

**Handläggare**  
**Exploateringskontoret**  
Christina Norén  
Stora Projekt  
Telefon: 08-508 265 98

**Handläggare**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
Catarina Holdar  
Planavdelningen  
Telefon: 08-508 274 44

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2017-05-18

Stadsbyggnadsnämnden  
2017-05-17

Trafiknämnden  
2017-05-18

**Trafikkontoret**  
Kristofer Tengliden  
Trafikplaneringsavdelningen  
Telefon: 08-508 263 74

## Vision för City. Redovisning av arbete med program samt trafik- och gatumiljöplan. Reviderat utredningsbeslut och beslut om remiss

### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att fortsätta utredningarna för Vision för City upp till 20 mnkr.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att genomföra samråd för program för City
3. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att skicka Trafik- och gatumiljöplan för City på remiss



Håkan Falk  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret



Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret



Jonas Eliasson  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Trafikkontoret  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 74  
Växel 08-508 272 00  
kristofer.tengliden@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

### **Sammanfattning**

I budget för 2016 fick stadsbyggnadsnämnden ett särskilt uppdrag att ta ett helhetsgrepp på utvecklingen i City. I budget för 2017 fick stadsbyggnadsnämnden tillsammans med exploateringsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att tillsammans ta ett helhetsgrepp för utvecklingen av City. Ett av områdena som ska prioriteras i det fortsatta arbetet är Tegelbacken och Järnvägsparken i Södra Klara. Framkomligheten för prioriterade trafikslag ska särskilt beaktas.

Budgetuppdragen har sitt ursprung i Kommunfullmäktiges beslut om Vision för City 2012-10-15. Stadsbyggnadsnämnden fick då i uppdrag att ta fram ett program för City och trafiknämnden fick i uppdrag att ta fram en trafikplan. Exploateringsnämnden fick i uppdrag att leda arbetet. Exploateringskontoret och trafikkontoret fick också i uppdrag att utreda hur en modell för samfinansiering av allmänna platser mellan staden, fastighetsägare och tomträttshavare skulle kunna utformas.

Förslag till program och trafik- och gatumiljöplan har nu tagits fram och är klara att gå på samråd respektive skickas på remiss under tiden juni till och med augusti. Ett förslag till principer för samfinansiering av allmänna platser har också tagits fram.

Samrådsredogörelse och justeringar av program och trafik- och gatumiljöplan görs under hösten, för att tas upp för godkännande i respektive nämnder i december 2017.

### **Bakgrund**

Kommunfullmäktige beslutade om Vision för City 2012-10-15. Stadsbyggnadsnämnden fick då i uppdrag att ta fram ett program för City och trafiknämnden fick i uppdrag att ta fram en trafikplan. Exploateringsnämnden fick i uppdrag att leda arbetet med stadsutvecklingsområdet City (se karta nedan). Exploateringskontoret och trafikkontoret fick också i uppdrag att utreda hur en modell för samfinansiering av allmänna platser mellan staden, fastighetsägare och tomträttshavare skulle kunna utformas. Detta innebär att ett helhetsgrepp tas genom program, trafik- och gatumiljöplan samt förslag till finansieringslösningar.

Stadsbyggnadsnämnden gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att i program för City uttrycka stadens intentioner för utveckling av City i ett helhetsperspektiv. Programmet skulle ge stöd vid avvägning mellan olika intressen - enskilda och allmänna. Programmet skulle



också ge en tydlig vägledning för olika intressenter som är berörda av stadsutvecklingen inom City.

Trafik- och renhållningsnämnden gav trafikkontoret i uppdrag att ta fram en trafik- och gatumiljöplan. Denna skulle visa hur visionen skulle kunna implementeras genom att utveckla de offentliga rummen - gator, torg, platser och parker. De yt- och transporteffektiva trafikslagen ska främjas, samtidigt som viss biltrafik alltid kommer att behövas för nödvändiga transporter. En av de stora utmaningarna i den fortsatta utvecklingen av City är därför prioriteringarna som behöver göras i gaturummen.

