

Handläggare
Gustaf Krogh
08-508 26 309**Till**
Trafiknämnden
2025-06-12

Detaljplan för Centralstaden. Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef

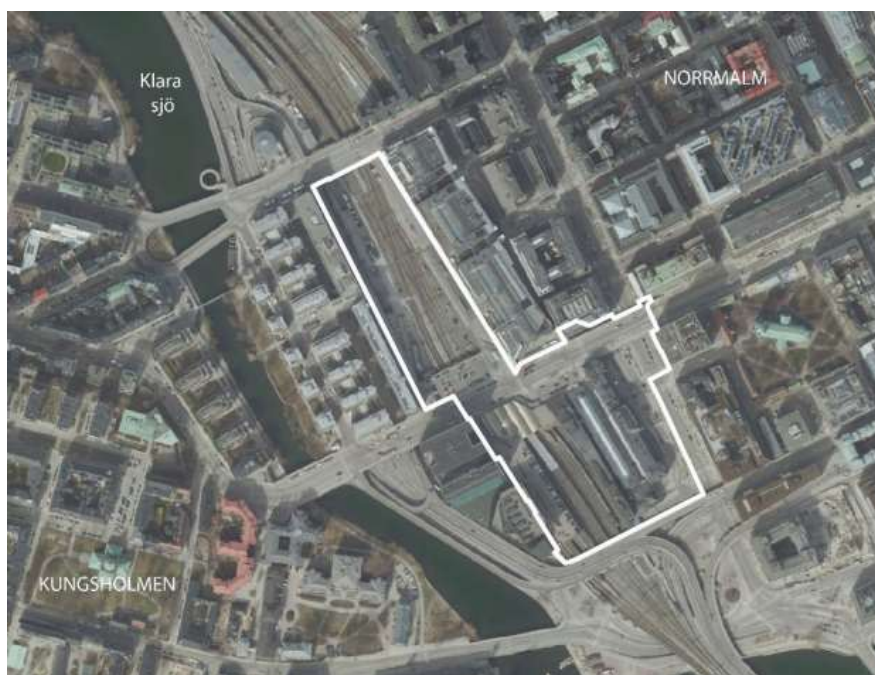
Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har skickat ett planförslag för Centralstaden på samrådsremiss. Planförslaget innebär att det öppna spårområdet mellan Centralbron i söder och Kungsgatan i norr däckas över och staden byggs samman över spåren. Överdäckningen ger möjlighet till en utbyggd centralstation kombinerat med en tät stadsbebyggelse innehållande centrumverksamheter så som kontor, handel, hotell, kultur och annan service. En sammanhållen stadsmiljö föreslås med plats för grönska och omhändertagna offentliga stadsrum som stärker kopplingar inom området samt mellan City och Kungsholmen. Trafikkontoret har varit delaktigt i planarbetet, särskilt i delarna som rör funktioner i gaturummet. Kontoret anser att planförslaget utgör ett bra underlag för kommande stadsutveckling, är i linje med framkomlighetsstrategin och bidrar till stadens miljö- och klimatmål kopplade till trafiken.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har skickat ett planförslag för Centralstaden på samrådsremiss. Remisstiden är mellan 8 april och 9 juni 2025. Planförslaget inklusive alla bilagor finns att läsa på stadens bygg- och plantjänst. Planbeskrivningen bifogas detta ärende, se Bilaga 1. Stadsbyggnadskontoret har tagit fram planförslaget tillsammans med Jernhusen, Trafikverket, exploateringskontoret och trafikkontoret. Trafikkontoret har varit med i detaljplanearbetet och lett arbetet med trafikplanering.

Planområdet avgränsas i söder av Vattugatans förlängning, i öster av Vasagatan och Terminalslingan, i norr av Kungsbron och i väster av Västra Järnväggsgatan-Nils Ericsons plan. Detaljplanen omfattar 67 640 kvm (6,8 ha) och utgörs i huvudsak av del av fastigheten Norrmalm 5:3 som ägs av Jernhusen.



