



Handläggare: Liselotte van den Tempel
Telefon: 08-508 09 245

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Program för ny bebyggelse för Norrmalm 5:3 (Västra City) - remiss från stadsbyggnadskontoret

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Christina Rapp Lundahl
stadsdelsdirektör

Anders Lindgren
chef för parkmiljögruppen norra
innerstaden

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett programförslag för ny bebyggelse inom Västra City. Stockholms stad och Jernhusen planerar för en omfattande utveckling av området kring och över järnvägsspåren längs Klara Sjö - från Tegelbacken i söder till Barnhusviken i norr. Banverket genomför parallellt en förstudie kring Stockholms central och förutsättningarna för en omdaning av bangårdsområdet.

Förvaltningen ser positivt på att det planeras för en utveckling både av bangården och av city, så att dessa blir mer levande med bättre kommunikationer i framkant och stråk mellan de olika stadsdelarna. Förvaltningen ser mycket positivt på att programmet poängterar vikten av en hållbar stadsdel. Området är idag underförsörjt vad gäller grönområden för rekreation. Gator bör trädplanteras och en ny park anläggas på angränsade ytor till planområdet. Enligt beräkningar från utrednings- och statistikkontoret skulle 700 nya lägenheter i Västra City medföra



ca 140 skolbarn och ett behov av ca 140 förskoleplatser, vilket innebär två förskolor med ca 70 barn per förskola.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett programförslag för ny bebyggelse inom Västra City. Synpunkter på förslaget ska senast den 16 oktober ha inkommit till stadsbyggnadskontoret. Programförslaget visas på Tekniska nämndhuset, Fyrkanten och i receptionen på Tulegatan 13. Samrådshandlingarna består av *Planprogram för utveckling av Västra City* med bilagan *Övergripande miljökonsekvensbeskrivning*. Handlingarna har skickats till nämndens gruppledare och kommer att finnas tillgängliga vid nämndens sammanträde.

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat ett planarbete för ny bebyggelse inom Västra City och upprättat ett program för områdets långsiktiga utveckling i samarbete med Jernhusen AB och Banverket. Banverket genomför parallellt en förstudie kring Stockholms central och förutsättningarna för en omdaning av bangårdsområdet.

Sammanfattning av programförslaget

Stockholms stad och Jernhusen planerar för en omfattande utveckling av området kring och över järnvägsspåren längs Klara Sjö - från Tegelbacken i söder till Barnhusviken i norr. I Stockholms stads översiktsplan är området utpekad som ett av stadens centrala utvecklingsområden för en ny och blandad bebyggelse. En mindre del av området - här benämnt Västra City - bedöms ur exploateringssynpunkt ha stora utvecklingsmöjligheter.

Järnvägsspåren är idag den enda förbindelsen för den spårbundna gods- och persontrafiken över Mälarsnittet. Samtidigt utgör spåren och kringliggande trafikleder barriärer i staden vilka försämrar kontakten mellan City och stadsdelarna Vasastaden och Kungsholmen. För att möjliggöra en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken behöver bangården och stationskomplexet anpassas till ett effektivare resande och en attraktivare stationsfunktion.

År 2017 i och med att Citybanan färdigställts minskar trafiken tillfälligt på Stockholm Central och då kommer det att finnas en praktisk möjlighet att genomföra större ombyggnader av spårområdet, t.ex. bredda och förlänga



plattformarna och överdäcka plattformsområdet. I dialog med Banverket har därför staden initierat ett gemensamt arbete för att ta fram en långsiktig vision för områdets framtida utveckling enligt intentionerna i översiktsplanen och Vision 2030.

Förändringen av Västra City har redan påbörjats. Uppförandet av hotell- och kongressanläggningen Stockholm Waterfront pågår på den plats där Klara postterminal tidigare låg. Väster om bangården står kontorshuset Klarabergshuset färdigt och invid detta pågår bygget av Kungsbrohuset. Ytterligare ett kontorshus på Kungsbron 2 är nybyggt och omvandlingen av Norra Bantorget är slutförd med hotell, bostäder och kontor.

Programhandlingarna avser området kring Stockholms Central och Cityterminalen, d.v.s. området mellan Klarastrandskopplet, Vattugatans förlängning, Vasagatan och Kungsbron/Kungsgatan. Förslaget till utveckling av Västra City innebär att Stockholms centrala delar utvidgas med en ny stadsbebyggelse genom en överdäckning av spårområdet. I en första utbyggnadsetapp 2012 bedöms ett mindre område mellan Klarabergshuset och det befintliga spårområdet kunna bebyggas. Om en överdäckning av bangården blir möjlig kan nästa utbyggnadsetapp 2020 ske mellan Kungsgatan och Vattugatan.

De ställningstaganden som kommer att göras kring den framtida stationslösningen, Cityterminalens behov samt utformningen av spårområdet blir styrande för projektet Västra City. Banverket har inlett en förstudie för en ombyggnad av spårområdet och beslut om en fortsatt utredning kommer att tas kring årsskiftet 2009/10.

Västra City ska planeras och utformas på så sätt att området blir en naturlig del av staden präglad av god arkitektur och med offentliga platser av hög kvalitet. En målsättning är att utveckla Västra City till en stadsdel som är levande dygnet runt. Bostäder och kontor ska blandas med publika lokaler för utåtriktad verksamhet. Nya gator och stråk ska bidra till att länka ihop staden och förbättra kopplingarna mellan City, Kungsholmen och Norrmalm. I nordsydlig riktning är kontakten med vattnet och Riddarfjärden betydelsefull och en kvalitet som är viktig att ta tillvara i det offentliga rummet.

