

KAPITEL 23

TIDPLANEN

23.1 TIDSBESTÄMMANDE FAKTORER

Takten i utbyggnaden av de i generalplanen upptagna anläggningarna bestäms å ena sidan av omfattningen av olika slags behov, å andra sidan av tekniska och ekonomiska möjligheter att tillgodose dem. Tills vidare inverkar även begränsningen i investeringsverksamheten genom statliga regleringar. Bl. a. på grund av »eftersläpningar» i byggnadsverksamheten inom olika områden under de senaste tio åren utgår man i allmänhet från, att behoven genomgående är så stora, att allt det som kan byggas verkligen kommer att kunna konsumeras. Detta gäller i första hand bostäder och de kompletterande institutioner och anläggningar för den kollektiva trafiken, som är ofrånkomliga följderna av befolkningsökningen. Behoven av vissa andra institutioner och trafikplanläggningar för biltrafik har inte ansetts lika odiskutabla, och för dem finns det alternativa möjligheter i fråga om utbyggnadstakten.

Möjligheterna att tillgodose behoven har under de sista åren varit beroende av den statliga tillståndsgivningen. Riktlinjerna för denna utarbetas dock på relativt kort sikt. Meddelande om bostadsbyggnadskvoten för ett kalenderår lämnas i regel först i december året innan. De kommunala förvaltningsgrenarnas egen planläggning sträcker sig givetvis över väsentligt längre tidrymd, och man måste även vara beredd att möta den situation som skulle uppstå, om den statliga investeringskontrollen på det ena eller andra området helt eller delvis skulle upphöra. Under sådana förhållanden blir de tekniska och ekonomiska faktorerna avgörande för takten i planens utbyggnad. Under förutsättning att staden fritt kan nyanställa arbetskraft eller anlita entreprenörer, har de rent tekniska betingelserna i och för sig stor

elasticitet, även om det för varje enskilt byggnadsföretag måste räknas en viss minsta byggnadstid. Projektering på olika stadier och den administrativa behandlingen av en stadsplan kräver också viss tid, vilket begränsar möjligheterna att hastigt accelerera produktionen av bostäder.

23.11 PROJEKTERINGS- OCH BYGGNADSTIDER

Tiden från det planarbetet för ett större bostadsområde påbörjas till dess bostäderna är inflyttningsfärdiga kan beräknas till i genomsnitt nära fyra år. Den är sammansatt av olika tidsmoment enligt tabell 23 A och bild 23/1.

För mindre områden kan vissa tidsmoment givetvis avkortas. Arbetet fram till definitivt beslut i stadsplanenämnden torde totalt behöva uppgå till 5 månader och gatuarbetena kan i gynnsamma fall klaras på 10 månader. Totala tiden fram till inflyttning blir då 34 månader.

Tabell 23 A. Tidsschema för utbyggnad av större bostadsområden.

M o m e n t	Tid i månader	
	för resp. moment	totalt från arbets början
1. Stadsplanearbete till principbeslut i stadsplanenämnden (SpN-1)	6	6
2. Stadsplanearbete från principbeslut till definitivt beslut i stadsplanenämnden (SpN-2)	4	10
3. Administrativ behandling från def. beslut i SpN till beslut i SF	3	13
4. Administrativ behandling mellan SF och Kungl. Maj:t	4	17
5. Stadsingenjörskontorets färdigställande av mätningar	2	19
6. Avslutande av gatuprojektering, gatu- och ledningsbyggande tills husbyggnadsarbeten kan påbörjas	18	37
7. Husbyggnadsarbeten	10	47