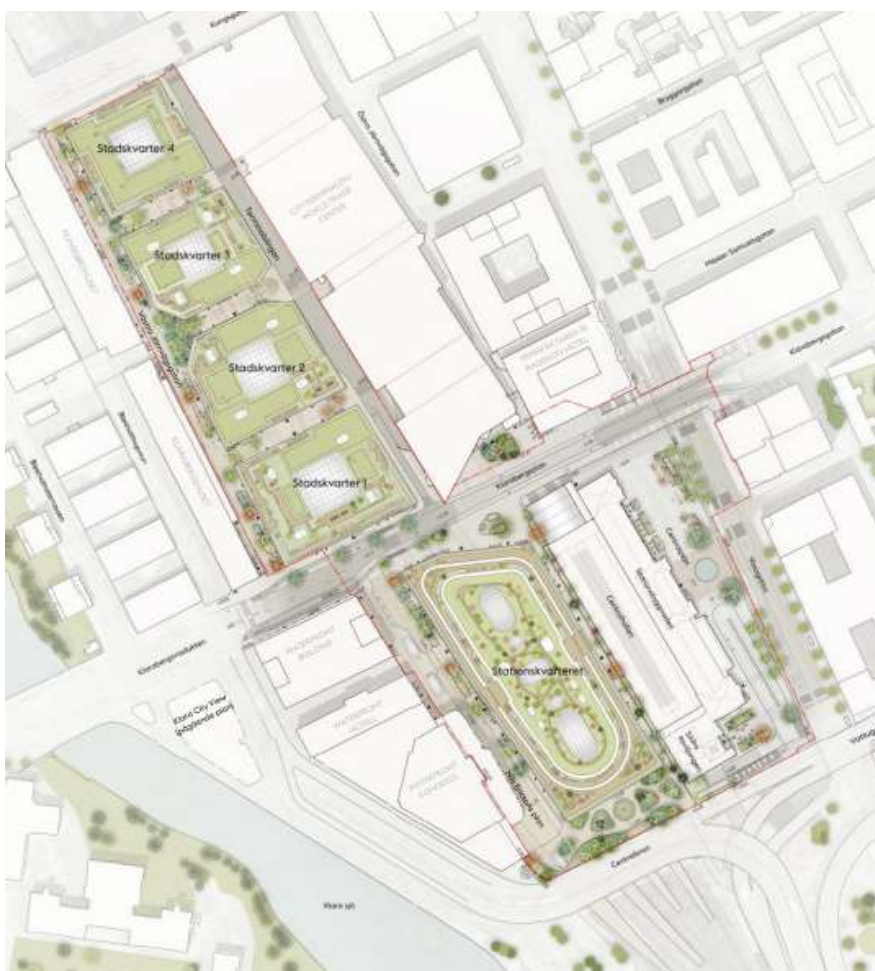
Figur 1. Illustration över planområde för Centralstaden.

Stadsutveckling och utformning

Planförslaget för Centralstaden innebär att det öppna spårområdet mellan Centralbron i söder och Kungsgatan i norr däckas över och staden byggs samman över spåren. Överdäckningen ger möjlighet till en utbyggd centralstation kombinerat med en tät stadsbebyggelse innehållande centrumverksamheter såsom kontor, handel, hotell, kultur och annan service. En sammanhållen stadsmiljö föreslås med plats för grönska och omhändertagna offentliga stadsrum som stärker kopplingar inom området samt mellan City och Kungsholmen. Ambitionen är att den utbyggda stationsfunktionen tillsammans med ny bebyggelse ska skapa en

välkomnande och trygg målpunkt i västra City för resenärer, verksamma och besökare.

Sammanlagt möjliggör detaljplanen för cirka 175 000 kvm ny bruttototalarea, vilket är summan av alla våningsplans area och mäts från byggnadsdelarnas utsida. Av dessa är 20 000 kvm nya stationslokaler, cirka 5000 kvm publika centrumlokaler i bottenvåningar och ytterligare cirka 150 000 kvm lokaler för centrumverksamheter så som kontor, handel, hotell, kultur och annan service.



Figur 2. Illustrationsplan för planförslaget

I norra delen planeras fyra stadskvarter med en tät bebyggelse. Kvarteren tar upp stenstadens rutnästsstruktur i City och ansluter till det befintliga stråket mot Blekholtsterrassen. Strukturen ger en finmaskighet inom den norra delen av området som skulle kunna förlängas och kopplas till befintlig struktur i City vid en eventuell framtida ombyggnad av Cityterminalen. I södra delen utformas ett stationskvarter, som

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 309
Växel 08-508 27 200
gustaf.krogh@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

tillsammans med den äldre stationsbyggnaden stärker centralstationens roll i staden.

