



Kontaktperson exploateringskontoret  
Jan Hessel  
Telefon: 08-508 264 94  
jan.hessel@stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret  
Martin Schröder  
Telefon: 08-508 266 28  
martin.schroder@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret  
Peter Granström  
Telefon: 08-508 260 21  
peter.granstrom@stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden  
2012-12-12  
Stadsbyggnadsnämnden  
2012-12-13  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2012-12-10

## **Vision för City. Start av arbete med program och strategier samt trafik- och gatumiljöplan. Utredningsbeslut.**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner projektet och ger kontoren i uppdrag att fortsätta med utredning av förutsättningarna för detta.
2. Exploateringsnämnden beslutar att avsätta 12 mnkr inom nämndens investeringsbudget för de utredningar som skall tas fram. Avsatta medel skall täcka exploateringsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens utgifter under utredningsarbetet. (Utredningsbeslut).
3. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att påbörja utredningsarbete avseende program- och strategifrågor.
4. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att en trafik- och gatumiljöplan för City tas fram.

Krister Schultz

Susanne Lindh

Per Anders Hedkvist



Fig. 1. Ortofoto med Cityområdet markerat

## Sammanfattning

Stockholm växer och utvecklas med ambitionen om en fortsatt befolkningsökning och växtkraft inom näringslivet. Cityområdet utgör en mångsidig och rik stadsmiljö med en blandning av administrativa, kommersiella och publika funktioner och andra verksamheter. City är en viktig mötesplats och erbjuder ett varierat service-, kultur- och nöjesutbud. En förnyelse bör omhänderta de värden, den potential och de möjligheter City har idag, men samtidigt utveckla och tillföra kvaliteter i områden som idag är underutvecklade.

Stora delar av Stockholms city upplevs av många som otrött. Samtidigt har City en enorm potential att bli en attraktiv plats för alla medborgare. City är i mångt och mycket färdigbyggt men det finns en uttalad vilja från de stora fastighetsägarna att ständigt utveckla och förädla den befintliga bebyggelsen. I samband med detta önskas också förändringar av befintligt gatunät och de offentliga rummen. Nya trafikslag som spårvagnar skall in, och det finns en vilja att låta fotgängare och cyklister ta större plats. För att detta ska vara möjligt behöver nyttjandet av yt- och transporteffektiva trafikslag utvecklas. Bostäder är en bristvara i City och staden har de senaste åren med varierande resultat försökt öka

antalet bostäder i området. Utveckling av stråk, torg, platser och parker för att öka citykärnans attraktivitet och trygghet är en central fråga. Brist på ett entydigt uppdrag och en samlad vision har gjort att framgångarna hittills uteblivit.

Kommunfullmäktige beslutade 2012-10-15 om Vision för City med sikte mot 2030 (Bilaga 1). I samband med detta fick nämnderna i uppdrag att implementera visionen bland annat genom att inleda arbete med att ta fram ett program och en trafikplan för Cityområdet. Under det fortsatta arbetet måste en lång rad frågor utredas och belysas, och fysiska, administrativa och ekonomiska förutsättningar klargöras.

Parallellt med utredningarna kommer kontoren att intensifiera arbetet med nya och redan pågående projekt inom Cityområdet, för att möta upp omvärldens förväntningar.



Fig. 2. Flygfoto med Cityområdet markerat.

## Bakgrund

Stockholms City utgör stadens och Sveriges ekonomiska, administrativa och politiska centrum och är Stockholms viktigaste arbetsplatsområde med företag och verksamheter med hög internationell profil. Centrala Stockholm har en särställning i Mälardalsregionen och fungerar på många sätt som tillväxtmotor för hela landet. I innerstaden och till stor del i City finns merparten av regionens kultur- och nöjesutbud.

City är till för alla; boende, näringsidkare, förvärvsarbetande, inhemska och utländska turister, stockholmaren i gemen, gammal som ung. Cityområdet



fungerar genom sin höga grad av offentlighet i många avseenden som ”stadens vardagsrum”, och skall därmed tillhandahålla möjligheter så att olika behov kan tillgodoses.

