



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

2009-10-23
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-512-01374
DNR T2009-512-02712

Peter Granström
Exploateringskontoret, Avd för projektutveckling
Telefon: 508 265 12
peter.granstrom@explk.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2009-11-19
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-11-10

Erika Björnsson
Trafikkontoret, Trafikplanering
Telefon: 08-508 265 41
erika.bjornsson@tk.stockholm.se

Planprogram för Västra City. Svar på remiss. Samarbetsavtal och principöverenskommelse inklusive tilläggsavtal.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande till Stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss av planprogram för Västra City.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del samarbetsavtal med Jernhusen AB rörande framtida överdäckning av Västra City, Klara Strandsområdet mm, samt tilläggsavtal nr 1 till detta samarbetsavtal.
3. Exploateringsnämnden godkänner för sin del principöverenskommelse med Jernhusen AB och Banverket rörande överdäckning av spårområdet mellan Kungsbron och Vattugatan/ Centralbron (Västra City), samt tilläggsavtal nr 1 till denna principöverenskommelse.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till planprogram för utveckling av Västra City i nära samarbete med Banverket och Jernhusen AB. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har nu möjlighet att formellt yttra sig över programförslaget.

Bilaga 1: Samarbetsavtal rörande framtida överdäckning av Västra City, Klara Strandsområdet mm

Bilaga 2: Tilläggsavtal nr 1 till samarbetsavtalet.

Bilaga 3: Principöverenskommelse för Västra City.

Bilaga 4: Tilläggsavtal nr 1 till principöverenskommelsen.

Ställningstaganden kring en framtida utformning av Stockholms C och dess spårområde är grundläggande förutsättningar för projekt Västra City. Banverket har inlett denna process och en förstudie är för närvarande ute på samråd.

Programförslag för Västra City innebär en överdäckning av spårområdet för ny blandad stadsbebyggelse och en möjlighet att utveckla en mer funktionell och kapacitetsstark stationslösning inklusive bussterminal. Nya gator och stråk ska bidra till att länka ihop staden. Västra City bedöms som mest kunna rymma ca 500-700 nya bostäder och ca 70-80 000 kvm kontor och kommersiella lokaler, utöver en omfattande utbyggnad av stationskomplexet med nya ytor för handel och verksamheter. Programförslaget redovisar två utbyggnadsetapper – etapp 2012 och etapp 2020. De delar i programmet som kan genomföras oavsett Citybanan redovisas i etapp 2012. De delar som kan påbörjas först efter att Citybanan tagits i bruk och i samband med en ombyggnad av bangården redovisas i etapp 2020.

Kontoren är positiva till den föreslagna utvecklingen av Västra City. En förtätning av den centrala staden innebär ett bra utnyttjande av resurser, som målet om en miljömässigt hållbar stad ytterligare förstärker. Kontoren är också positiva till programmets ambition att åstadkomma en levande stadsdel med blandad bebyggelse och attraktiva offentliga rum, att bygga bort barriärer och skapa sammanhängande stråk samt att utveckla stationsfunktionen och främja kollektivt resande. Ambitionerna i programmet är höga, vilket kontoren anser är nödvändigt för utvecklingen av området. Det är dock ett komplicerat projekt som kräver noggranna detaljstudier och kontoren anser att detaljeringsgraden för hela området måste förfinas innan någon enskild etapp går vidare.

Frågor som kontoren särskilt vill trycka på inför det fortsatta arbetet är:

- Konstruktionstekniska frågor måste klargöras, bl a med hänsyn till risk.
- Utformningen av allmänna gator och platser måste förfinas. Det är mycket viktigt att skapa attraktiva och funktionella lösningar som uppfyller krav på säkerhet, tillgänglighet mm. Även möjligheten till grönytor måste studeras. Utformningen av de allmänna ytorna är särskilt viktig med tanke på den höga exploateringsgrad som föreslås. Trafikledernas funktion behöver bevakas.
- Programmet måste kompletteras med hänsyn till tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Fördjupade studier behövs av hur varudistribution, angöring och parkering ska ske. Detta gäller även cykelparkering.
- Utformningen av det nya stationskomplexet och då särskilt vidare studier av Cityterminalens kapacitetsbehov och utformning.
- Ekonomi och avtalsfrågor.

Inför starten av programarbetet träffade exploateringskontoret ett samarbetsavtal med Jernhusen AB rörande utvecklingen av hela spår- och vägområdet från Tegel-

backen till Karlberg, samt en principöverenskommelse med Jernhusen AB och Banverket rörande överdäckning och exploatering av Västra City. Avtalen behandlar hur ansvar och kostnader ska fördelas under utrednings- och planarbetet. Staden har enbart tagit på sig kostnader för utredningar av stadsdelsövergripande karaktär, samt kostnader för egen personal. Avtalen är för sin giltighet villkorade av att exploateringsnämnden godkänner dem senast 2009-12-31.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till planprogram för utvecklingen av Västra City i nära samarbete med Banverket och Jernhusen AB. Planprogrammet omfattar överdäckningar av bangården och ny och blandad bebyggelse kring Stockholms Centralstation. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har nu möjlighet att formellt yttra sig över programförslaget. Synpunkter skulle ha inkommit till stadsbyggnadskontoret 16 oktober, men trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden har beviljats förlängd remisstid till november 2009.

Idag är Västra City, trots sitt centrala läge, inte en plats som inbjuder till vistelse. Området präglas av stora nivåskillnader samt av en storskalighet, både vad gäller kvarterens uppbyggnad och storlek och de enskilda byggnaderna i sig. Bangården och Klarastrandsleden utgör stora barriärer, vilka försämrar kontakten mellan city och stadsdelarna Vasastaden och Kungsholmen. Den yttre miljön är splittrad och sliten. Området är otillgängligt och svårt att röra sig i. Stockholms centralstation har vissa brister och för att möjliggöra en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken behöver bangården och stationen anpassas för ett effektivare resande samt en attraktivare stationsfunktion. Cityterminalen kan nyttjas i betydligt större utsträckning än idag innan dess kapacitetstak nås. Samtidigt har terminalen i nuläget vissa begränsningar.

Stockholms stad har formulerat en långsiktig och samlad vision för stadens utveckling, Stockholm 2030. Stockholm ska bli en ekologisk hållbar storstad med ett välfungerande transportsystem där kollektivtrafiken utgör en viktig stomme. Fysiska och sociala barriärer ska inte finnas och stadsmiljöerna ska vara attraktiva.