En förutsättning för projektet är att järnvägsanläggningen byggs om och framtidsäkras enligt Trafikverkets spårplan, vilket även kan göras enligt gällande detaljplaner. Den nya detaljplanen syftar därför inte till att pröva eller ytterligare reglera detta.

Gatustruktur

Gaturummet i planförslaget ger prioritet till de kapacitetstarka trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Nödvändig angöring är fortsatt möjlig inom planområdet. De olika gatunivåerna binds samman med nya kopplingar vilka skapar kortare och mer flexibla stråk för gående.



Figur 3. Planförslagets gatustruktur

Överdäckningen möjliggör att planområdet kopplas ihop med Centralbron via en ny plats, Järnvägsträdgården, som föreslås söder om stationskvarteret. Kopplingen mellan Järnvägsträdgården och Centralbron innebär att Nils Ericsons plan kopplas ihop med gångstråket längs Centralbron/Vattugatan och med trappan ner mot Stadshuskajen, vilket ger en ny koppling mellan nivåerna.

Planförslaget innebär att Klarabergsviadukten över Vasagatan smalnas av vilket skapar möjlighet till högre vistelsevärden på norra delen av Centralplan. Den befintliga stadsstrukturen har en planskildhet som består av en däcknivå ovan spårområdet och en marknivå längs Vasagatan. För att skapa tydligare och tryggare kopplingar mellan nivåerna föreslås nya öppna trappor på var sida av den avsmalnade Klarabergsviadukten.

Planförslaget innebär att cykelinfrastrukturen förbättras längs befintliga utpekade stråk. Inga nya kopplingar för cykel skapas inom detaljplanen, men i närområdet planeras en ny gång- och cykelbro vid Klara City View som kommer skapa en ny viktig koppling ner till kajnivån. Cykelparkeringar föreslås i ett centralt och attraktivt cykelgarage med cirka 500 platser under Klarabergsviadukten i anslutning till stationens nya nav. Garaget nås både från Centralplan och från den övre nivån på Klarabergsviadukten genom hiss.



Figur 4. Bild över entré till planförslagets cykelgarage

Grönstruktur

Planområdet består idag till största delen av spårområde och hårdgjorda ytor. Planförslagets ambition och mål är att skapa en utemiljö med mer inslag av grönska och tillföra en grönstruktur som i viss mån anknyter till närliggande grönska som exempelvis trädplanteringarna utmed Klarabergsgatan österut.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på att en ny sammanhållen stadsmiljö skapas i Centralstationsområdet där omhändertagna offentliga rum stärker kopplingar inom området samt mellan City och Kungsholmen, och där prioriteringar i gaturummet sker utifrån stadens framkomlighetsstrategi.

Förslaget bidrar till en förstärkt målpunkt i västra City i och med den utbyggda stationsfunktionen med ny centrumbebyggelse och med förutsättningar för en trygg och levande stadsmiljö dygnet runt. Trafikkontoret ser att den nya kvartersstrukturen inordnar sig i den befintliga gatustrukturen, som kompletteras med gränder och gatorna en mer stadsmässig karaktär. De nya kopplingarna i förslaget medför att rörelsemöjligheterna för gående över dagens spårområde förbättras betydligt.

Klarabergsviaduktens gaturum är till stora delar idag utformat med prioritet för biltrafik, i huvudsak med två körfält i vardera riktning samt parkering. I planförslaget begränsas biltrafiken på Klarabergsviadukten och norra Centralplan till förmån för framförallt gående, men även för cykeltrafik och kollektivtrafik. Kapaciteten bedöms inte förändras av förslaget, då biltrafiken redan är begränsad på Klarabergsgatan.

Trafikkontoret ser positivt på prioriteringen, då det är i linje med framkomlighetsstrategins inriktning att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner. Klarabergsviadukten smalnas av över Centralplan och Vasagatan, vilket frilägger stationsbyggnadens norra gavel och skapar möjlighet för centrala platser med höga vistelsevärden. Nya öppna trappkopplingar söder och norr om den avsmalnade Klarabergsviadukten ger förbättrade och tryggare kopplingar mellan nivåerna på Klarabergsviadukten och Centralplan.