Cityområdet är till stora delar färdigbyggt med få möjligheter till en bebyggelseutveckling på ny mark. Det behov som ständigt finns av fler bostäder, moderna kontorslokaler likaväl som publika, offentliga funktioner och service behöver därför planeras och utvecklas utifrån möjligheterna att omvandla befintligt bebyggelsebestånd.

Dagens trafikapparat i City är en produkt av de ideal som rådde under den stora Citysaneringen i mitten av förra seklet, där biltrafiken tilläts ta stor plats på bekostnad av gångtrafiken. De senaste 20 åren har staden arbetat aktivt med att vända utvecklingen, med resultatet att många av de underjordiska gångförbindelserna från citysaneringens dagar byggts bort och fotgängarna åter uppmuntrats att röra sig i gatunivån. Sedan 1991 har biltrafiken till och från City minskat med ca 30 procent, medan cykeltrafiken i City sedan 2000 har ökat med drygt 40 procent.

#### Riksintressen enligt miljöbalken

Delar av City utgör kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken, exempelvis Birger Jarlsgatan, Kungsgatan och Hötorgscity mm. Dessutom tillkommer ytterligare krav på bevarande av karaktärsdrag i City eftersom delar av det aktuella området utgör en del av riksintresset Stockholms innerstad. Då handlar det bland annat om stadens front mot vattnet och stadens silhuett.

#### Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm

I Stockholms nya översiktsplan finns fyra övergripande strategier. Av dessa är det framförallt den första, ”fortsätt stärka centrala Stockholm”, som har bäring på utvecklingen av City. Denna strategi handlar om att staden även i framtiden skall behålla sin synnerligen stora betydelse för regionen och landet. Detta kan uppnås genom en fortsatt utveckling av Stockholm som landets tillväxtmotor och som centrum för beslutsfattande mm. Översiktsplanen pekar ut City som ett stadsutvecklingsområde.

#### Framkomlighetsstrategin, trafikstrategi för Stockholm

Framkomlighetsstrategin tar sin utgångspunkt i Vision 2030 och Promenadstaden, och beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla stockholmarnas tillgång till de möjligheter som staden ger. Detta ska ske främst genom en ökad prioritering av de färdssätt som kan transportera flest människor och gods på minst yta, dvs. kollektivtrafik, cykel, gång och godsfordon med hög beläggning.



### Tidigare uppdrag

Förutom en rad detaljplaneärenden har stadsbyggnadskontoret de senaste åren haft två mer övergripande uppdrag i City. Det första, det s.k. Tre Torg-projektet, startade våren 2007 och lade fokus på området kring Sergels Torg, Brunkebergstorg och Gustav Adolfs Torg. Syftet var att utreda förutsättningarna för den utveckling som staden haft som målbild under de senaste åren, dvs att kontorskvarteren i Stockholms centrala delar kan tillföras nytt liv och attraktivitet genom ett ökat bostadsinslag, genom att fler kommersiella lokaler i bottenvåningarna tillskapas och genom upprustning av det offentliga rummet. Målet var att formulera ett program som urskiljde ett antal områden att detaljplanera.

Det andra uppdraget, Västra City, är mer omfattande och innebär en planläggning av bangårdsområdet vid Stockholms centralstation. Västra City har pekats ut som ett av stadens stadsutvecklingsområden. Området utgör med sitt centrala och strategiska läge en mycket viktig resurs för stadens fortsatta utveckling. Då Citybanan är färdigställd, 2017, finns det möjlighet att påbörja en överdäckning av bangårdsområdet. Målet är att skapa förutsättningar för en funktionell, sammankopplad, blandad och attraktiv stadsbebyggelse samt en ny funktionell stationslösning. Bedömningar gjordes att området med tiden kan inrymma ca 500-700 nya lägenheter samt ca 70-80 000 m<sup>2</sup> kontor. Programsamråd för Västra City hölls hösten 2009 och redovisades i SBN 3 kv 2010. Det genomförda programsamrådet bekräftade de komplexa förutsättningarna för den fortsatta utvecklingen av området. Det handlar i första hand om en rad strategiska frågor som bangårdsområdets omdaning och bussterminalens ev. nya läge och kapacitet.