Resurserna för att rusta upp befintliga allmänna platser är begränsade. Samtidigt pågår många fastighetsomvandlingar i City och det finns ett intresse hos vissa fastighetsägare och tomträttshavare att medfinansiera upprustningar. Exploateringsnämnden och trafiknämnden gav därför exploateringskontoret och trafikkontoret i uppdrag att utreda hur en samfinansieringsmodell skulle kunna utformas.

Parallellt med utredningarna har arbetet med planer och projekt pågått och initierats utifrån de förändringar som fastighetsägarna i City har och har haft behov av.



## Tidigare ställningstaganden och planeringsförutsättningar

### *Vision 2040*

Vision 2040 syftar till ett Stockholm som håller samman, som är klimatsmart samt ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Att överbygga de sociala skillnader som finns i Stockholm är ett centralt tema.

### *Stockholms översiktsplan*

Översiktsplanen anger den övergripande inriktningen för staden generellt och för Citys utveckling. Förnyelsen av City ska ske med fokus på intensiva stadsmiljöer, attraktiva huvudstråk och en modern och blandad citybebyggelse. Översiktsplanen är för närvarande föremål för en uppdatering.

### *Vision för City 2030*

I Vision för City 2030 beskrivs City som centrum i en miljonstad. Här finns ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Den promenerande människan sätts i centrum. I visionen presenteras sju utvecklingsområden med tillhörande mål för stadsdelens fortsatta utveckling.

1. En vital urban miljö
2. En trygg och levande stadskärna
3. Europeiskt nav för näringsliv och handel
4. En stadsdel med viktiga kulturverksamheter
5. En tillgänglig regionkärna
6. Ett grönare City med fler bostäder
7. Stockholms mest föränderliga stadsdel

### *Framkomlighetsstrategin, trafikstrategi för Stockholm*

Framkomlighetsstrategin har fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet:

- A. Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning
- B. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- C. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.



D. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Framkomlighetsstrategin utvecklas och preciseras genom ett antal inriktningsplaner för hur de olika delarna av trafiksystemet behöver utformas på övergripande nivå för att uppnå strategins intentioner, exempelvis i Cykelplan och Gångplan för Stockholm. Attraktiva och trafiksäkra miljöer med god framkomlighet för fotgängare, pendlingsnätet för cykeltrafiken och stornätet för kollektivtrafiken är de viktigaste elementen.

#### *Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården*

Hela City ingår i riksintresset för kulturmiljö Stockholms innerstad med Djurgården. Övergripande motiv är att Stockholm är en storstadsmiljö präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltid till nutid väl representerade. Förutom olika funktioner och tidsepoker är ett av Stockholms särdrag anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummet, de tydligt avläsbara årsringarna och stadens siluett.

#### **Program för City - förslag till riktlinjer**

##### *City idag*

Stockholm är tillväxtmotorn i Sveriges näringsliv - City som dess kärna har därmed betydelse för hela Sveriges utveckling. Här finns ett rikt handels- och kulturutbud med Sveriges nationalscener och attraktiva besöksmål. Genom sin höga grad av offentlighet är City i många avseenden stadens vardagsrum, och City är av stor betydelse för stadens starka turistnäring och är också en plats för manifestationer, evenemang och fest.

En framgångsfaktor för stadens tillväxt, utveckling och demokratiska hållbarhet är en attraktiv stadsmiljö som tillgodoser behov för alla de som nyttjar staden. En viktig del av attraktiviteten ligger i den unika fysiska karaktären som vuxit fram ur läget mellan Mälaren och Saltsjön och de topografiska förutsättningarna som Brunkebergsåsen och Söders förkastningsbrant ger. Citys roll som maktcentrum för politik, finans och kultur har satt sina avtryck i starka solitära byggnader som manifesterar innehållet. Kulturvärdena i staden är en tillgång att ta stöd i för stadsutvecklingen och ska tidigt finnas med i planprocessen.