Arbetet med en ny översiktsplan för Stockholm pågår. Där konstateras att Västra City utgör den primära utbyggnadspotentialen för den centrala stadens utveckling. Den nya översiktsplanen beräknas antas av kommunfullmäktige under 2010.

Västra City ligger inom det område i innerstaden som är utpekat som riksintresse på grund av stora kulturvärden. Spårsystemet inklusive Stockholms central är av riktintresse för kommunikation.

Citybanan och Spårväg City är stora infrastrukturprojekt som berör Västra City. Förändringen av Västra City har redan påbörjats med uppförandet av hotell- och kongressanläggningen Stockholm Waterfront, Klarabergshuset, Kungsbrohuset och Kungsbron 2.



Figur Planprogrammets avgränsning

Planprogram för utveckling av Västra City

Den övergripande visionen för utvecklingen kring och över spår- och vägområdet innebär en överdäckning från Tegelbacken till Karlberg. I ett första skede har en del av området – Västra City – bedömts kunna utvecklas. *Planprogram för utveckling av Västra City* anger den övergripande planeringsinriktningen för att genom en överdäckning av spårområdet möjliggöra en bebyggelseutveckling samt att utveckla och förstärka kollektivtrafikfunktionerna. Programmet kan hämtas på www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsplanering/Storre-projekt/Vastra-City/

Planprogrammets avgränsning och förutsättningar

Planprogrammet behandlar området mellan Vattugatan, Blekholmsgatan, Kungsgatan och Vasagatan. Huvudsaklig markägare är Jernhusen AB genom dotterbolag. Staden äger en mindre del av den exploateringsbara marken inom området. Banverket förvaltar statens järnvägsanläggning.

Förändringarna av Västra City är både tekniskt komplicerade och kostsamma att genomföra. Ett effektivt utnyttjande av marken med både hög täthet och skala är därför en förutsättning för att projektet ska vara möjligt att genomföra.

Stockholm C, inklusive Cityterminalen, är Sveriges största bytespunkt för kollektivtrafiken. För att möjliggöra en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken finns ett behov av att anpassa bangården och stationskomplexet. I samband med att Citybanan färdigställs 2017 minskar trafiken tillfälligt på Stockholm C. Det finns då möjlighet att genomföra större förändringar av stationsområdet. Ställningstaganden kring den framtida stationslösningen, Cityterminalens behov och utformningen av spårområdet är grundläggande förutsättningar för projekt Västra City. En ombyggnad av spårområdet och bangården förutsätter en förstudie med efterföljande järnvägsutredning. Banverket har inlett denna process och förstudien är för närvarande ute på samråd. Kontorens svar över förstudien behandlas i ett separat ärende. Beslut om fortsatt utredning kommer att fattas efter avslutad förstudie, troligtvis kring årsskiftet 2009/2010. Åtgärden finns för närvarande inte med i förslaget till Nationell plan för åren 2010-2021.

Mål

Följande övergripande mål har formulerats för Västra City:

Att läka och länka ihop staden – genom att överbygga de barriärer som trafikleder och järnvägsspår skapat kan en sammanhållen stad skapas. Genom nya och förbättrade stråk kan stadsdelarna bättre kopplas till varandra.

Västra City som transportnod – det nya stationskomplexet utvecklas till en effektiv och attraktiv bytespunkt för olika trafikslag och dess resenärer med fokus på kollektivtrafik.

Att skapa en attraktiv, intensiv och rekreativ stad – en blandad stad med hög kvalitet i de offentliga rummen och med goda boendekvaliteter. Utnyttja och förstärka Västra Citys strategiska läge invid både City och Mälaren.

En miljömässigt hållbar stad – planera för en ny stadsdel med betoning på hållbart stadsbyggande och med ett blandat innehåll.

Programförslaget

Förslaget redovisar två utbyggnadsetapper – etapp 2012 och etapp 2020. Etappindelningen hänger samman med Citybanans färdigställande och en eventuell ombyggnad av bangården. De delar i programmet som kan genomföras oavsett Citybanan redovisas i etapp 2012. De delar som kan påbörjas först efter att Citybanan tagits i bruk och i samband med en ombyggnad av bangården redovisas i etapp 2020. Vision 2030 ger en översiktlig bild av hur området kan utvecklas på sikt. Förutsättningarna för etapperna kan komma att ändras utifrån vad som är känt i dagsläget.

Programförslaget innebär en överdäckning av spårområdet för ny blandad stadsbebyggelse och en möjlighet att utveckla en mer funktionell och kapacitetsstark stationslösning inklusive bussterminal. Bostäder och kontor blandas med publika lokaler för mer utåtriktad verksamhet. Nya gator och stråk ska bidra till att länka

ihop staden och förbättra kopplingarna mellan City, Kungsholmen och Norrmalm. Också de visuella sambanden med omgivande områden är viktiga och ska utvecklas.

Västra City bedöms som mest kunna rymma ca 500-700 nya bostäder och ca 70-80 000 kvm kontor och kommersiella lokaler, utöver en omfattande utbyggnad av stationskomplexet med nya ytor för handel och verksamheter. En förutsättning för bostäder i området är att man i planeringen uppfyller gällande krav avseende bl a luftkvalitet, bullerstörningar och riskaspekter. I det fortsatta arbetet behöver lösningar för bangårdens och bussterminalens omdaning fastställas, likaväl som de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för ett genomförande.



Figur Översiktsbild som visar etappindelning. Etapp 2012=mörkgrön, Etapp 2020=blå och Vision 2030=ljusgrön (Rosenbergs Arkitekter)