Kontoren har de senaste åren genomfört en del övergripande utredningar bland annat med bäring på stadsliv och trafik. Dessa utredningar har legat till grund för visionsarbetet. Sammanlagt har kontoren lagt ned ca 3,5 mnkr.

### Vision för City

Med utgångspunkt i ovanstående har kontoren under ledning av stadsledningskontoret, tillsammans med bland andra fastighetskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och Stockholm Business Region arbetat fram en vision för City, med sikte mot 2030. Visionen godkändes i kommunfullmäktige 2012-10-15. I samband med godkännandet fick nämnderna i uppdrag att arbeta vidare för en implementering av visionen. Arbetet ska ledas av exploateringsnämnden. Stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att inleda programarbete för stadsutvecklingsområdet City, medan trafik- och renhållningsnämnden fick i uppdrag att inleda arbete med att ta fram en trafikplan för området. Utöver detta avser kontoren ta fram en handlingsplan som närmare ska beskriva hur visionen ska implementeras, främst med avseende på finansiering. En sammanfattning av visionen finns bilagd till detta tjänsteutlåtande (Bilaga1).

## Nuläge

Det är en stor utmaning för ett växande Stockholm att balansera tätare strukturer med en utveckling av de värden som finns i staden. Detta gäller inte minst i City, där framför allt de kulturhistoriska värdena – som är så viktiga för att förstå staden – måste balanseras mot möjligheten att komplettera befintliga strukturer. Avvägning behöver i detta sammanhang därför göras mellan fördelarna och mervärdet med att utveckla City och ett beaktande av stadens kulturhistoriska värden, dess skönhet och karaktär. Av särskilt intresse är stadens topografi och silhuett men också stadens front och möte med vattnet.

Samtidigt som en utveckling av City, bl.a. genom förtätning, ställer krav på en högklassig stadsmiljö – till dess funktion och arkitektoniska utformning – krävs åtgärder för att klara godtagbara nivåer för buller och luftföroreningar från trafiken och stadens allmänna brus. Risk- och säkerhetsaspekter behöver för vissa delar analyseras i en tätare och mer komplex stad.

En tätare stad med fler människor kan även innebära avvägningar mellan framkomlighet och tillgänglighet mellan olika trafikslag. Ett ökat inslag av handel och bostäder kan t.ex. ställa krav på tillgänglighet, angöring och varutransporter, likaväl som att ökade kvaliteter för gående och cyklister kan innebära restriktioner för biltrafiken. Den höga tillgängligheten till kollektivtrafiken ger samtidigt stora möjligheter till en tätare stad med större flöden av människor. I det fortsatta arbetet behöver bl.a. dessa utmaningar analyseras vidare.

## Trygghetsfrågor

Stora delar av cityområdet upplevs av många som otryggt, framförallt under dygnets mörka timmar. Det finns många undanskymda platser och bakgator dit allmänheten sällan söker sig. Det finns också ett antal platser där antalet våldsdåd ligger markant över genomsnittet (Vasagatan under Klarabergsviadukten, Plattan mfl). Staden har de senaste 20 åren aktivt arbetat med att försöka bygga bort otrygga prång och smattor, men mycket återstår ännu att göra och det går förmodligen inte att komma åt problemet enbart genom åtgärder i den fysiska miljön.

