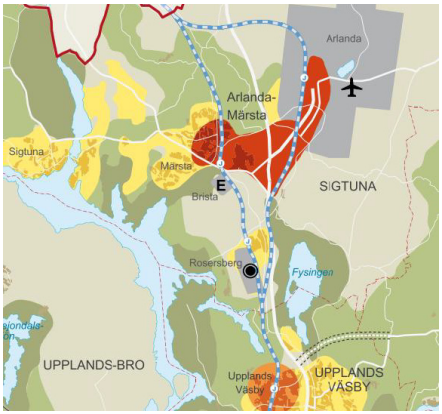
Masterplan Arlanda 2010

Swedavias masterplan beskriver hur flygplatsens olika verksamheter kan utvecklas de närmaste trettio åren. Masterplanen är ett vägledande dokument. Swedavias vision för Stockholm Arlanda Airport är ”att göra Stockholmsregionen och Stockholm Arlanda Airport till det självklara valet i Skandinavien för näringsidkare, resenärer och besökare”. Exakt när verksamheter ska utvecklas styrs av marknadens efterfrågan och möjligheten att attrahera flygbolag och andra aktörer att etablera sig i området. Planen är ett verktyg för att utveckla området på ett långsiktigt hållbart sätt som säkerställer ekonomi och kundnytta. Planen tar fasta på Swedavias engagemang inom miljöområdet, i synnerhet avseende energismarta försörjningslösningar och satsningar på kollektivtrafiken. Man vill utnyttja de investeringar man redan genomfört och dessutom utveckla kommersiella satsningar med Arlanda Cargo City, Arlanda Logistikområde och utvecklingen av hotell och kontor i Sky City-området. En del i denna utveckling är samarbetsprojektet Airport City Stockholm.

Detaljplaner

Stora delar av området är detaljplanelagt och flera detaljplaner håller på att tas fram (2012). Detaljplanerna är generella och ger stora friheter för exploatering.

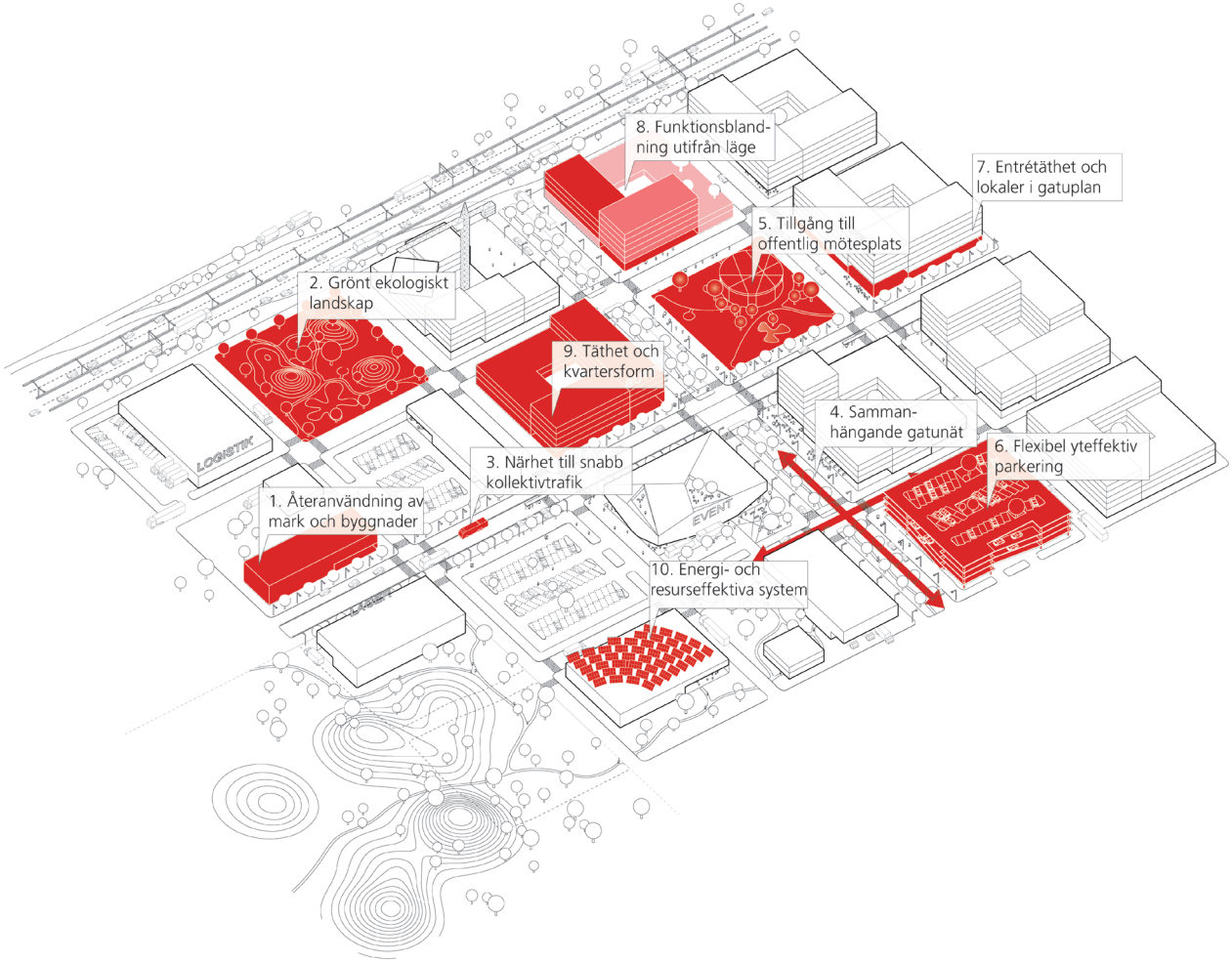
Fördjupning av översiktsplan Arlandaområdet (FÖP 2006)