### *Citys potential*

I City finns idag fysiska och funktionella utmaningar. Dessa har delvis skapats vid den radikala omdaning av nedre Norrmalm på 1950-70-talen. Ett arbete med att åtgärda citysaneringens baksidor har påbörjats och föreslås genom riktlinjerna i Program för City fortsätta så att City kan utvecklas till ett område som svarar mot stockholmarnas och besökarnas förväntningar. I City ska det finnas möjlighet för näringslivet att utvecklas och bidra till en ekonomiskt hållbar stad. City ska fortsätta att vara en konkurrenskraftig handelsplats med ett brett utbud.

City ligger inom *Riksintresse för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115)* vilket ställer särskilda krav vid avvägning mellan intressen. Enskilda och allmänna intressen av att bygga måste bland annat bedömas utifrån en sammanvägd påverkan på kulturmiljö, stadens siluett och riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

Inom Västra City finns en stor potential att skapa en ny stadsdel för kontor, handel och bostäder genom att överdäcka och utveckla spårområdet. De konkreta förutsättningarna för denna utveckling behöver dock utredas vidare.

### *Ett program för City*

Ett program för City tas fram för att Stockholms stad tidigt ska få in synpunkter från medborgare, verksamhetsutövare, fastighetsägare och remissinstanser om Citys framtida utveckling och planering. Programmet är ett första steg i planprocessen och kan bidra till att den efterföljande planeringen blir mer förutsägbar och effektiv genom att viktiga strategiska frågor lyfts i ett större sammanhang, samt ger berörda parter möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede.

Riktlinjerna i Program för City kan sammanfattas i fem rubriker:

- Upplevelserikt - människan i centrum
- Unika möjligheter - mer stad
- Starkt näringsliv - mångfald av utbud
- Navet för stadens flöden
- Vattnet - stadens signum

Förändring och utveckling av bebyggelsen är möjlig i hela City men olika områden har olika potential och förutsättningar. Citys stora utvecklingspotential ligger i förändringar inom befintligt



byggnadsbestånd med fokus på utveckling av det offentliga rummet och med människan i centrum. Här finns möjligheter och förutsättningar att skapa platser som motsvarar förväntningarna på en storstad samtidigt som stadens särprägel behålls och utvecklas.

Riktlinjerna är utgångspunkt och stöd för den långsiktiga utvecklingen av City. Vid förslag till förändring ska hänsyn tas till byggnadens, platsens och områdets egenvärde och till dess betydelse för miljön som den är en del av.

City är en komplex och föränderlig stadsmiljö. De målsättningar och intressen som ska tillgodoses när staden växer kan ibland vara motstridiga. Programmet för City ska vägleda och underlätta tolkningar och avvägningar mellan olika intressen, enskilda och allmänna. En konsekvensbedömning av riktlinjerna med avseende på kulturmiljö har tagits fram.

### **Förslag till trafik- och gatumiljöplan för City**

#### *Citys utvecklingsmöjligheter*

Det finns många möjligheter att förbättra kvaliteterna i Citys offentliga rum. De kvaliteter som främst är önskvärda att utveckla är att skapa mer och bättre plats för vistelse, göra det snabbare och enklare att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken samt att skapa mer plats för grönska och fler miljöer för barn. Detta är viktigt för att City ska kunna fortsätta att vara Stockholmarnas vardagsrum, för att företagen och handeln ska kunna utvecklas och för att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare.

#### *Planens innehåll*

Planen inleds med en beskrivning av City idag med bland annat trafikflöden, resande och gatumiljöer. Sedan presenteras trafikkontorets pågående och planerade gatu- och parkprojekt i City - alltså både sådana som redan har börjat byggas och sådana som fortfarande är på planeringsstadiet. Sist i planen beskrivs cirka 25 idéförslag om hur olika gator och platser skulle kunna förändras. Det är alltså inte färdiga förslag, utan ska endast betraktas som utkast och idéer. Syftet med remissen är främst att få synpunkter på dessa idéförslag.