Bra mötesplatser, handel och kultur är en grogrund för ett tryggt City. All forskning om trygghet i stadsmiljö pekar på att trygghet i grunden ges av attraktivitet. Trygghet skapas inte främst genom att ta bort det oönskade utan genom att främja det önskade genom verksamhet och tillgänglighet. Kvällstid skulle detta kunna koncentreras till ett antal centrala ankare och stråk som man som besökare vet alltid är befolkade. Fler boende i City skulle också främja kvällstryggheten, men även den lokala karaktären är något som skulle kunna återerövas sedan rivningen av Klarakvarteren. För att fungera bra som promenadstad skulle City behöva få

tillbaka något av de kvaliteter som fanns då. De mest attraktiva stadsmiljöerna i världen är i praktiken de som kombinerar lokal, regional och global karaktär på samma plats. Stockholms City är en plats där detta är möjligt att förverkliga.

### Bostäder

En viktig parameter för att kunna åstadkomma en grundläggande trygghet i en stadsdel är att det finns en försvarlig mängd människor som upplever stadsdelen som sin egen, och som använder den därefter. Denna naturliga sociala kontroll är mycket svår att åstadkomma utan ett relativt stort inslag av bostäder.

Cityområdet hade fram till mitten av förra seklet ett stort inslag av bostäder. Under den stora citysaneringen fick dock bostäderna ge vika för verksamheter som kontor, bankpalats och parkeringshus, vilket fick till följd att det naturliga flödet av människor på framförallt bakgator och undanskymda platser försvann, framförallt på kvällar och helger. På nedre Norrmalm (stadsdelarna Klara och Jakob), dvs det som traditionellt har räknats som City, är idag endast knappt 2 000 personer skrivna. I de norra delarna av det område som vi idag räknar till Cityområdet finns alltså ett relativt stort bostadsinslag (se fig 1).

Staden har de senaste åren haft en uttalad ambition att få in 1 000 nya lägenheter i City. Detta har visat sig vara svårt att uppnå. Viljan från fastighetsägare att tillskapa bostäder i de mest centrala lägena har varit begränsad, då man funnit större lönsamhet i att tillskapa ytterligare kontorslokaler.

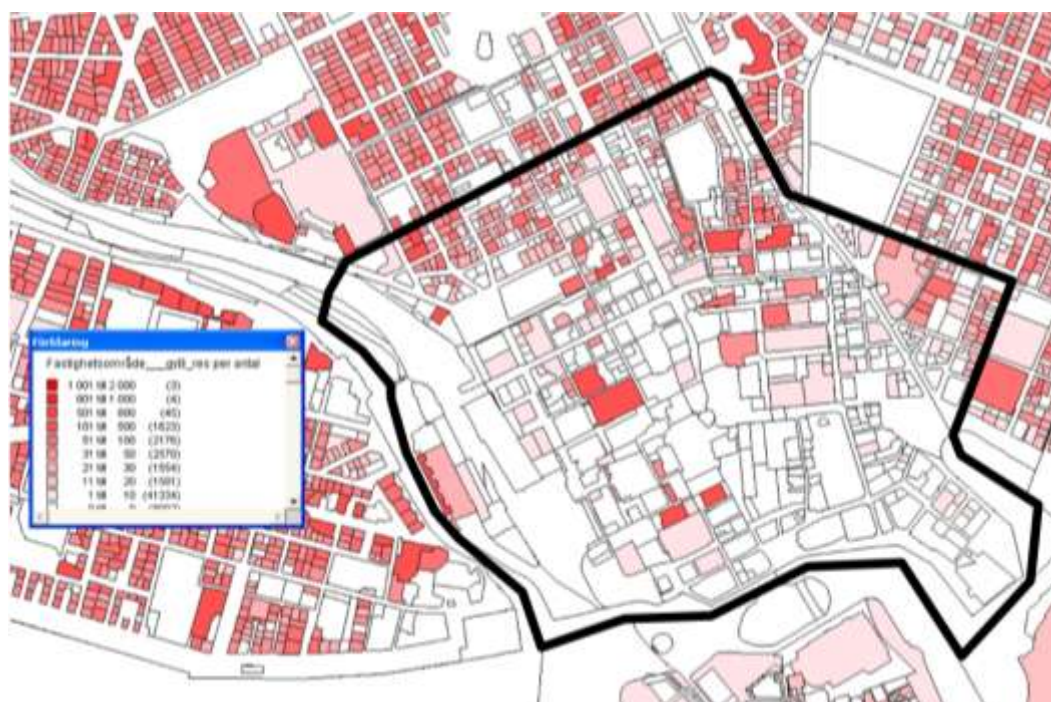


Fig. 3. Bostäder i City fördelade per fastighet.