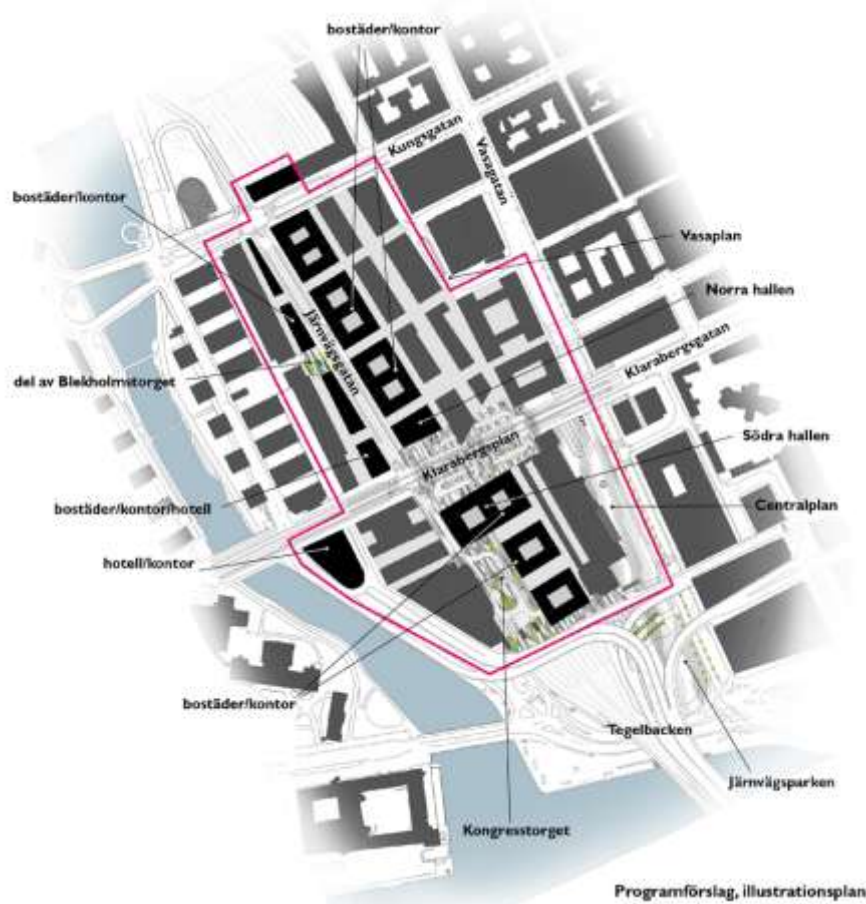
Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter

Allmänt om programförslaget

Planprogrammet visar på möjligheten att successivt bygga bort järnvägens och trafikledernas barriäreffekt i city och skapa utrymme för exploatering i ett mycket attraktivt läge. En blandad bebyggelse föreslås med kontor, utåtriktad verksamhet och nya bostäder. Kontoren ser positivt på ambitionen att åstadkomma en mer levande stadsdel med blandad bebyggelse och folkliv dygnet runt.

Västra City ska planeras som en miljösmart stadsdel med exceptionellt god tillgång till kollektivtrafik. Stockholms centralstation ska utvecklas till en effektiv och attraktiv bytespunkt av internationell dignitet. Bussterminalen ska byggas ut

och effektiviseras och inrymmas i ett nytt stationskomplex ”Centralstation Stockholm”. Kollektivt resande ska främjas liksom förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken i området. Förutom utvecklingen av stationsområdet berörs programområdet av flera andra stora infrastrukturprojekt för kollektivtrafiken; Citybanan och Spårväg City.



Figur Västra City

Förutsättningarna för kollektivtrafiken är sålunda mycket goda. Kontoren anser att det är väsentligt att dessa förutsättningar tas tillvara på bästa sätt så att Västra City verkligen blir den effektiva och attraktiva bytespunkt mellan olika trafikslag som programmet strävar efter.

Stockholm ska utvecklas till en mer sammanhållen stad där City, Kungsholmen och Norrmalm knyts ihop med nya gator och stråk. Sambanden mellan viktiga offentliga rum ska utvecklas liksom Citys kontakt med vattnet. Ambitionerna i programmet är höga, vilket kontoren anser är positivt och nödvändigt för utvecklingen av området.

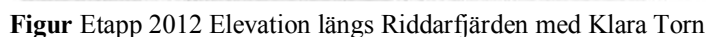
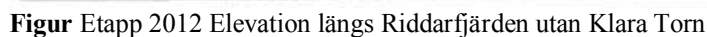
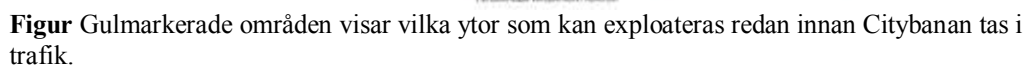
Föreslagna åtgärder är dock både tekniskt komplicerade och kostsamma att genomföra, vilket förutsätter ett effektivt utnyttjande av marken med både hög täthet och skala. Detta kan komma i konflikt med ambitionerna för de allmänna ytorna. Kontoren vill betona att de offentliga rummens utformning är avgörande för hur Västra City kommer att upplevas. Gaturummen ska utformas med rätt bredder och lutningar och vara tillgängliga för alla. De trafikfunktioner som behövs ska inrymmas och upplevelsen av gaturummen och de allmänna platserna ska stämma överens med programmets ambitioner.

Ettapp 2012

Utbyggnaden av Västra City kommer att ske etappvis. Första etappen, ettapp 2012, kan genomföras innan Citybanan tas i drift. Programmet visar på två olika bebyggelsestrukturer med respektive utan hög byggnad. I ettapp 2012 föreslås sammanlagt 200 lägenheter och 37 000 kvm kontor och kommersiella verksamheter. Två nya byggnader med bostäder, kontor och hotell föreslås väster om det befintliga spårområdet i anslutning till Klarabergsgatan. Angöring till de nya kvarteren ska ske från Västra Järnvägsgatan och Klarabergsviadukten. Cykelparkering ska anordnas inom fastigheterna. Parkeringsgarage i tre våningar föreslås under byggnaderna med entré från Blekholmsgatan. Avsikten är att hälften av garageplatserna ska reserveras för ettapp 2020. Möjligheten att nyttja delar av garaget för resenärsparkering ska utredas i det fortsatta arbetet, men detta kräver att en infart är möjlig från Klarabergsviadukten. Trafikkontoret har haft synpunkter på föreslagna in- och utfartslösningar till garaget under programarbetet och kommer att ha synpunkter även i det fortsatta arbetet.