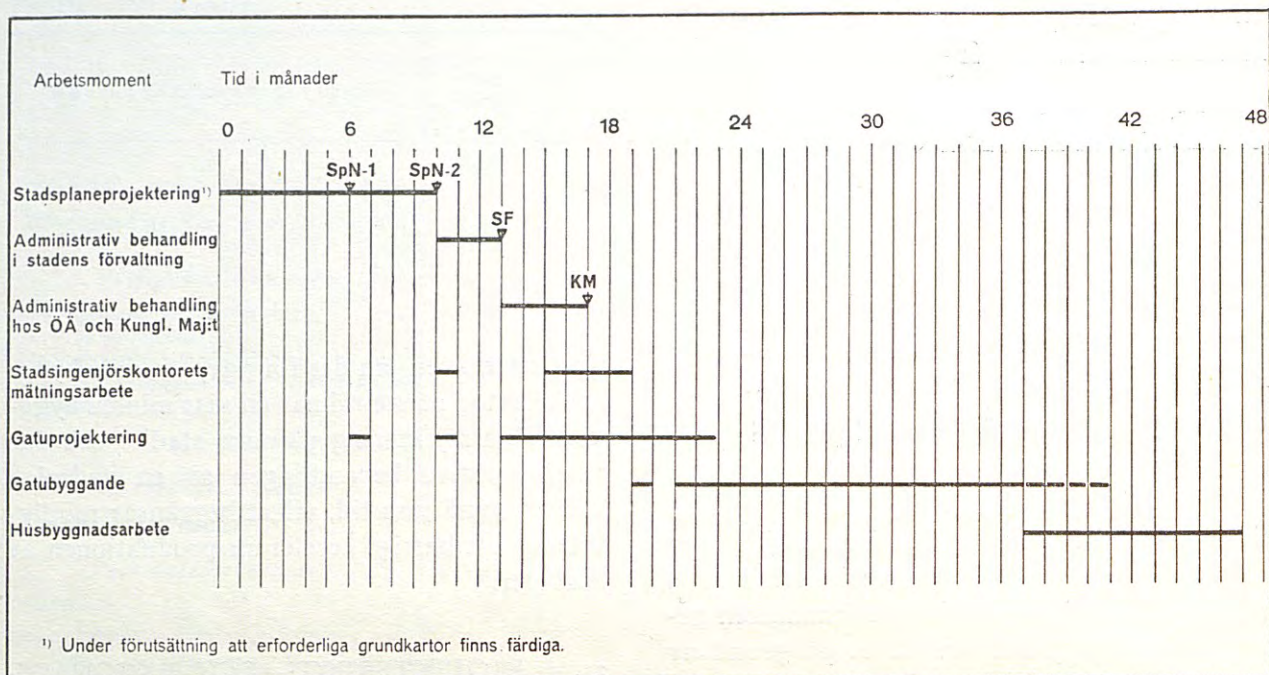


Bild 23/1. Tidsschema för utbyggnad av större bostadsområden.

Å andra sidan har t. ex. meningsskiljaktigheter mellan förvaltningsgrenarna i vissa fall förlängt tiden högst väsentligt för den administrativa behandlingen.

23.12 ANLÄGGNINGSKOSTNADER

Storleken av de ekonomiska bördor, som staden är villig påta sig för den fortsatta utbyggnaden, avgörs slutgiltigt vid behandlingen i stadsfullmäktige av anslagsfrågan för varje enskild anläggning. Stadskollegiets investeringskommitté har dock bedömt vad som kan anses vara en rimlig utbyggnadstakt fram till år 1960.¹ Arbetet inom denna kommitté har givetvis en mycket vidare omfattning än generalplaneutredningen, men generalplanen går på vissa områden längre och tar med anläggningar, som antas byggda efter år 1960.

Vår år 1948 gjorda översikt av investeringskostnaderna utgick från, att samtliga återstående bostadsområden skulle komma att vara färdigexploaterade omkring år 1960. Därefter skulle dock t. ex. bilbeståndet fortsätta att växa, vilket skulle medföra krav på nya trafik-anläggningar. Även på andra områden skulle

¹ Se kap. 22.

standardförbättringar förutsätta nya investeringar. För samtliga rotlar skisserade vi en uppdelning i anläggningar, nödvändiga före respektive efter år 1960. Anläggningar för trafik och vissa stadens industrier uppdelades i grupper enligt följande schema:

- A₁ Anläggningar nödvändiga *före* år 1960 för att återstående bostadsområden skall kunna exploateras.
- A₂ Anläggningar nödvändiga *efter* år 1960 på grund av exploateringarna inom stadens gräns.
- B Anläggningar inom stadens gräns nödvändiga på grund av exploatering i grannkommunerna.
- C Anläggningar för att höja standarden på respektive områden.