Stadsbyggnadskontoret har haft en policy som går ut på att när kontor tillskapas skall också bostäder tillkomma, i första hand inom samma fastighet. Då de flesta kontorexploateringar tillkommit på mark som staden inte kontrollerar har det varit svårt för staden att aktivt driva bostadsfrågan. Det kan också mycket väl vara så att ambitionen en kvadratmeter bostad per varje ny kvadratmeter kontor ur projektekonomisk synvinkel är orimligt högt ställd. Ytterligare komplikationer innebär de högt ställda miljö- och tillgänglighetskrav som numera ställs på bostäder, där nuvarande regelverk helt enkelt inte är anpassat efter en stadskärna. Att omvandla kontorshus byggda på 1970-talet till bostäder som uppfyller dagens krav är kostsamt. Ofta handlar det om att byggnaderna inte är lämpliga (för tjocka hus, ingen tyst sida, svårt med bostadsutemiljö etc).

De bostäder som trots allt har tillkommit har ofta hamnat i Cityområdets periferi eller undanskymda på hustak, vilket visserligen innebär ett visst tillskott till det övergripande bostadsmålet men knappast utgör ett tillskott av naturliga rörelser av människor under hela dygnet som ju är väsentligt för en ökad trygghet i de mest centrala delarna av City. I framtida bostadskompletteringar inom Cityområdet bör studeras möjligheten att också se om bostäderna kan uppnå ytterligare positiva effekter i stadsbygden i form av ökad trygghet, större närvaro av bostäderna i det offentliga rummet samt att i stort bidra till en mer blandad och uppbruten stadsmiljö.

### Lokaler

Ett annat medel för att uppnå större trygghet och mer levande gator är att öka antalet butikslokaler i bottenplanen. Detta kan vara kostsamt, framförallt när det handlar om ombyggnad av befintliga bottenvåningar, men är särskilt viktigt på de gator som har potential att ingå nya stråk.

### Offentliga rum

De utvecklingsmöjligheter som city står inför med den nya översiktsplanen och vision 2030 som plattform innebär att cityförnyelsen omfattas av begrepp som mångfald, attraktivitet, kvalitet, trygghet, tillgänglighet, funktion, klimat och miljö. Det innebär satsningar på att utveckla de offentliga rummen: gator, stråk, torg, platser och parker, och att göra dessa attraktiva och trygga. För att få attraktiva gångstråk kan det vara nödvändigt att ta bort eller begränsa biltrafiken, särskilt på smala gator.

### Trafik

Stockholms befolkning kommer att fortsätta öka vilket ställer höga krav på infrastrukturen då fler ska bo och jobba på samma yta. Stadens gator och spår kommer därför att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som





idag. För att få ett fungerande och hållbart trafiksystem i City behöver staden ändra fokus från att flytta fordon till att flytta människor. Yt- och transport-effektiva trafikslag behöver därför främjas. Gång-, cykel- och kollektivtrafik utgör stommen i Citys trafiksystem och ska prioriteras i gaturummet.

Samtidigt kommer ett fungerande trafiknät för fordonstrafik alltid att behövas i City bl a för att hantera den mycket viktiga gods försörjningen. En av de stora utmaningarna i den fortsatta utvecklingen av City är prioriteringen av det befintliga gaturummet. Biltrafiken, och då inte minst genomfartstrafiken, i och genom City behöver minska om visionen ska kunna förverkligas.