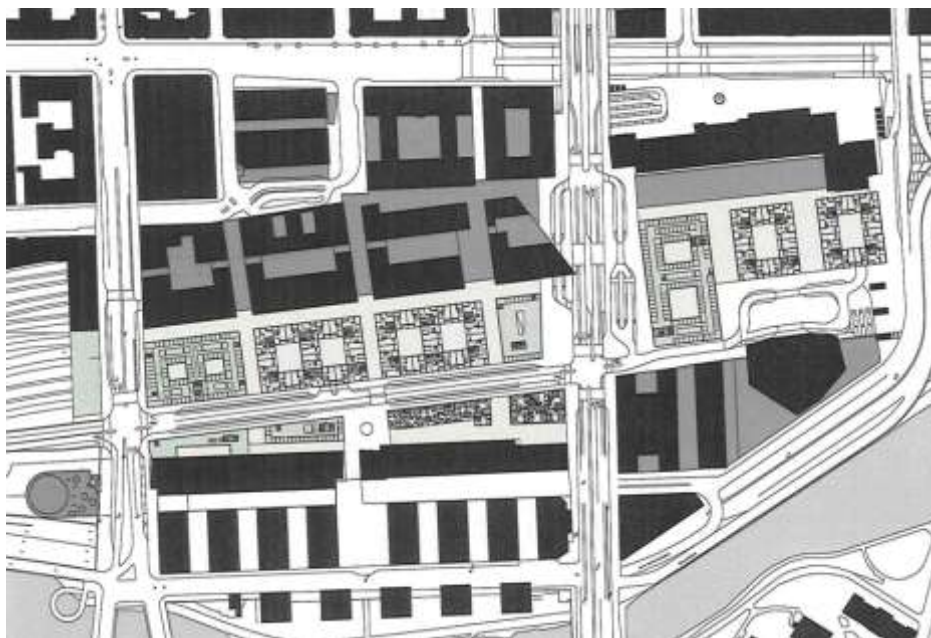
Ytterligare en byggnad redovisas söder om Klarabergsgatan genom överdäckning av Klarabergskopplet, inom stadens fastighet Norrmalm 4:41. Trafikkontoret anser det viktigt att angörings- och parkeringslösningarna för denna byggnad klaras ut i det fortsatta arbetet. Eventuell påverkan på rampernas funktion måste också analyseras. Exploateringskontoret har för avsikt att inom kort återkomma till exploateringsnämnden med ett markanvisningsärende avseende detta område.

Kontoren anser att de delar av ettapp 2012 som ligger mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten inte kan utformas isolerat från senare etapper. Innan en detaljplan för denna del av ettapp 2012 kan utarbetas måste planeringen för hela Västra City förfinas och en rad detaljfrågor lösas, t ex påverkan på stadsbilden, parkering och utformningen av Klarabergsplan.



Andra etappen, etapp 2020, kan påbörjas först när Citybanan är färdigställd och pendeltågen försvunnit från ytspåren. Etappen förutsätter också ett ställnings-tagande rörande eventuell omdaning av bangården. I etapp 2020 däckas spår-området över mellan Kungsgatan och Vattugatan, vilket möjliggör 500 nya

lägenheter och ca 50 000 kvm kontor. Därutöver sker en omfattande stations-
omvandling kombinerat med ytor för handel och verksamheter.



Figur Etapp 2020. Alternativ med kvartersstruktur.



Figur Etapp 2020. Alternativ med kvartersstruktur och hög byggnad (Rosenbergs Arkitekter)

Stadsbild

Kontoren anser det positivt att länka ihop staden och därmed förlänga City till Kungsholmen, men att det i viss mån står i motsatsförhållande till riksintresset. Främst påverkas stadssiluetten, stadens front mot vattnet samt synligheten av

stadsplane- och bebyggelsekonsten under Stockholms viktigaste utbyggnads-epoker. Också synligheten av kommunikationerna och de olika trafikslagen är en del av stadens väsen, där särskilt järnvägen är en betydelsefull aspekt av riksintressevärdet.

Planprogrammet diskuterar olika bebyggelsestrukturer; slutna kvarter eller lamellhus. Båda strukturerna kan kombineras med en högre byggnad.

Gatorna ska rymma nödvändiga trafikfunktioner och samtidigt vara attraktiva, säkra, tillgängliga och trygga för fotgängare. God sikt ger orienterbarhet och god uppfattning om stadsstrukturen. Tillräckligt breda gångbanor kan, förutom att trängsel inte uppstår, också rymma uteserveringar mm som bidrar till ett levande tryggare stadsliv. Trädplaneringar på gångbanorna har flera miljövärden, t ex trivsel och omhändertagande av förorenat dagvatten. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt bottenvåningarna längs alla gator, då exempelvis verksamheter och butiker ger folkliv och motverkar "bakgatukaraktär". Prång och skymda hörn bör undvikas.

Planprogrammet innehåller ett antal platser som är välbehövliga. Genom den nya täta stadsstrukturen och Centralstationens ökande resenärsströmmar, kommer behovet av vistelseytor att öka markant. Utformning samt förslag för beläggning, möbler etc bör ske i samverkan mellan staden och Jernhusen AB.



Figur Etapp 2020 Elevation längs Riddarfjärden som redovisar lameller utan Klara Torn



Figur Etapp 2020 Elevation längs Riddarfjärden som redovisar slutna kvarter med Klara Torn

Grönska

Grönska i stenstaden har positiv inverkan. För bostäderna är det viktigt att kvaliteter som lekplatser och grönska inryms i ett tidigt skede. I den täta stadsplane-

strukturen kan taken i viss mån användas som uteplatser, som ett komplement till gröna innergårdar. De platsbildningar som skapas inom programområdet bör förses med grönska i lämplig omfattning. Rekreationsytor och mötesplatser kan berikas genom inslag av träd och grönska. Viktiga gatustråk bör planteras med träd på en eller båda sidorna. Samtidigt har kontoren förståelse för att det kan finnas både tekniska och ekonomiska hinder för att få in större grönytor på en överdäckning.

Biltrafik, varudistribution och parkering

Klarastrandsleden, som är mycket viktig för trafiksystemets funktion, går igenom området och har ramper som kopplar till det lokala trafiknätet. Programförslaget innebär påverkan på ledens ramper. Hur detta ska göras måste studeras noggrant så att det inte blir negativa effekter för framkomligheten.

Programmet förutsätter en marginell trafikökning på det befintliga gatunätet i området. Den marginella trafikökningen förklaras av att City har ett utmärkt kollektivtrafikläge och att tillgången till parkeringsplatser är begränsad. Det är viktigt att parkeringstalet för området fastställs i programskedet då det i viss mån påverkar trafikflödena på gatunätet.