Trafikkontoret har varit delaktig i planarbetet och prioriteringen av gaturummet och kontoret anser att planförslaget utgör ett bra underlag för kommande stadsutveckling. Det är inte trafikkontorets uppgift att finansiera planförslaget, då staden inte har intäkter i detaljplanen. Kostnaderna för allmän plats, x- och z-områden står Jernhusen för enligt avtal. Planförslaget är i linje med framkomlighetstrategins inriktningar och leder till minskad biltrafik i området, vilket bedöms bidra till stadens miljö- och klimatmål.

Gångtrafik och vistelse

Trafikkontoret anser att planförslaget ger gående den prioritet i gaturummet som krävs invid Stockholms Centralstation.

Planförslaget innebär att gaturummen inom planområdet omfördelas och gåendes ytor ökar, både för gångflöden och vistelse. I och med överdäckningen av spårområdet och den kvarterstruktur som föreslås, förtätas också maskvidden av gångvägnätet. Det blir möjligt att röra sig längs med de nya kvartersgränderna och det skapas nya kopplingar som tidigare inte funnits. I planförslaget skapas det kopplingar mellan Centralplan och Klarabergsviadukten, Centralplan och Järnvägsträdgården samt Järnvägsträdgården och Stadshuskajen. Sammantaget anser trafikkontoret förutsättningarna att gå och vistas Centralstaden är goda, vilket bidrar till mål om ökad gångvänlighet i Stockholm i enlighet med stadens Gångplan.

Cykeltrafik

Trafikkontoret är positivt till hur planförslaget hanterar cykeltrafiken. Inom och i anslutning till planområdet löper tre primära stråk för cykeltrafiken; längs med Klarabergsviadukten, Kungsbron och Vasagatan. Planförslaget innebär att cykelinfrastrukturen förbättras och förstärks längs befintliga stråk. Inga nya kopplingar för cykel skapas inom detaljplanen, utan cykling sker i övrigt i blandtrafiklösningar. I närområdet planeras dock en ny gång- och cykelbro inom den intilliggande detaljplanen Klara City View som innebär en ny viktig koppling ner till Stadshuskajen, som kommer bidra till ökad tillgänglighet för cykel till Centralstraden. Förbättringarna inom planområdet sker i form av kvalitetsökningar genom att befintlig cykelinfrastruktur som till stor del består av cykelfält byggs om till cykelbanor, vilket bidrar till Cykelplanens övergripande mål om att det ska bli enklare och säkrare att cykla.

Trafikkontoret ser positivt på att planförslaget erbjuder cykelparkering av god standard i de allmänna gaturummen. Stadens Cykelplan trycker på att bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Planförslaget innehåller också parkering på kvartersmark för att hantera kontorens och stationens behov. Stationens behov föreslås hanteras i ett cykelgarage vars läge trafikkontoret anser är optimalt, då det både kan nås från Klarabergsviadukten och Centralplan. Trafikkontoret anser dock att även en möjlig access till cykelgaraget från Östra Järnvägsgatan behöver utredas. Det skulle ytterligare stärka cykelgaragets attraktivitet, men också minska behovet att cykla över Centralplan.

I planbeskrivningen framgår det att det finns ett behov av 1200 cykelparkeringsplatser för de kommersiella verksamheternas behov. Trafikkontorets medskick till det fortsatta planarbetet är att det exakta talet av cykelparkeringar för dessa är kopplat till antalet arbetsplatser eller kontorsyta och behöver anpassas efter den slutgiltiga storleken på fastigheterna.

Kollektivtrafik

Trafikkontoret anser att kollektivtrafiken behöver vara prioriterad inom detaljplanen i och med dess läge vid Stockholms Centralstation och övriga delar av Bytespunkt City. Oberoende av planförslaget kommer regionens kollektivtrafik att utvecklas vidare i och med det långa tidsperspektivet. Planförslaget har därför tagit höjd för förändrade resenärsvägar och bytesflöden. Kontoret anser att det är viktigt att de nya gaturummen inom planområdet är fortsatt flexibla för att kunna hantera en framtid med förändrade förutsättningar, ett exempel på detta är att Klarabergsviaduktens brobredd över Vasagatan inte omöjliggör en förlängning av spårvägen västerut.