### Organisation

Vad avser organisationen inom staden kan konstateras att denna kan bli bättre både vad gäller att möta upp externa förfrågningar och propåer såväl som löpande arbeten. Stadens ambition att utveckla City har i vissa fall gått i stå, och flera utvecklingsprojekt drivs framför allt på initiativ av enskilda fastighetsägare snarare än genom en samlad målbild från staden och berörda parter. Detta har inneburit en otydlighet från stadens sida gentemot intressenter inom Cityområdet, vilket från vissa fastighetsägare har upplevts som hinder för utvecklingen av området. Kontoren har på senare tid fått en rad propåer från fastighetsägare där man efterlyser en tydlig och samlad organisation för cityfrågorna.

### Finansieringsfrågor

I samband med exploateringar i City har ofta fastighetsägarna önskemål om standardhöjning av omkringliggande gator och platser. En viss betalningsvilja för detta finns som regel hos fastighetsägarna, men då de föreslagna åtgärderna ofta är positiva för ett större omland, och även måste ses i ett större sammanhang tillsammans med flera fastighetsägare, är det svårt att motivera att en enskild fastighetsägare ska stå för hela kostnaden.

Det finns idag i staden ingen naturlig part som kan gå in och delfinansiera den föreslagna upprustningen. I de fall det ligger tomträtter intill kan exploateringskontoret motivera att man tar en del av investeringen, eftersom en ökad standard på gatorna i förlängningen kan påverka markvärdet i positiv riktning. När det inte finns någon tomträtt inom rimligt avstånd har emellertid exploateringskontoret hittills inte sett någon möjlighet att gå in och delfinansiera åtgärderna, eftersom det då saknas en projektekonomisk intäkt. I detta fall vänder sig fastighetsägarna ofta till Trafikkontoret för att diskutera en eventuell medfinansiering. Trafikkontoret har dock svårt att prioritera en gatuupprustning som främst ligger i några enskilda fastighetsägares intresse, framför andra för staden som helhet mer angelägna upprustningsprojekt. Det hela mynnar ofta ut i att det inte blir någon upprustning alls av de aktuella gatorna och platserna. Att frågan behandlas olika



beroende på vilka markägarintressen staden har i det enskilda fallet upplevs naturligtvis som otillfredsställande från fastighetsägarhåll. En samlad och enad syn på hur staden ser på Citys infrastrukturutveckling är en förutsättning för att kunna svara upp mot de starka intressen som finns inom området.

## **Vision för City – fokusområden och utvecklingsmål**

Stockholm växer och utvecklas med ambitionen om en fortsatt befolkningsökning och växtkraft inom näringslivet. Visionen för City innebär en vidareutveckling och förstärkning av City som mötesplats, för en mångsidig och rik stadsmiljö. Cityområdet ska även fortsättningsvis erbjuda ett varierat service-, kultur- och nöjesutbud. Förnyelsen skall omhänderta de värden, den potential och de möjligheter City har idag, men samtidigt utveckla och tillföra kvaliteter i områden som idag är underutvecklade.

Målet är att återskapa liv, attraktivitet och trygghet i de offentliga rummen likaväl som en tillgänglig, framkomlig och säker stads- och trafikmiljö. Stadsmiljön i City skall utmärkas av en hög arkitektonisk kvalitet. Detta innebär att tillägg till och omdaning av bebyggelse, likaväl som utformning av det offentliga rummet, skall ske med omsorg till dess helhet och i detalj. Möjligheten till en mer klimat- och miljömässigt anpassad utveckling av Stockholm skall genomgående beaktas.

Den vision för City som kommunfullmäktige antagit skall vara vägledande för det kommande arbetet. Visionen innehåller följande utvecklingsmål.

### En vital urban miljö

- Stor funktionsblandning i det offentliga rummet och enskilda byggnader.
- Bättre vistelsevärden vid vattnet.
- Platser tas tillvara och utvecklas i samspel med omgivande stadsmiljöer och med tydlig identitet.
- Stärkta stråk och fler stråk skapar god tillgänglighet mellan platser.