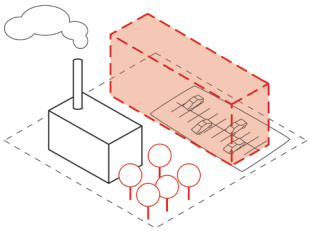


Regional utvecklingsplan (RUFS 2010)

Hållbart stadsbyggande
Sustainable urban design

Sverige och Stockholm är världskänt för hållbart stadsbyggande. Höga ambitioner vad gäller hållbarhet inom Airport City Stockholms finns följaktligen inom både nationella miljömål och planindikatorer och de kommunala planer som berör området. Även visionen formulerad av Airport City Stockholms parter tar fasta på hållbar tillväxt. För att säkerställa att flygplatsstaden byggs på ett hållbart sätt bör flygplatsstaden byggas enligt riktlinjer baserade på både nationella standarder och de internationella certifieringssystemen LEED-Neighborhood och BREEAM-Communities. Målet är att hela flygplatsstaden ska kunna hållbarhetscertifieras om dessa riktlinjer följs.

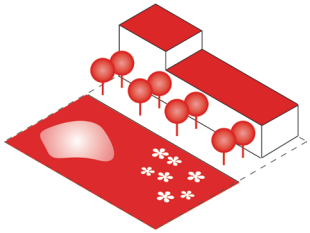

8. Funktionsbland-
ning utifrån läge
7. Entrétäthet och
lokaler i gatuplan
5. Tillgång till
offentlig mötesplats
2. Grönt ekologiskt
landskap
9. Täthet och
kvartersform
4. Samman-
hängande gatunät
6. Flexibel yteffektiv
parkering
3. Närhet till snabb
kollektivtrafik
1. Återanvändning av
mark och byggnader
10. Energi- och
resurseffektiva system
LOGISTIK
EVENT



1. Återanvändning av mark och byggnader |
Land and building re-use

Exploatering sker i första hand på redan exploaterad mark, som exempelvis trafikytor och industrimark. Förtätning i anslutning till befintliga byggnader föredras före utglesning. Produktiv jord- och skogsbruksmark bevaras. Befintliga byggnader återanvänds i möjligaste mån vilket skapar en dynamik i användning och hyresnivåer. I första hand gäller detta miljöer med kulturhistoriskt värde.