De i kapitel 22 medtagna anläggningarna motsvarar i stort sett grupp A₁. Uppdelningen mellan grupperna måste givetvis bli osäker. Särskilt gränsdragningen mot grupp C är svår att göra. Vissa mycket dyrbara trafikanläggningar, t. ex. Österleden och Essingeleden, fanns dock överhuvud ej medtagna, bl. a. därför att man utan vidare ansåg sig kunna hänföra dem till 1960-talet. De i maj 1948 medtagna och senare på vissa punkter komplette-

Tabel 23 B. Stadens investeringar fördelade på rotlar och grupper i milj. kronor enligt 1948 års prisnivå.

Rotel	G r u p p							
	A ₁		A ₂		B Mkr	C Mkr	Summa	
	Mkr	%	Mkr	%			Mkr	%
III. Fastighets-	450	21	60	6	—	N1	510	15
IV. Stadsbyggnads-	350	16	350	37	150	30	880	26
V. Industri-	500	24	200	21	100 + N2	N3	800	23
VI. Social-	80	4	90	10	—	N4	170	5
VII. Kultur-	220	10	60	6	—	50	330	10
VIII. Sjukvårds-	230	11	80	8	—	N5	310	9
Spårvägen	300	14	110	12	N6	N7	410	12
Summa	2 130	100	950	100	N8	N9	3 410	100

An m. N anger storheter som icke kunnat beräknas och som ej medtagits i summorna. Gränsdragningen mellan grupperna A₂ och C följer den målsättningen i generalplanen, vilket särskilt bör observeras i fråga om rotlarna VI, VII och VIII där den innebär väsentliga standardhöjningar, jämfört med nuvarande förhållanden. Det är självklart att grupp A₂ icke kan uppta alla kostnader som faller på 1960-talet.

N1 Främst kostnader för sanering av det äldre bostadsbeståndet.

N2 Anläggningar för att försörja grannkommuner med vatten och ev. gas. Siffran 100 Mkr avser hamnanläggningar.

N3 Investeringar beroende av ökningen per capita av förbrukning av vatten, gas och elström; värmeverk.

N4) Några gränser kan ej anges.

N5)

N6 Betydande ökning av trafiken främst på tunnelbanesystem II orsakas av exploateringar utanför stadsgränsen.

N7 se N4.

N8) Här ingår kända investeringar av 250 resp. 80 Mkr. Den totala storleken, särskilt av post N9, kan man naturligtvis icke N9) ha någon uppfattning om nu.

rade investeringarna fördelar sig enligt tabell 23 B.

Av i december 1950 kända investeringar skulle 62 % falla på tiden före år 1960 och 38 % på tiden efter samma år. På 50-talet kräver fastighetsroteln $\frac{1}{3}$, industriroteln $\frac{1}{4}$ och trafikapparaten — stadsbyggnadsroteln och spårvägen — nära $\frac{1}{3}$ av det totala investeringsbeloppet. Halva kostnaden för de anläggningar som ligger senare i tiden hör till trafikapparaten, vilket närmast torde bero på att dessa delar av förvaltningen har mera långsiktiga planer än t. ex. socialvård och kulturell verksamhet. De kända investeringar som beror av exploatering i andra kommuner har storleksordningen 250 milj. kronor. Därtill kommer de storheter som i tabellen angivits med N2 och N6. Dessa investeringar för industriroteln och spårvägen är principiellt sett räntabla.

23.2 TIDPLANER FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNINGEN

Under den tid generalplaneutredningen varit i verksamhet har en serie tidplaner för bostads-

försörjningen utarbetats, närmast på uppdrag av fastighetsförvaltningen och i samarbete med denna samt med gatuförvaltningen och spårvägsbolaget. De första försöken i denna riktning gjordes i slutet av år 1946 avseende produktionen 1947—51. Den år 1949 utarbetade tidplanen omfattade t. o. m. 1955 års bostadskvot.

De kriterier som bestämt den tidpunkt, när ett visst område kunnat beräknas öppnat för bebyggelse har varit (1) stadsplanernas utarbetande och fastställande, (2) byggande av gator inom området och av tillfarter och huvudledningar, (3) erforderlig utbyggnad av kommunikationsnätet, vari inräknas ny rullande materiel, anläggningar för dettas skötsel och stationsanordningar i den inre staden. Under arbetets gång har det sista kriteriet kommit att bli allt mera dominerande.