### En trygg och levande stadskärna

- Attraktivt och aktiverat offentligt rum.
- Fler verksamheter på dygnets olika timmar och större mängd nattbefolkning.
- Utbyggd offentlig service och fler miljöer för barn och ungdomar.

### Europeiskt nav för näringsliv och handel

- Fler arbetsplatser, men mer blandat med bostäder och/eller hotell samt med bibehållen eller ökad andel boende i relation till andel arbetande befolkning.
- Fler hotell, särskilt där bostäder inte är möjligt.



- Fler alternativa handelsstråk och breddat utbud av handel.

En stadsdel med viktiga kulturverksamheter

- Ökad tillgänglighet till kultur i det offentliga rummet och på olika tider.
- Ett brett och varierat utbud av kulturella verksamheter.

En tillgänglig regionkärna

- Prioritering av kapacitetsstarka trafikslag.
- Nya och förbättrade stråk för i synnerhet fotgängare och cyklister.
- Bättre framkomlighet och fler parkeringsmöjligheter för cyklister.
- Rationaliserad och samordnad varudistribution.

Ett grönare City med fler bostäder

- Ett miljömässigt hållbart fastighetsbestånd.
- Bättre luftkvalitet och minskat buller skapar förutsättningar för fler bostäder och mer stadsliv i gaturummet.
- Attraktiva och välbesökta grönytor samt fler gröna inslag i stadsbilden.
- Fler bostäder, planerade ur ett helhetsperspektiv.

Stockholms mest föränderliga stadsdel

- Kvalitetsgrepp om ökad och, i förekommande fall, högre bebyggelse.
- Stadsutveckling med kunskap om kulturhistoriska värden.

### **Fortsatt arbete: frågeställningar, behov av utredningar**

Nämnderna har fått i uppdrag att tillsammans med övriga berörda nämnder ta fram verktyg för att förverkliga visionen. Vidare utredningar kommer att göras inom ramen för programarbete, trafik- och gatumiljöplan och handlingsplan.

Dokumenterna kommer att ha en strategisk karaktär. Det är viktigt att förmedla utåt att utredningarna på intet sätt innebär att pågående projekt och detaljplaner avstannar eller att inga nya projekt eller detaljplaner påbörjas. Tvärtom kommer parallellt med utredningarna arbete med planer och projekt att löpande pågå och initieras utifrån de förändringar som fastighetsägarna i City har behov av.

Bostadsfrågan

Med stöd av visionen föreslår kontoren att bostadskravet anpassas och avvägs gentemot övriga i visionen prioriterade intressen. Krav på nya bostäder bör tex bara ställas i sådana projekt som ligger inom områden som är lämpliga för detta, med hänsyn till övriga för City vitala funktioner (det vore exempelvis olyckligt om byggandet av nya bostäder i ”fel” lägen försvårar eller omöjliggör att viktiga platser kan användas för större evenemang). Då stora delar av fastighetsbeståndet



i City är privatägt måste staden se över vilka incitament och styrmedel man har att tillgå för att förverkliga målet med fler bostäder.

#### Det offentliga rummet

Kontoren anser att fokus bör läggas på att göra det offentliga rummet tryggare, mer levande och mer attraktivt. Detta kan exempelvis göras genom att förutsättningar skapas för nya stråk, genom planläggning av mer öppna bottenvåningar, och genom upprustningar av befintliga allmänna platser.

#### Trafik

Inom ramen för trafik- och gatumiljöplanen kommer att klarläggas hur Framkomlighetsstrategin, cykelplanen mm ska implementeras i City. En ytterligare fråga som kommer att behandlas är hur staden ska hantera de ständigt återkommande önskemålen från fastighetsägare mfl om att göra vissa gator och platser bilfria, samt hur logistik och lastzoner avses hanteras.