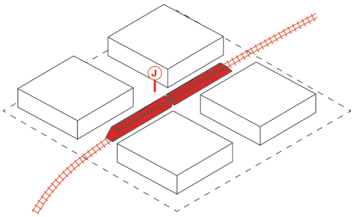
Certifiering: BREEAM-C: PS 1-3 | LEED-N: SLL 1-2, SLL P4, GIB 5-7



2. Grönt ekologiskt landskap
| *Green ecological landscape*

Exploatering av områden med översvämningsrisk och våtmarksområden undviks. Grundvatten skyddas och dagvatten omhändertas lokalt. Den hårdgjorda ytan minimeras. Grönstruktur utvecklas med naturområden, parker, gröna stråk och grönska på tak och fasader. Gator och andra trafikytor bör trädplanteras. Värdefulla biotoper och spridningszoner tas tillvara och utvecklas.

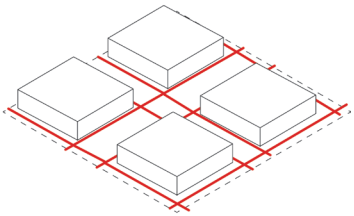
Certifiering: BREEAM-C: ECO 1-4, CE 1-4, RES 5-6 | LEED-N: SLL P2-3, 7-8, P5, NPD 14, GIB 4, 8-9



3. Närhet till snabb kollektivtrafik
| *Close to fast public transport*

Exploatering sker företrädesvis nära befintlig turtät kollektivtrafik för att skapa en god regional tillgänglighet. Kollektivtrafiken utvecklas lokalt så att alla fastigheter har gångavstånd till en hållplats, helst spårbunden eller Bus Rapid Transport. Miljön kring hållplatserna integreras i stadsmiljön och utvecklas som tillgängliga mötesplatser med serviceutbud.

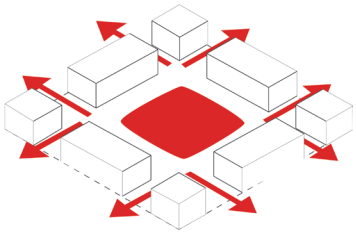
Certifiering: BREEAM-C: TRA 2-3 | LEED-N: SLL 3, NDP 7



4. Sammanhängande gatunät
| *Walkable street network*

Trafiken hanteras i ett sammanhängande finmaskigt gatunät där alla trafikslag blandas. Detta gör att alla fastigheter blir tillgängliga. På en gata samsas gående på breda trottoarer, cyklister på sammanhängande cykelbanor och bilister på körbanor. Cykelnätet är gent och tryggt. Hastighetsbegränsningar för fordon anpassas till stadslivet. Längs motorleder finns parallellgator som ansluter till gatunätet.

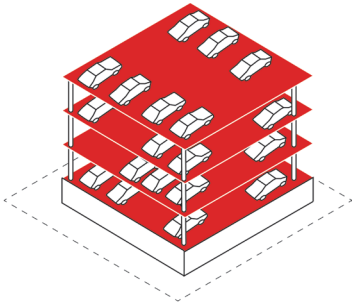
Certifiering: BREEAM-C: PS 15, TRA 5, 10-14 | LEED-N: SLL 2, 4, NPD P1, P3, 6, 8



5. Tillgång till offentlig mötesplats
| *Access to public space*

Mötesplatser etableras i anslutning till centrala korsningar, vid hållplatslägen och vid entréer för stora målpunkter som kultur-, sport-, och mässanläggningar, samt tågstationer, busstationer och flygplatsterminaler. En mötesplats utformas som en park eller ett torg och ansluter naturligt till omgivande gatunät, entréer och målpunkter.

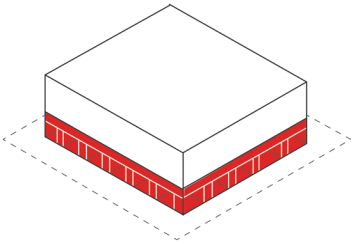
Certifiering: BREEAM-C: PS 6 | LEED-N: NPD 9



6. Flexibel yteffektiv parkering | *Flexible compact parking*

Parkeringsytan minimeras. Parkering av fordon sker företrädesvis inte på mark utan hellre i garage under mark eller i parkeringshus. Markparkering och tillfällig angöring sker helst som kantstensparkering eller fickor på trottoar. Parkeringsytor bör samutnyttjas av olika verksamheter. Cykelparkering finns nära hållplatser och vid byggnadsentréer.