Trafikkontoret anser det vara rimligt att ett lägre parkeringstal tillämpas i Västra City än vad som används i övriga innerstaden med hänsyn till högt ställda miljömål, det strategiska läget och den goda kollektivtrafikförsörjningen i city. Eftersom ett effektivt utnyttjande av marken är en förutsättning för att projektet ska vara möjligt att genomföra, är en möjlighet att inte föreslå något parkeringstal, utan att byggherrarna bör anpassa parkeringstalet efter marknadens behov. Trafikkontoret anser gatuparkeringen i området bör regleras enligt den princip som redan gäller för de högattraktiva parkeringsplatserna på Klarabergsviadukten och Centralplan, d v s parkering max 1 timme, med grön biljett (som idag kostar 40 kr/tim) dygnet runt. På grund av den dåliga tillgången på boendeparkering i närområdet bör också övervägas att boende i de nya fastigheterna inte ska få rätt till boendedispens för gatuparkering, eftersom det inte är möjligt att anlägga nya platser. Detta gör att parkeringsbehoven måste lösas på tomtmark.

Införande av bilpool i området är i linje med ambitionen om en miljösmart stadsdel. Det är viktigt att bilpoolparkering planeras på kvartersmark, då det inte är möjligt att reservera platser för bilpool på gatumark.

Programmet föreslår att en ny lösning för varutransporterna i området ska prövas. Distributionstrafiken ska angöra via en avfart från Klarastrandsleden och ledas ner till olika lastgårdar under mark, detaljstudier återstår. Trafikkontoret anser att detta är en bra lösning, men befarar samtidigt att det blir svårt att klara all distribution till området under mark och anser därför att det bör finnas alternativ även i gatunivå.

Det är viktigt att angöring och parkering för personer med rörelsenedsättning redan nu säkerställs inom tio meter från entréerna (stadens riktlinje). Om det kommer att byggas bostadshus utan möjlighet till parkering i garage i samma hus behöver det finnas plats på gatumark för RH-parkeringsplats inom tio meter från entrén. Angöring skall också kunna ske inom detta avstånd från samtliga entréer.

Parkerings- och angöringsmöjligheterna för både resenärer, boende och verksamma i området behöver utredas vidare liksom övrig logistik för de tillkommande verksamheterna.

Kollektivtrafik

Ett nytt stationskomplex "Centralstation Stockholm" föreslås inrymma tågstationen samt en effektiviserad och utbyggd bussterminal. Kontoren är positiva till ambitionen att utveckla stationen. Ett flertal studier pekar på en växande efterfrågan på direktbussar från övriga länet till centrala Stockholm. Trycket på att upprätta bra belägna hållplatslägen på gatumark i city är redan idag stort och det finns därför ett behov av avlastning, vilket Cityterminalen skulle kunna fylla. Det är därför av yttersta vikt att den nya bussterminalen med anslutande gator är utformad efter de krav som detta ställer på kapacitet och framkomlighet. Bussterminalens kapacitetsbehov måste studeras ytterligare innan beslut kan fattas om den slutliga utformningen. Även hållplatslägen för såväl innerstadsbussar som bussar till kranskommunerna måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Gångtrafik

Det är viktigt att skapa bra förutsättningar för gående, eftersom gående bl a bidrar till ökad trygghet och säkerhet i det offentliga rummet. Gator och publika platser måste utformas med hög kvalitet för att vara attraktiva att vistas i. I city rör sig en stor mängd människor, vilket gör att breda gångbanor krävs för att undvika trängsel. Minimimått bör således inte tillämpas.

Programmet föreslår ett antal förbättringar för gångtrafiken i området, vilket är positivt. Klarabergsgatans gångbanor kan breddas för att minska trängseln. Genom stationskomplexet planeras en ny gångförbindelse mellan Vasagatan och Blekholmstorget i öst-västlig riktning. Nya gångbroar illustreras mellan Blekholmsterrassen och Kungsholms Strand. Kopplingarna är positiva för staden, men broarna innebär en driftkostnad för trafikkontoret som det ska finnas resurser för. Antalet broar bör därför diskuteras i det fortsatta arbetet.

Cykeltrafik

Ur miljösynpunkt är det önskvärt att utveckla cykeltrafiken och staden har som mål att cyklandet i Stockholm ska öka under alla tider på året. Programförslaget nämner på flera platser att förutsättningarna för cykeltrafik skall främjas. Det fort-

sätta arbetet behöver konkretisera hur detta ska ske. Vidare nämner programmet behovet av att förbättra och utöka möjligheterna för cykelparkeringar (vilket är särskilt viktigt då området är en mycket stor knutpunkt för kollektivtrafiken). Detta förutsätts till stor del kunna anordnas på kvartersmark, vilket kontoren tycker är en bra lösning. Det är av stor vikt att det arbetas fram en cykel-parkeringsnorm för området samt att normen förs in i framtida detaljplaner.

Trafiksäkerhet, trygghet och barnperspektiv

Det är viktigt att barnperspektivet finns med tidigt i planeringen. Behovet av skola, förskolor, lekplatser och grönytor måste beaktas i kommande planarbete. Enligt planprogrammet ska möjligheten till nya förskolor prövas i lämpliga lägen både inom och i nära anslutning till området.

Trafikkontoret anser det även viktigt att trafiksäkerhetsfrågorna kommer in i tidigt skede. Med nya bostäder och barnfamiljer i staden ställs höga krav på tillgängliga, tydliga, trygga och trafiksäkra gatumiljöer.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Stockholm har målet att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010. Tillgängligheten till kollektivtrafiken är en prioriterad fråga för både regeringen och Banverket. För närvarande saknas tillgänglighetsperspektivet genomgående i programmet. Kontoren anser att det är oerhört viktigt att det inarbetas och tydliggörs i det fortsatta arbetet. En målsättning bör vara att skapa en ny stadsdel utan hinder för personer med funktionsnedsättning. Frågor som är viktiga att hantera i den yttre miljön är bl a val av markbeläggning, ledstråk, nivåskillnader, lutningar, parkering och angöring. För mer information om utformningen av en tillgänglig och användbar utemiljö hänvisas till handboken "Stockholm – en stad för alla".