Den stadens målsättning som f. n. påverkar tidsföljden och takten i bostadsområdenas utbyggnad kan sammanfattningsvis beskrivas sålunda: Bostadsproduktionens volym anges i antal lägenheter per år. Vi har tidigare i regel räknat med en normalkvot av 8,000 lägenheter/år. För att avverka bostadsbristen har

fastighetsförvaltningen å ena sidan under ett par år önskat höja kvoten till ca 10,000, men denna har å andra sidan under åren 1950, 1951 och 1952 fastställts till 6,750, 6,150 respektive 5,000 lägenheter/år.

23.21 ETAPPER I TRAFIKBYGGENA

För bansystemet finns vissa utbyggnads-etapper avgränsade, för vilka man beräknat möjlig trafikkapacitet. Busslinjerna kan med större elasticitet anpassas efter trafikbehovet, men leveranstider på vagnar och byggande av skötselaneläggningar begränsar utbyggnadstakten. En fortgående minskning av framkomligheten i innerstaden och brist på utrymmen för slutstationer försvårar en ökning av busstrafiken. Lokalbanelätet har följande utbyggnads-etapper:

Etapp 1. Linje 18 från Hökarängen och linje 19 från Stureby öppnas för trafik till säckstation vid Slussen, vars kapacitet beräknas motsvara 105,000 invånare i influensområdet¹. Linje 18 är tagen i bruk 1 oktober 1950 och linje 19 den 9 september 1951 samt kommer att förlängas söderut till Bandhagen och Högdalen.

Etapp 2. Linje 11 öppnas för tunnelbanetrafik från Räcksta till Kungsgatan. Kapaciteten beräknas då motsvara ca 90,000 invånare i influensområdet och den kan successivt ökas till att svara mot 120,000². Omläggningen beräknas ske under år 1952. Linjen kommer att förlängas västerut till Vällingby år 1953 och Loviselund 1954 eller 1955. Linje 12 bibehålls i oförändrat skick på sträckan Alvik—Nockeby.

Etapp 3. Linjerna 16 och 17 i spårvägsstandard omläggs till infart både i Hornsgatan till Södermalmstorg och över Västerbron—Hantverkargatan till Tegelbacken, vilket senare är möjligt när etapp 2 är genomförd. Kapaciteten på infarten över Hornsplan beräknas då motsvara 65,000 invånare i influensområdet³. Kapaciteten beror av framkomligheten på Hornsplan och dess tillfarter. Genom ombyggnader där kan man enligt våra beräkningar öka den

¹ Jfr AB SS, driftstjänstavdelningen, PM Du 499/1951.

² O. a. a.

³ Jfr AB SS Dnr 47/1950. Du 391.

till att motsvara 75,000 invånare i influensområdena. Linje 16 antas fortfarande sluta i Mälarhöjden och linje 17 utbyggd till slutstation i Fruängen.

Etapp 4. Linjerna 18 och 19 förlängs från Slussen till Vasagatan—Drottninggatan och därifrån till Kungsgatan. Kapaciteten på bansystemet beräknas stiga till att motsvara maximalt 200,000 invånare inom vardera västra och södra influensområdet.

Etapp 5. Därefter eller eventuellt samtidigt kan linjen till Bagarmossen—Skarpnäcksbanan utbyggas. Skarpnäcksbanans influensområde inom stadens gräns beräknas dock dessförinnan fullt utbyggt och betjänat med till linje 18 anslutande busslinjer.

Etapp 6. Linjerna över Hornstull omläggs till tunnelbanestandard från Mälarhöjden respektive Fruängen till station inom Nedre Norrmalm. Linje 16 utbyggs successivt till Jakobsberg och Sättra. Kapaciteten kan antas motsvara 120,000 invånare inom influensområdet. Arbetena kan antagligen ej påbörjas förrän under 1950-talets sista år och torde kräva flera års byggnadstid.

23.22 ETAPPER I BOSTADSOMRÅDENAS UTBYGGANDE

Exploateringsmöjligheterna inom olika trafiksektorer under de olika etapperna antas bli följande:

23.221 SKANSTULLS TRAFIKOMRÅDE

Inom spårvägens driftstjänstavdelning har man beräknat, att banorna 18 och 19 vid årsskiftet 1950/51 betjänade trafikområden med 45,300 respektive 23,900 eller tillsammans 69,200 invånare¹. Återstående exploateringsområden, som kommer att betjänas direkt av banorna beräknas rymma följande antal invånare:

Linje 18.