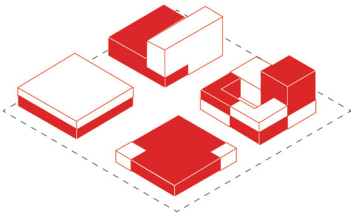
Certifiering: BREEAM-C: TRA 8-9 | LEED-N: NPD 5



7. Entrétäthet och lokaler i gatuplan | *Active frontages*

Byggnadsentréer ligger längs gatan. Entréer bör ligga tätt för att skapa en trygg och intressant stadsmiljö. Entrétäthet och lokaler i gatuplan ger också god tillgänglighet för funktionshindrade. Bottenvåningar innehåller företrädesvis lokaler för utåtriktad verksamhet som handel, restauranger, service och receptioner.

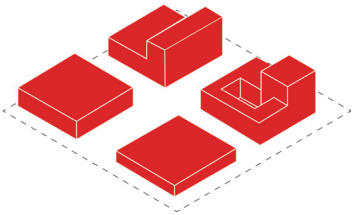
Certifiering: BREEAM-C: PS 10, COM 1 | LEED-N: NPD 11



8. Funktionsblandning utifrån läge | *Land use mix by location*

Bebyggelsen har en blandning av funktioner. I samma kvarter finns exempelvis kontor, handel och service. I en stadsdel bör även finnas en blandning av hyresnivåer som kan skapa mångfald av hyresgäster. Tjänsteintensiva verksamheter ligger mer centralt och kollektivtrafiknära medan exempelvis lagerintensiva verksamheter ligger mer perifert. Service och handel lokaliseras i gatuplan, i första hand mot huvudgata.

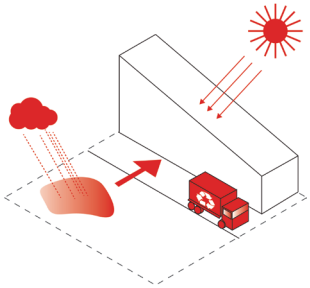
Certifiering: BREEAM-C: PS 7-8, TRA 4 | LEED-N: SLL 5, NPD 3-4



9. Täthet och kvartersform | *Compact urban form*

Effektiv markanvändning och täthet eftersträvas. Tätheten är högre nära kollektivtrafikstationer och stora målpunkter. Byggnader placeras i gatuliv så att gaturum och gårdsrum skapas. Detta ger ett tydligt offentligt rum mot gatan och en egen social sfär inne i kvarteret. Detta är också lämpligt från bullerperspektiv.

Certifiering: BREEAM-C: PS 11 | LEED-N: SLL P1, NDP P2, 2



10. Energi- och resurseffektiva system | *Energy and resource efficient systems*

I byggnader och infrastruktur används bästa energi- och resurseffektiva system. Byggnader placeras med bästa dagsljusexponering. System för avfallsåtervinning genomförs. Exploatering sker energi- och resurseffektivt. Hållbara byggmaterial används. Samtliga byggnader ska kunna miljöcertifieras enligt BREEAM eller LEED.