#### Finansiering av allmän plats

Kontoren konstaterar att resurserna för att rusta upp befintliga allmänna platser är begränsade. En sammanslutning av större fastighetsägare har å sin sida lanserat den s.k. 50/50-principen, där staden och exploatören ska dela lika på kostnaderna. Här återstår en hel del att utreda. Om fastigheten som ska utvecklas är en tomrätt kan medel skjutas till via ExplN:s budget. I övriga fall har staden möjlighet att ta ut exploateringsbidrag. Men hur behandlas intilliggande fastighetsägare som inte bygger till men likväl gynnas av upprustningen? Hur säkerställs likvärdighet och förutsägbarhet i hur staden tillmötesgår fastighetsägarna? Det är också viktigt att hitta en rimlig nivå på kravställandet under planprocessen, och se till att kraven samordnas med trafik- och renhållningsnämndens prioriteringsordning för upprustningar.

### **Tidplan för det fortsatta arbetet**

Efter en inledande utredningsfas med start efter årsskiftet 2012/13 räknar kontoren med att kunna ta upp en delredovisning av utvecklingsarbetet under senare delen av 2013. Efter ytterligare utredningsarbete avser kontoren därefter återkomma till nämnderna med ett samlat förslag till program och strategier, trafik- och gatumiljöplan samt handlingsplan.

Parallellt med det strategiska utredningsarbetet kommer kontoren att intensifiera arbetet med nya och redan pågående projekt i Cityområdet.

## Vision för City processplan för implementering av visionen

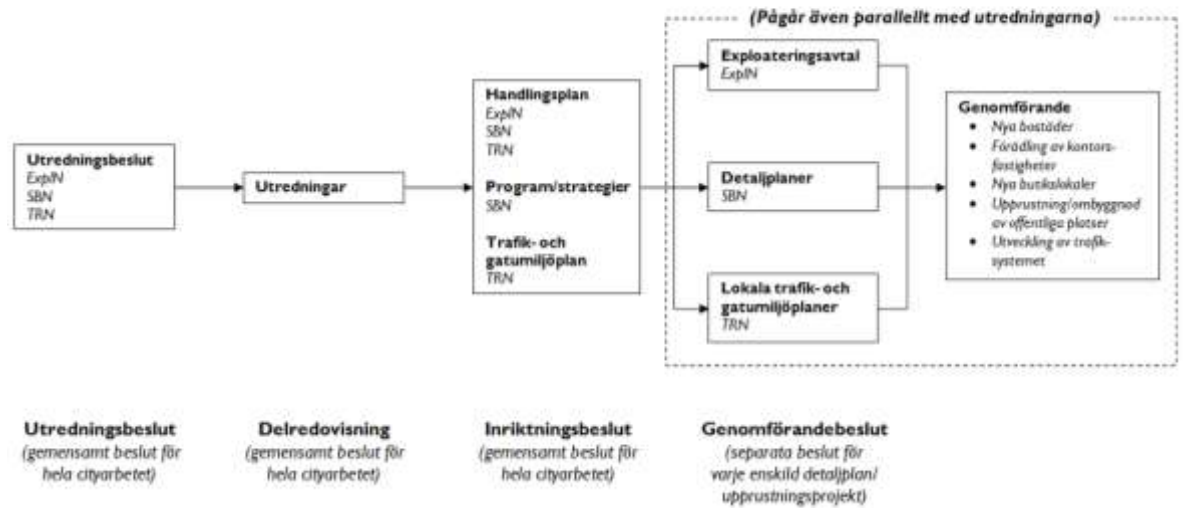


Fig. 4. Processplan för det fortsatta arbetet med visionen.

### Kontorens förslag

Kontoren föreslår att nämnderna ger kontoren i uppdrag att utreda de frågeställningar som blivit belysta i detta tjänsteutlåtande, att ta fram ett strategiskt program för City, en trafik- och gatumiljöplan för City, samt att utarbeta en handlingsplan för hur visionen ska kunna implementeras.

Exploateringskontoret föreslår vidare att exploateringsnämnden avsätter 12 miljoner kronor för de utredningar som behöver göras. Denna summa skall täcka utgifter för utredningar som görs inom samtliga tre kontor och inkluderar redan nedlagda utgifter om ca 3,5 mnkr.

**SLUT**