Del av Hammarbyhöjden (Nytorp) ..	1,500
» » Tallkrogen (Odlaren)	1,900
» » Hökarängen (Skönstaholm) ..	600
Farsta	13,500
Södertörns villastad	12,600
	<hr/>
	30,100

¹ AB SS Du 499/1951.

Linje 19.

Del av Svedmyra	300
» » Stureby (f. d. Örby)	3,100
Bandhagen }	20,000
Högdalen }	
Rågsved	8,500
Ormkärr	<u>11,000</u>
	42,900

Till linje 18 ansluter vid Kyrkogården linje 18 A som betjänar del av Enskededalen och Skarpnäck, vars nuvarande befolkning är inräknad i den förut nämnda siffran 45,300, och till linje 19 ansluter vid Stureby en busslinje 19 A som betjänar 6,000 invånare i Stureby, Liseberg och Örby. Denna befolkning är inräknad i totalsiffran 23,900. Därutöver kommer områden med följande antal invånare att betjänas av till banorna anslutna busslinjer:

Linje 18 B (vid Hökarängen).

Sköndal	5,600
Fagersjö	900

Linje 19 A.

Tillskott inom:

Örby	200
Östberga	2,300
Liseberg ¹	<u>1,300</u>
	3,800

Slutligen kan i avvaktan på att Skarpnäcksbanan kommer till stånd Bagarmossen med ett tillskott av 12,900 invånare anslutas med buss trafik till Kyrkogårdens station. Trafikområdena för respektive linjer skulle således totalt rymma följande antal invånare:

	Linje 18	Linje 19
Befolkning 1 januari 1951 ..	45,300	23,900
Tillkommande: direktbetjänat	30,100	42,900
» : bussbetjänat .	6,500	<u>3,800</u>
	Summa 81,900	70,600
Provisorisk anslutning	<u>12,900</u>	
	94,800	

Exploateringen av de ovan uppräknade områdena måste anpassas till den kapacitet som stationerna i innerstaden har i olika etapper. Under etapp 1 motsvarar denna sammanlagt

¹ Reducerat med hänsyn till trafikanter på linje 64.

105,000 invånare i trafikområdena. Befolkningen bör, enligt uppgifter från spårvägens driftstjänstavdelning, fördelas så att linje 18 belastas med ca 60,000 och linje 19 med ca 45,000 trafikanter. I den förstnämnda siffran skulle ingå följande delposter:

Befintlig befolkning 1 januari 1951 ..	45,300
Befintlig befolkning i Fagersjö och Sköndal (linje 18 B)	1,600
Hammarbyhöjden (Nytorp)	1,500
Sköndal (Skönstavik)	1,600
Tallkrogen (Odlaren)	1,900
Hökarängen (Skönstaholm)	600
Bagarmossen (tillskott)	<u>12,900</u>
	65,400

För linje 19 blir motsvarande:

Befintlig befolkning 1 januari 1951 ..	23,900
Svedmyra (tillkommande del)	300
Stureby (söder om församlingsgränsen)	3,100
Tillskott på linje 19 A	3,800
Bandhagen + Högdalen	<u>20,000</u>
	51,100

Totalsumman blir drygt 10 % större än den angivna kapaciteten. Om en sådan överbelastning är omöjlig att klara av, måste exploateringen hållas tillbaka både i Bagarmossen och Högdalen eller i ettdera av dessa områden.

Under etapp 4 ökas kapaciteten till 200,000. Rågsved, Farsta, Södertörns villastad och Ormkärr kan byggas under denna etapp. Alla dessa områden ligger dock intill industriområden, och om dessa bebyggs tidigare, kan man eventuellt tänka sig att exploatera vissa delar, trots att respektive lokalbanor ännu inte är i trafik. Under etapp 4 ligger även utbyggnaden av Fagersjö samt återstående områden i Sköndal.

När Skarpnäcksbanan byggs som etapp 5 flyttas ca 15,000 invånare över till denna, som totalt beräknas betjäna 43,700 invånare innanför stadsgränsen. Linjerna 18 och 19 skulle då ha 79,900 och 70,600 invånare i respektive trafikområden, eller tillsammans 150,500 invånare. Samtliga tre banor skulle få en totalbelastning av 194,200 invånare.