Certifiering: BREEAM-C: CE 5-9, RES 1-4 | LEED-N: GIB P1-3, 10-16

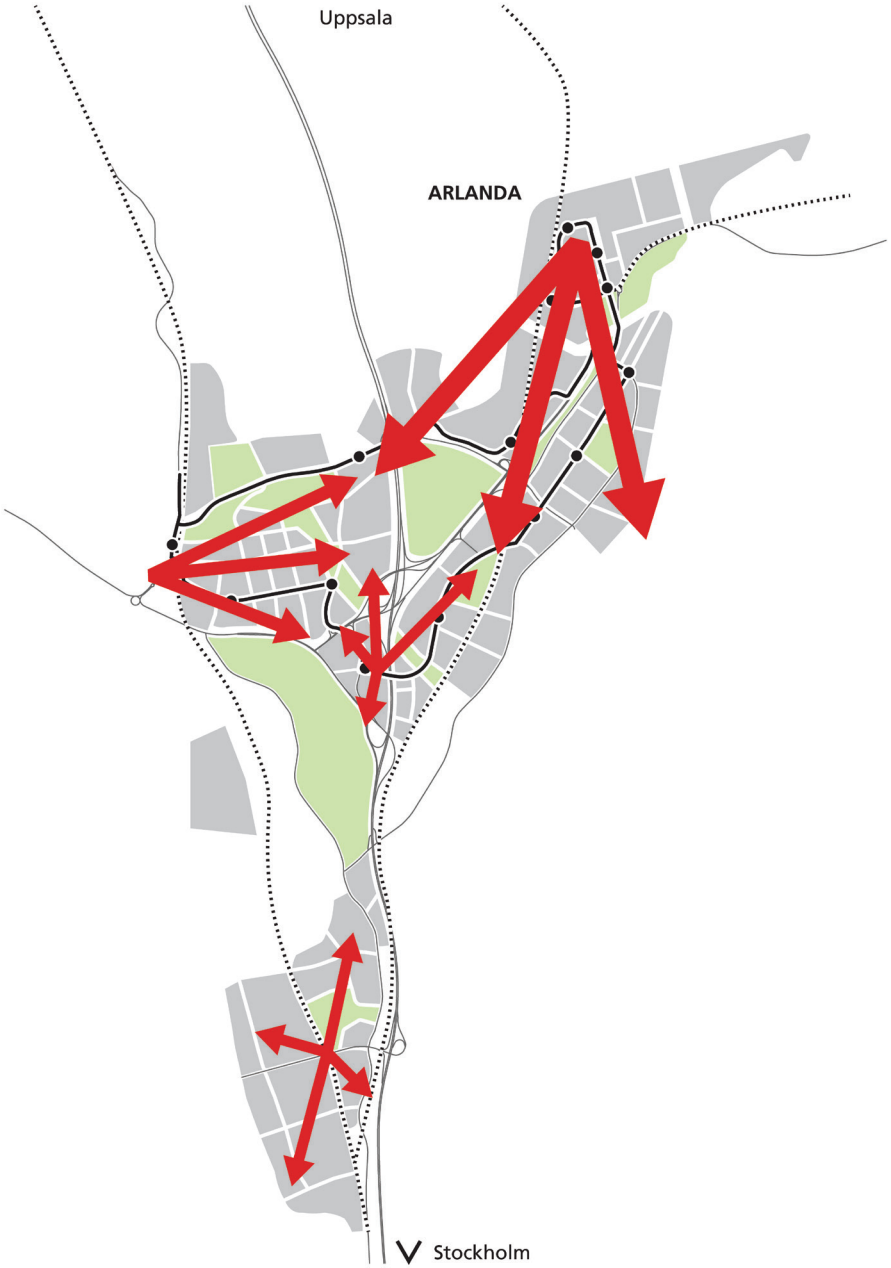
Utbyggnadsprinciper
Framework for development

En levande flygplatsstad är en stad som ständigt växer och utvecklas. Riktlinjerna för stadsbyggande ser till att staden ständigt är hållbar, men det behövs också en struktur för långsiktig utbyggnad. Denna utgår från redan etablerade investeringar. En bra struktur är flexibel genom att den kan anpassas allteftersom staden växer och förändras samtidigt som den skapar en förutsägbarhet för framtida exploatering. Följande tre utbyggnadsprinciper beskriver utvecklingen i olika skalor: 1) staden växer från noderna; 2) stadsdelar växer utifrån infrastrukturen; 3) mark och kvarter växer utifrån platser. Dessa planeringssteg överensstämmer även med den svenska planprocessen samt principerna i BREEAM-Communities och LEED-Neighborhood – från det övergripande till det detaljerade.