De gator inom planområdet som trafikeras av buss i linjetrafik är Kungsbron och Klarabergsviadukten/Klarabergsgatan samt Terminalslingan. Planförslaget medför inte några större förändringar för den lokala busstrafiken, men förutsättningarna för busstrafiken bedöms totalt bli bättre jämfört med idag eftersom förslaget innebär att delar av Klarabergsviadukten regleras som bussgata.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att i det fortsatta planarbetet föra en dialog med trafikförvaltningen i Region Stockholm kring hur en framtida förlängning av spårväg till Ropsten och sammankoppling med Lidingöbanan påverkar Centralstaden. Om exempelvis trafikförvaltningen bedömer att Klarabergsgatan endast bör trafikeras med spårväg och inte buss påverkar det utformningen av gaturummen på Klarabergsviadukten inom Centralstaden. En annan viktig fråga för det kommande planarbetet är att i samverkan med trafikförvaltningen hitta en yteffektiv och optimal lösning för nattbusstrafiken i City. I Cityterminalen finns exempelvis enligt kontoret möjligheten att samla nattbusstrafiken i en bussterminal i City.

Angöring och leveranser

Trafikkontoret anser att de behov av angöring som krävs är tillfredsställda i och med att angöring och parkering för rörelsehindrade är föreslagna på både Västra Järnvägsгатan, Nils

Ericsons plan och Centralplan. Längs Vattugatan planeras också korttidsangöring som skapar möjlighet att nå Centralstaden direkt från Vattugatan utan att köra in i planområdet. Angöring till Cityterminalen föreslås inrymmas inom kvartersmark i den norra delen av byggnaden istället för som idag på allmän platsmark vid den södra gaveln.

Trafikkontoret ser positivt på att huvudprincipen för leveranstrafiken och avfallshanteringen i planförslaget är att två underjordiska godsmottagningar ska försörja området. Det skapas förutsättningar för bra offentliga rum med mindre lastbilar som stör flöden och vistelse. Dagens godsmottagning söder om Centralstationen är tänkt att även fortsättningsvis försörja de befintliga delarna av Centralstationen och det nya Stationskvarteret.

För att försörja de fyra kvarteren norr om Klarabergsviadukten föreslås en gods- och avfallsmottagning vid Blekholmsgatan, inom fastigheten Blekholmen 3, där befintlig lastkaj utnyttjas för att hantera gods och avfall. Båda lösningarna bygger således på att transporter till föreslagen byggnation sker via interna kommunikationsstråk från respektive godsmottagning. Trafikkontoret anser också att det är bra att planförslaget bygger på användningen av en extern hub för att minska mängden transporter. Det är dock viktigt att omlastningslösningen inte försvinner utan säkerställs i det kommande planarbetet.

Taxi

Planförslaget medför att taxiangöringen koncentreras till södra Centralplan. Taxiplatserna som finns på Klarabergsviadukten och norra Centralplan utgår i syfte att minska biltrafiken och skapa mer plats för gående, cyklister och kollektivtrafik. Att taxiplatserna koncentreras till södra Centralplan bidrar till att öka orienterbarheten för taxiresenärer inom och utanför stationen då all taxi koncentreras till en samlad lösning. Angöringen ligger inom acceptabelt gångavstånd från stationsentrén. Trafikkontoret anser att lösningen för taxi är acceptabel även om ytanspråket för taxi minskar. Det är viktigt att ta med sig att taxifunktionen och de behov som den medför kan komma att förändras över tid och att flexibilitet är viktigt.

Grönstruktur

Trafikkontoret anser att det är positivt att planförslaget tillför många nya sociala och gröna platser som ger möjlighet till trivsamt vistelse för passerande och resenärer. Träden och dess växtbäddar kommer i

framtiden kunna bidra med klimatnyttor som att motverka värmeöar, ta hand om dagvatten och bidra med biologisk mångfald. De flesta växtbäddarna anläggs dock på överbyggda däck och för att det ska bli verklighet med utvecklade träd som bidrar är det viktigt att det planeras för växtbäddarna genom hela processen så att de ges tillräckliga utrymmen med erforderliga tekniska lösningar.

Drift- och underhållskonsekvenser

Det är viktigt att skapa förutsättningar för att denna ambitionshöjning i utformning det innebär, genomsyrar förvaltningsskedet och den drift, underhåll och reinvestering som behöver ske på stadens ytor i många år framöver. Ekonomiska medel behöver säkras för förvaltningsskedet vid ett förverkligande av Centralstaden. Staden kan förvänta sig ett högt användande och slitage av miljöerna, vilket kan kräva höga drift- och underhållskostnader.

Slut

Bilagor

1. Planbeskrivning Centralstaden