Med utgångspunkt från Vision för City har sju mål tagits fram så att varje projekt och idéförslag kan följas upp vad gäller måluppfyllelse. Målen är:

- Lättare och trevligare att gå

- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

#### *Avvägningar och utmaningar*

För att kunna utveckla Citys kvaliteter kommer det ofta vara nödvändigt att ta i anspråk ytor som nu används för parkering eller biltrafik. Staden, fastighetsägare och tomträtthavare bör också hitta sätt att ordna så att leveranser och annan yrkestrafik tar så lite gatuyta i anspråk som möjligt.

Om ytorna för biltrafiken ska kunna minska utan att detta leder till omfattande trängsel på andra gator, så behöver biltrafiken till och genom City totalt sett minska. Olika styrmedel som till exempel parkeringsavgifter, parkeringsreglering och trängselskatt kan bidra till detta. En del biltrafik kommer ändå alltid behöva finnas kvar, som till exempel yrkestrafik, godsleveranser och viss genomfartstrafik. För den trafiken behöver vissa gator ha fortsatt god framkomlighet. Det betyder att staden med omsorg behöver välja vilka gator som skulle kunna få minskade ytor för biltrafik, och vilka som även fortsättningsvis behöver ha en god framkomlighet. Beslut om olika gators användning behöver tas på en strategisk, övergripande nivå.

#### *Finansierings- och prioriteringsfrågor*

Trafik- och gatumiljöplanen hanterar inte finansierings- och prioriteringsfrågor, utan är en sammanställning av idéförslag kopplat till målen i visionen. Finansierings- och prioriteringsfrågor hanteras i vanlig ordning i stadens budgetprocess. De kostnadsuppskattningar som tagits fram är mycket ungefärliga, men ska visa en bedömd kostnad för komplett ombyggnad enligt stadens normala standard.

Den långsiktiga planeringen revideras årligen i samband med nämndens budgetunderlag samt i stadens centrala budgetprocess. Möjligheten att genomföra åtgärder får i den långsiktiga planeringen vägas mot andra prioriterade behov inom nämndens ansvarsområde, exempelvis reinvestering av befintliga anläggningar och andra större utvecklingsprojekt.

Nämndens långsiktiga investeringsplan ska inrymma både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. Behovet av



reinvesteringar är fortsatt högt, och nivåerna förväntas öka kommande år på grund av ett flertal större reinvesteringarprojekt som behöver prioriteras utöver fortsatt genomförande av reinvesteringprogrammen. Reinvesteringprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas under åren 2018-2022 uppgå till cirka 30 till 40 procent av den långsiktiga investeringsplanen.

Inom den långsiktiga planen ska även åtgärder i form av till exempel reinvesteringarprojekt, förbättrad trafikmiljö vid skolor, förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken samt mindre trafiksäkerhetsåtgärder inrymmas, liksom särskilda strategiska satsningar som bland annat fortsatta åtgärder inom cykelmiljarden, kommande åtgärder för nya hastighetsplaner och fortsatt genomförande av parkeringsplanen.

### **Förslag till principer för samfinansiering av offentliga platser**

City är en del av staden där vissa fastighetsägare och tomträttsinnehavare har vilja och möjlighet att delta i upprustningen av den offentliga miljön genom samfinansiering. I kommunfullmäktigeärendet 2012 gavs exploateringskontoret och trafikkontoret i uppdrag att redovisa möjlighet till samfinansiering av upprustning av allmänna platser. Även i budget för de två kontoren har uppdraget formulerats.

Ibland kan det gå att genom samfinansiering utöka ett för staden prioriterat projekt till att bli ett större projekt med högre ambitioner och större nyttor. Exempel på detta är projekten Brunkebergstorg och Vasagatan. I andra fall kan staden bedöma att ett föreslaget projekt i och för sig skulle kunna ha allmänna nyttor, men att det ändå inte kan prioriteras. Det kan ha ekonomiska orsaker men det kan också bero på att även i de fall andra aktörer skulle vilja finansiera upp till 100 procent av ett projekt, så krävs ändå resurser från staden för exempelvis projektplanering, projektledning, avtalsfrågor och byggledning. I entreprenörsledet är resurserna också begränsade. Detta innebär att staden måste göra prioriteringar och att det är staden som avgör om, hur och i så fall när ett projekt kan bli aktuellt att genomföra. I de fall en aktör vill finansiera en åtgärd som enligt staden inte har allmänna nyttor, ska åtgärden normalt inte utföras.