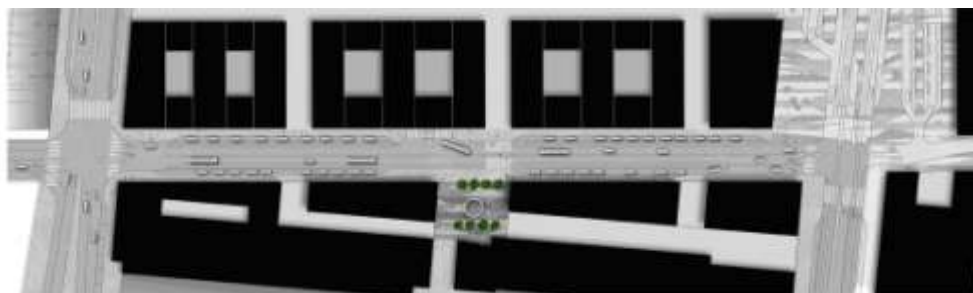
Järnvägsgatan

Järnvägsgatan är en ny huvudgata, som ska utgöra den sammanbindande länken mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten. Vid en eventuell överdäckning av spårområdet mot Karlberg ska Järnvägsgatan senare kunna förlängas norrut och utgöra en huvudaxel genom hela stadsutvecklingsområdet. Gatan är ett ytterst viktigt stadsbyggnadselement ur många aspekter och måste gestaltas medvetet och med omsorg.

Programmet påtalar att Järnvägsgatans utformning måste studeras i detalj i det fortsatta arbetet. I programmet redovisas dock gatan med en bredd på 21 meter och en lutning på 5%, för att möjliggöra kopplingar ner till plattformar samt infart i plan till bussterminalen som ligger en nivå ovanför Klarabergsplan. Trafikkontoret är mycket kritiskt till denna utformning. 5% är inte en lämplig lutning på gångbanor och medför en stor risk för att Järnvägsgatan blir svår att använda för personer med rörelsenedsättning. Detta är inte acceptabelt för en ny huvudgata.

Järnvägsgatans utformning måste studeras vidare, både vad gäller gatusektion och lutningar. Eftersom det finns möjlighet att undvika branta lutningar avråder trafikkontoret starkt från att skapa en lutande gata. För att inrymma tänkta trafikfunktioner med biltrafik, busstrafik, angöring och gång- och cykeltrafik anser trafikkontoret att det erfordras en gatubredd på minst 24 meter, ett traditionellt innerstadsmått på denna typ av gator om man inte vill satsa på ett bredare boulevardmotiv. Med tanke på hur många människor som kommer att röra sig i området bör breda gångbanor prioriteras. Därigenom kan även uteserveringar, träd och annat som ger en attraktiv utemiljö inrymmas. En bearbetning av tillfarter till bebyggelsen omkring och höjdmässig koppling till bussgaraget öster om gatan krävs i det fortsatta arbetet.

Ramperna mot Kungsgatan behöver flyttas för att Järnvägsgatan ska kunna anslutas till två fyrvägs korsningar vid Klarabergsgatan respektive Kungsgatan, vilket är ett krav ur trafiksynpunkt. Utformningen av och kapaciteten i Järnvägsgatans korsningar måste utredas i det fortsatta arbetet.



Figur Järnvägsgatan (Rosenbergs Arkitekter)

Vasaplan

Vasaplan kommer att få en ökad betydelse i staden när Citybanan får en entré som ansluter till platsen. Det är viktigt att Vasaplan utformas som ett attraktivt offentligt rum. Förutom goda vistelsezoner är cykelparkering och taxiangöring viktiga funktioner som måste rymmas. Kopplingen i östvästlig riktning till Blekholms-torget är ett bra anslag.

Kongresstorget

Kongresstorget ligger inte på stadens mark. Torget är dock en tillgång för medborgarna, främst genom det strategiska läget med utsikt mot vattnet i söder, och bör vidareutvecklas med avseende på detta.

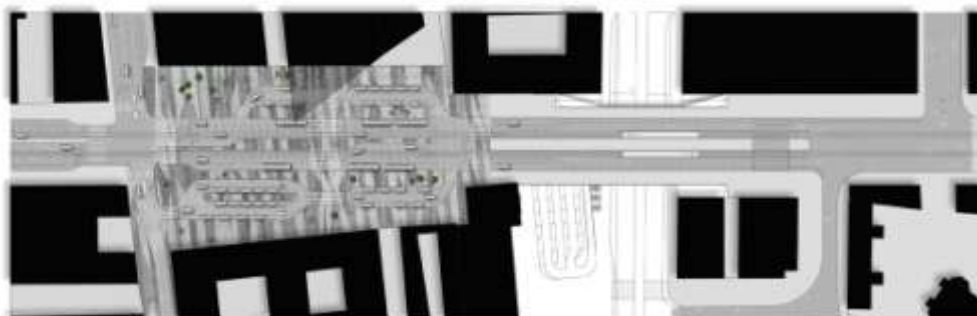
Torget inrymmer både lastning, garageinfarter och nedgångar till spår och plattformar. Det finns uppenbara konfliktytor mellan fordon och fotgängare, vilket gör att platsens utformning behöver ses över i det fortsatta arbetet. Tillgänglighetsperspektivet behöver läggas till.

Centralplan och Klarabergsplan

Centralplan och Klarabergsplan ska vara attraktiva vistelse- och kommunikations- ytor för gående och samtidigt inrymma många funktioner (cykelparkering, taxi, angöring, busshållplatser, utrymme för passerande trafik mm). Platsernas utformning behöver utvecklas i det fortsatta arbetet och tillgänglighetsperspektivet behöver läggas till.

Klarabergsplan ingår i Klarabergsgatan, det viktiga stråket mellan Sergels Torg och Kungsholmen. Klarabergsplan kommer att vara en pulserande mötesplats och knutpunkt, för vilken en egen platsidentitet bör eftersträvas. Kontoren anser dock inte att det stora tak över hela gatubredden som har diskuterats är rätt anslag. Det kan dessutom få negativ inverkan på gatans luftcirkulation. Mindre skyddande tak på relevanta ställen kan dock ge identitet och samtidigt vara funktionella.

Centralplan är inte stadens mark. Planprogrammets ambitioner om upprensning av planen och vidare utveckling är positiv för staden som helhet. Järnvägsparken, den bortglömda platsen i ett fint läge mot vattnet, behöver ett rejäl lyft, och bör lämpligen planeras i samband med översyn av Tegelbacken och Vasagatan.



Figur Klarabergsplan (Rosenbergs Arkitekter)



Figur Centralplan (Rosenbergs Arkitekter)

Vision 2030

Vision 2030 illustrerar en möjlig utveckling långt fram i tiden och ingår inte i programområdet. I vision 2030 överdäckas spårområdet från Tegelbacken i söder

till Karlberg i norr. En ny stadsdel möjliggörs utmed Klara Sjö ovanpå överdäckningen. Om Tegelbackens trafikapparat överdäckas skapas nya miljöer som kan anpassas för stadstrafiken och gång- och cykeltrafiken.