1. Staden växer utifrån noderna | *City growths from the nodes*

Inom Airport City Stockholm finns idag fyra noder där tillgängligheten och utvecklingen är särskilt god. Exploatering sker i första hand i dessa redan etablerade noder och sprider sig sedan utåt. Den starkaste noden är förstås vid Sky City och flygplatsterminalerna. Här är tillgänglighet och exponering störst och här kommer tätheten vara högst. Intensitet i markanvändningen sjunker ut mot Park City. Den andra noden är Märsta centrum och -station som är en utgångspunkt för utbyggnaden av Airport City Stockholms västra del. Tredje noden är kring trafikplats Arlanda vid E4:an mellan västra Arlandastad och DriveLAB Stockholm . Den fjärde noden är kring trafikplats Rosersberg som är flygplatsstadens port mot Stockholm.

Viktiga principer för utbyggnaden utifrån noder är koncentration av verksamheter och flöden och en tidig lokalisering av högkvalitativa verksamheter – ”bäst först”. Genom koncentration skapas optimala marknadsförutsättningar och en tydlig image för respektive stadsdel. Att strategiskt lokalisera utvalda verksamheter ger positiva spridningseffekter till omkringliggande områden och skapar goda förutsättningar för nästa utbyggnadsfas.



2. Stadsdelar växer utifrån infrastrukturen
| *Districts grow by infrastructure*

Vägar, gatunät, kollektivtrafikstråk och annan teknisk infrastruktur som oftast dras i gata så som el-, tele- och VA-ledningar skapar grundläggande förutsättningar för hur marken kan exploateras.

Ett tydligt gatunät utgör ett långsiktigt ramverk när en stadsdel växer fram. Nätet tillgodoser bästa framkomlighet samt tillgänglighet till alla fastigheter. En hållbar stadsutveckling tar utgångspunkt i befintliga infrastrukturinvesteringar. Nya gator och vägar ansluter till befintliga.

Utbyggnaden av stadsdelar utgår ifrån tre grundläggande gatu-eller vägtyper: lokalgata, huvudgata och motorled. Generellt gäller att högre exploatering och serviceinriktade verksamheter lokaliseras längs huvudgatorna. Längs motorleder läggs verksamheter med exponeringsintressen.

Kollektivtrafikstråkets hållplatslägen fungerar som mindre noder som också är naturliga utgångspunkter för högre exploatering.

Motorled | *Motorway*
Motorleden har ett eller flera körfält i varje riktning, och utgörs i Airport City Stockholm av E4:an. Vid Sky City övergår denna i angöringsslingor fram till terminalerna. Leder och slingor har hög framkomligghet och inga korsningar. Nya på- och avfarter är yteffektiva och underlättar framkomligheten i trafikssytemet. Hänsyn tas till framkomlilgheten till terminalerna.

Kollektivtrafikplats | *Public transport station*
Kollektivtrafikplatsen utgår från den hållplats där den snabba kollektivtrafiken stannar. Det kan vara stombuss eller spårvagn. Vid denna stationsnod förläggs en öppen plats där man kan vistas och vänta, alternativt byta till annat resesätt som taxi, buss eller bil. Vi denna plats är det lämpligt att placera märkesbyggnader som med sin arkitektur stärker platsens identitet.

Huvudgata | *Main street*
Huvudgatan är cirka trettio meter bred och knyter samman stadsdelarnas lokalgatunät. Den har antingen formen som en kollektivtrafikgata med två busskörfält eller spår går i mitten, eller så är mittremsan grön i form av en klassisk esplanad. Det finns ett körfält för bilar i vardera riktning, kantstensparkering, samt cykelbanor och trottoarer.

Lokalgata | *Local street*
Lokalgatan är cirka 16 meter bred och har i extensiva områden funktionen som servicegata och infartsgata. När stadsdel och kvarter utvecklas omvandlas servicegator successivt till vanliga stadsgator med bredare trottoarer och kantstensparkering.

3. Mark och kvarter växer utifrån platser | *Land and plots grow from places*

Varje kvarter och markyta skiljer sig åt beroende på sitt läge. I stadens periferi kan naturmark och öppna ytor bevaras. Exploateringen är här lägre och kan ske i form av Big Box-strukturer. Den mest centrala marken i noderna används till tät kvartersbebyggelse. Stadsbyggnadsstrategier säkerställer att all utbyggnad ger stadskvaliteter, att det byggs riktig stad. Det betyder att sådant som inte återfinns i en stad undviks, så som vägar, ramper, gångtunnlar, förgårdsmark, entré- och fönsterlösa fasader.