### *Modeller för samfinansiering*

Eftersom alla projekt är unika går det inte att hitta en modell som kan användas för att fördela kostnaderna mellan det allmänna och det enskilda i varje möjligt samfinansieringsprojekt. Frågan handlar snarare om ett förhållningssätt i planeringen, där ett antal parametrar styr.

Ansvar för anläggande och underhåll av allmän plats är enligt PBL (plan- och bygglagen) kommunens. I en rättsutredning har påvisats att det inte finns någon lagstadgad metod att fördela kostnader vid investering i allmän plats i de fall då kostnaderna överstiger vad kommunen genom lag är skyldiga att utföra. Det saknas alltså en tydlig praxis för hur kostnaderna i ett samfinansieringsprojekt ska fördelas, så detta får därför avgöras från fall till fall. Exempelvis kan fördelningen göras för ett visst område, eller i förhållande till fastigheternas fasadlängd mot gata.

### *Vad som gäller för tomträttsfastigheter*

I det fall en tomträttsfastighet ingår i samfinansieringen måste staden vara tydlig med att delaktigheten utgör ett frivilligt bidrag. En skrivning i avtalet mellan parterna att tomträttsavgälden inte ska påverkas av deltagandet måste finnas.

### *Ansvarsfördelning inom staden*

Exploateringskontoret kan vara den förvaltning som har en sammanhållande roll i planeringen av projektet som projektledare för Cityvisionen, men trafikkontoret är den förvaltning som tecknar eventuella avtal med fastighetsägare och tomträttsinnehavare. Trafikkontoret är "mottagare" av den upprustade miljön, och är därför den aktör som beslutar om utformning, materialval osv och har sista ordet i valet av utförande oavsett hur projektet finansieras. Målet är en funktionell och attraktiv miljö som också är driftekoniskt hållbar.

Stadens egna bolag och förvaltande förvaltningar ska delta på samma förutsättningar som övriga fastighetsägare.

### **Tidplan för samråd och remiss**

Förslaget är att programmet går på samråd och trafik- och gatumiljöplanen skickas på remiss, under tiden juni till och med augusti 2017. Samrådsredogörelse och justeringar av programmet och trafik- och gatumiljöplanen görs under hösten, för att tas upp för godkännande i respektive nämnd i december 2017.



Under samråds- och remisstiden planeras aktiviteter med syfte att engagera så många som möjligt av de som berörs av City, exempelvis kommer Stockholmsrummet att användas. Det kommer finnas möjlighet att lämna synpunkter digitalt.

### **Ekonomi för Vision för City**

Ett första utredningsbeslut om 12 mnkr godkändes av exploateringsnämnden 2012-12-12, grundat på en tidig bedömning av tidsåtgång och behov av utredningar. Utredningsarbetet blev emellertid mer omfattande än kontoren kunnat bedöma från början och arbetet med programmet och trafik- och gatumiljöplanen genererade större utgifter än beräknat. Detta innebär en utökning med 8 mnkr till de 12 mnkr som utgjorde utredningsbeslutet 2012. Summan skall täcka utgifter för utredningar och personalkostnader inom samtliga tre kontor och inkluderar utgifter som redan lagts ned före beslutet 2012 om ca 3,5 mnkr.

Exploateringskontoret föreslår därför att exploateringsnämnden fattar ett reviderat utredningsbeslut om 20 mnkr.

### **Kontorens förslag**

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden avsätter 20 mnkr för de avslutande utredningar som behöver göras i projektet, reviderat utredningsbeslut. Detta innebär en utökning med 8 mnkr till de 12 mnkr som utgjorde utredningsbeslut 2012.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att genomföra samråd för program för City.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att skicka Trafik- och gatumiljöplan för City på remiss.

**SLUT**

### **Bilagor**

1. Program för City
2. Trafik- och gatumiljöplan för City
3. Sändlista för remiss av trafik- och gatumiljöplan