Kontoren tycker att det är positivt att en långsiktig vision tas fram för området, men det är samtidigt bra att programområdet i detta skede har begränsats till området mellan Kungsgatan och Vattugatan. Vision 2030 väcker många frågor om Tegelbackens och Klarastrandsledens framtid och ingående stadsbildsstudier behöver göras. Trafikmiljön vid Tegelbacken är komplex och viktig för att trafiksystemet ska fungera. Platsen kräver fördjupade analyser för att kapaciteten och samtliga trafikfunktioner ska kunna säkerställas i framtiden. Såväl biltrafik, kollektivtrafik, tågtrafik som gång- och cykeltrafik påverkas.

Vidare bearbetning av bebyggelsen behöver ske. Den park som skisseras mot Riddarfjärden är en god idé att pröva, liksom den strand- och promenadzonen som kan tillskapas längs Klara sjö och vidare längs Karlbergskanalen. Den avtrappning mot vattnet som föreslås i Vision 2030 kan utvecklas positivt, men många studier återstår för att lösa för staden viktiga trafikfunktioner mm.



Figur Vision 2030 (Rosenbergs Arkitekter)

Miljö

Till planprogrammet har en övergripande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram, vilken bl a redovisar följande:

- Överdäckningen innebär att risksituationen inom området förändras radikalt. Överdäckningens konstruktion måste dimensioneras så att risken att den

skadas vid en explosion eller urspårning minimeras. Skulle konstruktionen skadas innebär det stora risker för människor som vistas ovan och under överdäckningen. Den riskanalys som genomförts föreslår ett antal skyddsåtgärder vilka förhindrar oacceptabla konsekvenser vid händelse av olycka.

- Att förtäta ett redan tätbebyggt område med mycket trafik medför att luftföroreningshalterna riskerar att öka. Tillkommande bebyggelse i etapp 2020 innebär att utvädringen inom området kan försämrats. Partikelhalterna ligger i vissa fall redan idag över miljökvalitetsnormen och detaljerade spridningsberäkningar krävs i planskedet för att utreda den framtida situationen. I etapp 2012 bedöms miljökvalitetsnormen klaras.
- Bullerberäkningar visar att det i vissa fall är mycket svårt att klara gällande riktvärden för bostäder. I etapp 2012 finns både vägtrafik- och järnvägstrafikbuller att ta hänsyn till. För att bostäder ska vara möjligt krävs avsteg från riktvärdena och åtgärder, t ex dubbla fasader. Förutsättningarna för bostäder i etapp 2020 kräver ytterligare bullerutredningar, men där finns bättre förutsättningar att placera bostäder längre från högt trafikerade gator och med ljudskyddade innergårdar.

Då miljömässig hållbarhet är ett av de övergripande målen för projektet föreslår kontoren att man i det fortsatta arbetet tar fram ett miljöprogram, enligt samma principer som de program staden tagit fram för Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden.

Ekonomi

Samtliga kostnader för utredning och genomförande av exploateringar på Jernhusens mark, inklusive utbyggnad av nya gator och eventuella parker, kommer att bäras av Jernhusen. Då överdäckningen av Västra City är fullt utbyggd (etapp 2020) kommer staden sannolikt att ta över drift och underhåll av de nya gatorna, vilket kommer att innebära ökade driftkostnader för trafik- och renhållningsnämnden samt Norrmalms stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret kommer i ett kommande markanvisningsärende att redovisa de ekonomiska förutsättningarna för den planerade exploateringen inom stadens mark (Norrmalm 4:41).

Drift och underhåll

Staden kommer sannolikt att svara för drift och underhåll av allmänna gator och platser, liksom belysningen av det offentliga rummet. Stadens krav och riktlinjer bör därför arbetas in i ett tidigt skede. Stadens möbleringsprogram bör användas i möjligaste mån.

Konstbyggnad

Programområdet är till stora delar uppbyggt av olika konstruktioner. Programförslaget innebär en stor påverkan på befintliga konstruktioner samt även att nya konstbyggnader tillkommer. För samtliga delar som kan komma att trafikeras av fordonstrafik skall TK BRO och TR BRO gälla vid dimensionering. Krav på explosionslaster och brand måste ställas.

I det fortsatta arbetet måste klargöras vem som ska äga och förvalta de olika konstbyggnaderna, vilket måste regleras i avtal.

Avfallshantering

Trafikkontoret förordar att modern avfalls- och återvinningsteknik eftersträvas så att bästa miljöeffektivitet kan uppnås. En maskinell hämtning är att föredra ur ett flertal olika synvinklar, bl a säkerhetsaspekter, arbets- och miljöaspekter samt bekvämlighet för användarna. Med tanke på den planerade bebyggelsens täthet och olika verksamheter är en lösning med stationär sopsug en optimal lösning. En stationär sopsugsanläggning bör även kunna utformas så att befintliga byggnader i närområdet, efter viss ombyggnad, kan anslutas till systemet i framtiden. Inkasten kan placeras antingen i husen eller i direkt anslutning till husen på gårdsmark. Även verksamheter och offentliga papperskorgar kan anslutas till ett sopsugsnät som betjänar hela bebyggelseområdet.

Lämplig plats för en sopsugsterminal måste avsättas tidigt i planeringen. Denna plats måste ligga åtkomlig för såväl tömningsfordon som service. Sopsugsrören bör i möjligaste mån integreras i infrastrukturen på samma sätt som t ex vatten och avlopp. Ett sopsugssystem innebär färre transporter med sopbilar inom området.

Även platser för hantering av farligt avfall (inklusive el- och elektronikavfall), grovavfall och återvinningsstationer måste anordnas. Stockholms stad har utarbetade riktlinjer för hur detta ska utformas, t ex en gällande praxis för gångavstånd mellan bostadens entré och sop-/återvinningskärl. Det finns även regler mm för sop- och återvinningshantering, vilka måste beaktas i det fortsatta arbetet. Insamlingssystemen måste göras trygga, funktionella och inbjuda till användning.