Sammanfattningsvis får man följande totalsiffror för invånarantalet i Skanstullsbanornas trafikområde:

Befintlig befolkning 1 januari 1951 ..	69,200
Maximibefolkning under etapp 1	116,700
» » » 4	165,400
» » » 5	194,200

23.222 TRANEBERGSBRONS TRAFIK- OMRÅDE

Enligt spårvägens driftstjänstavdelning uppskattas linjerna 11 och 12 vid årsskiftet 1950/51 ha betjänat tillsammans 45,700 invånare¹. Därav torde ca 17,000 bo inom den senare linjens trafikområde. Utefter linje 11 kommer områden med följande antal invånare att exploateras:

Blackeberg	10,000
Räcksta—Vällingby	24,000
Hässelby gård—Loviselund	19,000
	<u>53,000</u>

Linje 12 kommer att få något ökad trafik genom bebyggelsen i Nockebyhov, men där konkurrerar busslinjer med spårvägen. Så länge resenärerna på linje 12 måste byta vid Alvik, kommer trafikanterna säkerligen i stor utsträckning att föredra buss, till vilken gångvägen är kortare. Exploateringsreserven i Nockebyhov, inklusive den påbörjade men den 1 januari 1951 ej inflyttade bebyggelsen, torde rymma ca 2,000 invånare, av vilka 1,000 antas föredra spårvagn.

Från områden inom stadens gräns kommer följande bussbetjänade områden att kunna anslutas:

O m r å d e:	Anslutning vid	Antal invånare	
		totalt	därav tillskott
Delar av Äppelviken o. Ålsten	Alvik	1,300	—
» » Nockebyhov	Brommaplan	2,400	—
Bromma kyrka	»	3,200	—
Flysta	Vällingby	5,300	1,000
Grimsta	»	3,000	3,000
Del av Vinsta-Nälsta ¹	»	1,000	500
» » Hässelby villastad ¹ ..	Loviselund	1,000	1,000
		<u>17,200</u>	<u>5,500</u>

¹ Inom dessa områden konkurrerar busslinjerna dels med Spånga-Lövsta järnväg, dels med busslinjer med anslutning till Spånga järnvägsstation. Omstigningen till lokalbanan har därför ansetts bli rätt liten.

¹ AB SS Du 499/1951.

Totalt skulle lokalbanan över Tranebergsbro komma att belastas med trafik från följande antal trafikanter:

Befolkning 1 januari 1951	45,700
Tillskott: direktbetjänat	53,000
bussbetjänade områden ...	<u>17,200</u>
	115,900

Därigenom att tillskotten kommer att lastas på successivt, till dess Loviselund är färdig-exploaterat omkring år 1955, torde slutstationens kapacitet väl komma att räcka till. Vid öppnandet beräknas den motsvara 90,000 invånare inom influensområdet, och innan år 1955 kan kapaciteten ökas till att svara mot 120,000. När etapp 4 är genomförd kan belastningen ökas till att motsvara minst 200,000 invånare. Det finns då möjlighet att ansluta en grenlinje från Solna och Sundbyberg.

23.223 HORNSTULLS TRAFIKOMRÅDE

Linjerna 16 och 17 torde i början av år 1951 ha betjänat ett område med ca 53,000 invånare. Siffran är ungefärlig, då det är svårt att uppdelat trafikanterna i norra delarna av Midsommarkransen och Hägerstensåsen på linje 17 och busslinje 67. Tillsammans med denna busslinje betjänade spårvägslinjerna ca 61,000 invånare. I etapp 3 har dessa senare en kapacitet motsvarande 60,000—70,000 invånare¹.

Västertorp kommer att byggas färdigt inom ramen för 1951 års kvot, vilket innebär ett tillskott av ca 2,500 invånare. Likaså kommer innan etapp 3 är genomförd viss bebyggelse i Hägersten med ca 1,200 invånare. Med nuvarande tågvägar i innerstaden kommer totalbelastningen därför att bli ca 57,000 invånare. Under etapp 3 kan Fruängen exploateras. Senaste översikten visar att Fruängen skulle komma att få ca 8,500 invånare (7,000 enligt tabell 18C). Vidare får man tillskott i Hägersten på ca 1,500 och inom några smärre områden i Aspudden ca 600 invånare. Totaltillskottet blir ca 11,000 invånare, och befolk-

¹ Tjänsteutlåtande angående linjerna 16 och 17, deras framtida sträckning och driftform av den 23 mars 1950. AB SS Dnr 47/1950 Du 391.

ningen inom linjernas trafikområden sammanlagt ca 68,000.