I en växande stad sker en ständig utveckling av marken genom förtätning och förädling av tidigare infrastruktur och byggnader. En grundläggande princip för utbyggnad är att utveckling och byggande sker kring platser. Det betyder att vissa verksamheter och målpunkter samlas kring en plats, torg, park, station eller korsning för att samverka och få en tydligare identitet. Denna plats kan även förstärkas en märkesbyggnad med framträdande arkitektur. Detta är en del av en strategisk process som kallas Placemaking.

Slutet kvarter | *Closed block*
Slutna kvarter är kontors- och hotellbebyggelse som har en högre täthet och således ligger i de mest centrala lägena.

Torg | *Plaza*
Torg är öppna platser för möten och event. Dessa ligger i anslutning till viktiga målpunkter och kollektivtrafikstationer.

Park | *Park*
Parker är grönområden utvecklade för offentligt stadsliv, rekreation och lek. Dessa ligger i anslutning till tätare bebyggelse.

Öppet kvarter | *Open block*
Öppna kvarter är tomter som är delvis exploaterade med till exempel kontor och handel. Dessa ligger i halvcentrala lägen strax utanför stadskärnor och noder.

Parkeringsyta | *Parking area*
Parkeringsytor är öppna hårdgjorda ytor, företrädesvis trädplanterade. Dessa ligger mer perifert i staden.

Bigbox-kvarter | *Big box block*
Bigbox-kvarter är tomter med enklare industri- och lagerbyggnader. Dessa ligger generellt mer perifert i staden.

Natur | *Rural land*
Landskapsområden är oexploaterade områden, såsom skog, äng och åker. Dessa ligger i stadens utkanter, ofta med betydelse för natur eller jordbruk.

Genomförande
Realisation

Under den fortsatta utvecklingen av Airport City Stockholm är det etablerade samarbetet mellan de tre parterna en framgångsfaktor. Ett antal strategiska beslut har tagits för att konkretisera stadsbyggnadsstrategin och förverkliga utvecklingspotentialen i området. Ett antal strategiska planeringsverktyg, analyser och strukturplaner ser till att varje enskilt projekt i området bidrar till att uppfylla visionen och strategin. En öppen och synlig planeringsprocess som utgår från brukarna stärker bilden av Airport City Stockholm. Stora projekt kombineras med små projekt och strategisk marknadsföring för att skapa Placemaking.

Vision
"En levande stad, närmare världen"

Stadsbyggnadsstrategi

Mål
All planering av flygplatsstaden ska leda till hållbar, kommersiell, nära, urban, och ekologisk utveckling

Riktlinjer för hållbart stadsbyggande
Internationell standard för hållbart byggande kvalitetssäkrar flygplatsstadens utveckling

Utbyggnadsprinciper
Staden växer utifrån noder, stadsdelar växer utifrån infrastruktur och platser enligt gällande planer

Strategiska beslut
Flygplatsstadens aktörer tar gemensamma beslut om strategisk utveckling

Planering
Strukturplaner tas fram för stadsdelar, ny infrastruktur och place making. Drivkrafter och begränsningar analyseras.

Projekt
Projekt genomförs i dialog med stöd i strategin, gällande planer, platsanalyser och place making processer.

Från vision till färdigt projekt

Strategiska beslut
| Strategic descisions

Stadsbyggnadsstrategin utgör en grund för det fortsatta arbetet med att utveckla Airport City Stockholm. För att genomföra strategin har de tre parterna fattat ytterligare gemensamma strategiska beslut. Dessa är:

Planera för regional kollektivtrafik
Arbeta för att Airport City Stockholm och flygplatsen blir en naturlig del av Storstockholms pendeltågstrafiknät, samt planera för Roslagsbanans angöring vid Sky City.

Utveckla lokal kollektivtrafik
Planera för effektiva kollektivtrafikstråk med stombuss eller spårvagn mellan flygplatsen och Märsta genom Airport City Stockholms stadsdelar. Utnyttja även stråket för transport inom terminalområdet, till exempel mellan terminaler och långtidsparkering.