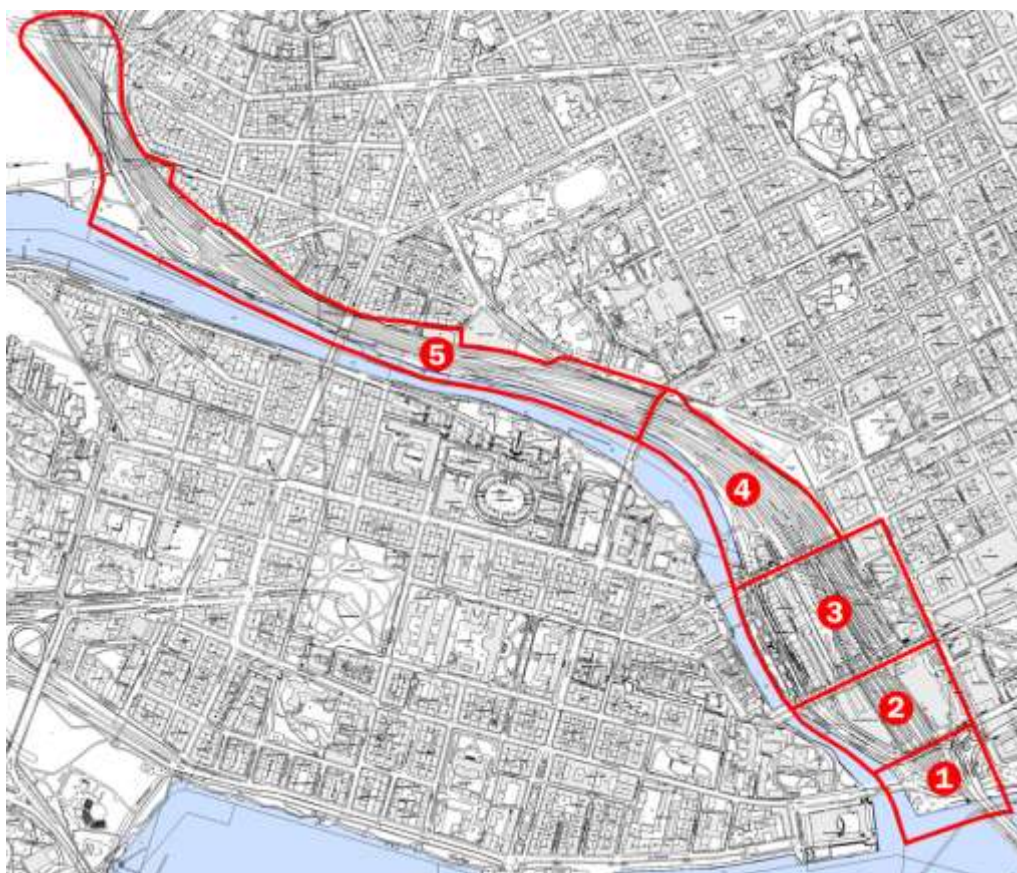
Avtal

Inför starten av programutredningen träffade exploateringskontoret i december 2007 ett samarbetsavtal med Jernhusen rörande framtida överdäckningar av Västra City, Klarastrandsområdet mm. Samtidigt träffade kontoret en principöverenskommelse med Jernhusen och Banverket rörande överdäckning av spårområdet mellan Kungsbron och Vattugatan/Centralbron (dvs Västra City). Samarbetsavtalet och principöverenskommelsen kompletterades våren 2009 med

varsitt tilläggsavtal. Avtalen är för sin giltighet villkorade av att exploateringsnämnden godkänner dem senast 2009-12-31.

Samarbetsavtalet inklusive tilläggsavtal

Samarbetsavtalet reglerar hela spår- och vägområdet från Tegelbacken till Karlberg. Avtalet innehåller en avsiktsförklaring där det slås fast att parternas gemensamma strävan är att området inom en tioårsperiod ska detaljplaneläggas så att en överdäckning är möjlig. Överdäckning inom område 1 (se figur) ska i första hand ha som syfte att bygga över och dölja de barriärer som idag finns (järnvägsspår och ramper). Område 2 och 3 (Västra City) ska däckas över med i första hand kontor, handel och funktioner för resandecentrum. Område 4 ska däckas över med blandade verksamheter (kontor, handel och bostäder), medan område 5 i första hand ska däckas över med bostäder med inslag av kontor och handel. Planläggning och exploatering skall tillvarata pågående och framtida järnvägsverksamhets intressen. Separata principöverenskommelser för de olika delområdena skall träffas, vilka närmare reglerar förutsättningarna för ett fortsatt samarbete, hur utredningsarbetet skall bedrivas samt kostnadsfördelning. Avtalet gäller fram till 2017-12-31.



Figur Delområden enligt samverkansavtalet

Principöverenskommelse för Västra City (område 2 och 3) inklusive tilläggsavtal

Principöverenskommelsen reglerar i detalj hur utredningsarbetet för Västra City bedrivs. Parterna är överens om att verka för att området inom en tioårsperiod planläggs för kontor och handel, med visst inslag av bostäder. Den överdäckning som skall byggas skall konstrueras och anläggas med stor hänsyn till pågående och framtida järnvägsverksamhet. Exploateringen skall planeras så att den ekonomiskt uppfyller Jernhusens avkastningskrav. Parterna skall verka för att delar av exploateringen kan genomföras innan Citybanan tas i trafik.

Huvudansvaret för utredningarna ligger på Jernhusen, som är den huvudsaklige markägaren inom området. Jernhusen står för samtliga utrednings- och projekteringskostnader. Staden står dock för egen personal och för eventuella utredningar som även berör områden utanför Västra City (exempelvis stadsdelsövergripande trafikutredningar). Då planarbetet kommit längre skall exploateringsnämnden och Jernhusen träffa exploateringsavtal, vilket skall reglera ansvarsfördelning under genomförandet. Redan i principöverenskommelsen har parterna dock slagit fast att Jernhusen skall ansvara för evakueringar, rivningar och samtliga bygg- och anläggningsåtgärder (inklusive byggandet av nya gator och parker) inom den mark som idag ägs av Jernhusen. Principöverenskommelsen gäller till dess att exploateringsavtal har träffats, dock längst till 2017-12-31.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar detta tjänsteutlåtande till Stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss av planprogram för Västra City.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden för sin del godkänner samarbetsavtal med Jernhusen rörande framtida överdäckning av Västra City, Klara Strandsområdet mm, principöverenskommelse med Jernhusen och Banverket rörande överdäckning av spårområdet mellan Kungsbron och Vattugatan/Centralbron (Västra City), samt tilläggsavtal till dessa båda avtal.

Slut