Genom att på Hornsplan bygga en underfartsrännå för trafiken från Hornsgatan till Långholmsgatan kan trafiksystemets kapacitet ökas till lika med den sammanlagda avvecklingsförmågan hos Hornsgatan och Västerbroplan—Fridhemsplan, vilket enligt våra beräkningar bör kunna svara mot 75,000 invånare i trafikområdena. Därvid bör det bli möjligt att bygga ut området kring stationen Jakobsberg på linje 16. För att nå denna måste ca 300 m av den befintliga banan byggas om och en drygt 800 m lång tunnel sprängas under bergen i västligaste Mälårhöjden. Alternativt kan man nöja sig med anslutande busstrafik från den nuvarande ändstationen.

Återstoden av Sätåa och Jakobsberg kan inte exploateras förrän under etapp 6. Samtidigt kan busslinjer anslutas till Fruångens och Midsommarkransens stationer från områden med sammanlagt ca 10,000 invånare. På spårinfarten skulle då komma trafik från totalt ca 100,000 invånare. Kapaciteten i denna etapp bestäms av slutstationen för banorna inom Nedre Norrmalm, som i analogi med tidigare nämnda säckstationer bör kunna tåla en trafik från 120,000 invånare.

23.224 SAMMANFATTNING

Den ovan redovisade etappindelningen skall jämföras med de i tabell 18 C givna befolkningstalen. De i fortsättningen sammanfattningsvis givna siffrorna är givetvis ungefärliga, då man nu icke kan bedöma i vilken omfattning bussbetjänade områden kan komma att byggas ut under de olika etapperna.

Etapp 1. I Enskeåe och sydöstra Brännkyrka kan man bygga ut områden med sammanlagt 40,000—45,000 invånare, men markreserver för ytterligare knappt 50,000 invånare måste stå över till etapp 4.

Etapp 2. I Spånga kan man utbygga områden med sammanlagt ca 58,000 invånare. Återstående exploateringsområden är antingen splittrade i små enheter eller nu utnyttjade för andra ändamål. De kommer successivt att tas i anspråk för bostadsbebyggelse och be-

Tabell 23 C. Mark tillgänglig för bostadsbebyggelse under olika etapper (inkl. 1951 års kvot).

Etapp	Mark för bebyggelse med ungefär följande antal invånare	
1	46,000	
2	58,000	
3	10,000	
4	50,000	
5	—	
6	25,000	189,000
Buss- eller järnvägsbetjänade områden i Brännkyrka, tillgängliga under etapperna 2—4		
		16,000
Spridda områden i Spånga successivt tillgängliga under etapperna 2—6		
		25,000
	Summa	230,000

räknas rymma sammanlagt ca 25,000 personer.

Etapp 3. I västra Brännkyrka blir då tillgängliga banbetjänade områden för ca 10,000 invånare. Buss- eller järnvägsbetjänade exploateringsområden i centrala och norra Brännkyrka med sammanlagt ca 16,000 invånare kommer successivt att bli tillgängliga. Man kan däremot inte nå mark för drygt 25,000 — alternativt 17,000 — i västligaste delen av församlingen.

Etapp 4. Återstående reserver för mellan 45,000 och 50,000 personer kan byggas ut längst i söder.

Etapp 5. Inga nya bostadsområden blir tillgängliga. Man flyttar endast viss trafik från buss till bana.

Etapp 6. Återstående reserver för drygt 25,000 — alternativt 17,000 — kan byggas längst ut i sydväst.

Den ovanstående etappindelningen anger ordningsföljden i utbyggnaden av olika områden. Med undantag av vissa områden längst ut i Spånga, som nu delvis nyttjas för andra ändamål och de områden som blir tillgängliga först i etapp 6, kan samtliga nya bostadsområden göras tillgängliga i sådan takt, att staden kan hålla en konstant bostadsproduktion fram till och med år 1960. Sedan år 1944 har denna omfattat i genomsnitt ca 20,000 rumsenheter per år, och under de första fem etapperna beräknas något under 200,000 rumsenheter kunna göras tillgängliga. Därefter kommer tomtmarken att mycket snart ta slut.