Planera effektiv infrastruktur
Utred om vägnätet kan yteffektiviseras och vägar byggas om till gator. Utforma vägsystemet som ett nät för att skapa flexibla trafikströmmar och därmed ökad tillgängligheten till fastigheterna.

Planera stadstruktur
Ta fram strukturplaner för samtliga stadsdelar. Strukturplanen beskriver gatunät, parkstruktur och bebyggelsestruktur och skapar en konkret strategi för hur området ska utvecklas. Den ligger sedan till grund för detaljplaner.

Bygg stark identitet
Ta stöd i varumärket Airport City Stockholm genom om att satsa på en levande hållbar stadsmiljö men utveckla också de enskilda stadsdelarnas identitet.

Utred restriktioner
Begränsningarna för risk, buller och utsläpp samt bostadsbyggande försvårar utveckling av flygplatsstaden. Möjligheten att ändra eller göra avsteg från restriktioner bör utredas. Utred vattenfrågor gemensamt.

Utveckla näringslivskluster
Inled ett aktivt fastighetsutvecklingsarbete och bygg relationer med näringslivet, bland annat inom framtida transporter och teknikutveckling. Utveckla även relationer med områdets framtida brukare och hyresgäster.

Strategiska planeringsverktyg
| Strategic planning tools

Stadsbyggnadsstrategin för Airport City Stockholm är ett visionärt dokument och en överenskommelse mellan parterna som visar på hur de översiktliga målen konkretiseras i den mer detaljerade utformningen av stadens struktur. Den är således ett viktigt strategiskt planeringsverktyg. Sigtuna kommuns översiktsplan och fördjupningen av översiktsplanen för Arlandaområdet ger dessutom ett övergripande ramverk för kommunens planering. Nästa steg i planeringen är att utifrån stadsbyggnadsstrategin och de kommunala planerna ta fram strukturplaner för stadsdelar och eventuellt andra delområden. Därefter tas detaljplaner fram för kvarter. Som underlag i planeringen genomförs utredningar av olika slag, som till exempel trafikanalys, miljöanalys och stadslivsanalys.

Öppen synlig planeringsprocess
| Open planning process

En öppen och effektiv planeringsprocess karaktäriseras av en bra dialog mellan intressenter. En viktig utgångspunkt är medborgar- och kundperspektivet. Det är användarna av staden, brukarna, som måsta vara fokus för planeringen och i möjligaste mån engageras eller tillfrågas. Så tidigt som möjligt skapas en gemensam vision. När parterna är överens och planeringen är igång så bör detta synas på plats så tidigt som möjligt. Detta kan med fördel ske genom till exempel tillfälliga byggnader eller events så att det alla som använder platsen ser att det pågår ett utvecklingsarbete och samtidigt bjuds in att delta.

Organisation för genomförande
| Organisation for realisation

För att Airport City Stockholm ska fortsätta växa och utvecklas har en organisation upprättats vars uppgift är att inspirera och stötta dialog mellan nya och befintliga parter i området. Förebild för en sådan organisation finns i Kista Science City och Stockholm Life i Hagastaden. Uppgiften för organisationen är också att informera om stadsbyggnadsstrategin och gällande planer. Organisationens uppgift är också att utveckla internationella kontakter och genomföra omvärldsanalyser för att nå visionen för Airport City Stockholm - ”En levande stad, närmare världen”.

Representanter från de tre parterna under en workshop i november 2011

Framtidsbilder | *Future Images*

Sky City

Sky City

Illustrationsplan Sky City

Nytt kontorshus i Sky CIty

DriveLAB Stockholm

Cargo City

DriveLAB Stockholm

Konsultgrupp | *Consultants*
Alexander Ståhle, Helena Lundin Kleberg, Staffan Swartz (Spacescape) Kalle Dinell, Morten Johansson, Moa Andrén, Branko Kovacevic (DinellJohansson), Johan S Nilsson, Ulrika Bladh (Tyréns) Anders Ling (WSP)

Stockholm 2013

Stockholm
The Capital of Scandinavia

AirportCity
STOCKHOLM ■ SCANDINAVIA