Västra City bedöms som mest kunna rymma ca 500 - 700 nya bostäder och ca 70 - 80 000 kvm kontor samt kommersiella lokaler, där nya ytor för handel och verksamheter kommer att behövas. En förutsättning för bostäder i området är, att det i planeringen för dessa uppfyller gällande krav avseende bl.a. luftkvalitet,



buller och riskaspekter. I det fortsatta arbetet behöver fastställas både de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för ett genomförande av bangårdens och bussterminalens omdaning.

Området saknar idag service som skola, förskola och rekreationsytor, eftersom här finns få bostäder. Möjligheten till nya förskolor ska prövas. Förutom ett större inslag av bostäder ska bebyggelsen planeras med öppna och publika bottenvåningar för att skapa attraktiva stadsrum. Programmet visar två olika bebyggelsevarianter. Det ena visar en lägre kvartersstruktur i åtta våningar vilket motsvarar höjden på Klarabergshuset och Kungsbrohuset. Det andra alternativet visar skivhus i femton våningar inspirerat av hörtorgsskraporna.

För att säkerställa en hållbar stadsutveckling på sikt är det också viktigt att redan nu sätta in Västra City i ett större sammanhang. Områdena norrut mot Karlberg och söderut mot Tegelbacken och Mälaren bör ges möjlighet att bli en naturlig del i en fortsatt överdäckning. Norrmalm och City kommer därigenom att växa över spårområdet ner till vattnet.

Hållbart stadsbyggande

Hållbarhet är en viktig aspekt vid utvecklingen av Västra City ur miljömässig, ekonomisk och social synvinkel. Västra City har goda möjligheter att bli ett exempel på hur befintliga stadskärnor kan skapa nya livsstilar med fokus på hållbar stadsutveckling. Västra City som miljösmart stadsdel kan innebära ny miljöteknik och det strategiska läget kan ge möjligheter till ett optimalt nyttjande av såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. Även stadens höga kulturhistoriska värden och stockholmarnas tillgång till grönområden i sin närmiljö måste beaktas.

Miljökonsekvenser

Utifrån ett regionalt perspektiv är det positivt att förtäta ett redan exploaterat område, i synnerhet som förtätningen genomförs genom en överdäckning av ett spårområde. Det innebär att en barriär för människor i staden försvinner och att ytan kan nyttjas mer effektivt. Detta medför att det blir möjligt att hålla nere ökningen av biltrafik.

Ur ett lokalt perspektiv finns frågor ur miljösynpunkt vilka kräver vidare studier i detaljplaneskedet. Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, där stadens front mot vattnet är en viktig del. Klara Torn bedöms påverka stadssilhuetten negativt och förminska Stadshusets dominans i stadsbilden och bör enligt den kulturhistoriska bedömningen inte byggas.



Överdäckningen innebär att risksituationen inom området förändras. Idag ligger spårområdet öppet och vid en olycka med explosiva ämnen kan tryckvågen spridas långt utanför spårområdet, vilket kan medföra omfattande skador på omgivande områden. Med en överdäckning kan tryckvågen stängas in, vilket å andra sidan skulle innebära en ökad risk för de resenärer som vistas på plattformarna. Överdäckningens konstruktion måste dimensioneras på så sätt att skador på denna minimeras vid en tänkbar explosion eller urspårning.

En överdäckning skulle ge resenärerna en klimatskyddad miljö på plattformarna, vilket för dessa skulle innebära en förbättring. De negativa konsekvenserna för resenärerna som högre bullernivåer och försämrad luftkvalitet skulle troligen kunna mildras eller kompenseras genom tekniska åtgärder. Risksituationen måste dock analyseras och bedömas ytterligare i det fortsatta arbetet. Vidare krävs tekniska åtgärder för att minska magnetfält och vibrationer så att riktvärdena inte överskrids.

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 miljö kvalitetsnormen och detaljerade spridningsberäkningar krävs i planskedet för att utreda den framtida situationen. I etapp 2012 överskrids däremot inte miljö kvalitetsnormen.

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 det ska bli möjligt att bygga bostäder i Klara Torn krävs avstegsfall från riktvärdena och åtgärder som ljudskyddande balkonger och dubbla fasader. Förutsättningarna för bostäder i etapp 2020 kräver ytterligare bullerutredningar, men där finns bättre möjligheter att placera bostäder längre bort från högtrafikerade gator och att de förses med ljudskyddade innergårdar.

Synpunkter från samrådsmöte

Den 10 september 2009 anordnades ett samrådsmöte av stadsbyggnadskontoret. I mötet deltog ca 70 medborgare. På mötet presenterades både Banverkets pågående förstudie för omdaning av bangårdsområdet och det påbörjade planarbetet för ny bebyggelse inom Västra City. Medverkande var Banverket, Jernhusen AB och stadsbyggnadskontoret.



Frågor som särskilt lyftes fram var riksintressen som att värna om stadens unika silhuett, vattenfronten och innerstadskaraktern med relativt låg bebyggelse. Farhågor om en förortssilhuett framfördes och i det sammanhanget lyftes Akers Brygga i Oslo fram som ett lyckat exempel. Flera var negativa till den föreslagna byggnaden Klara Torn med höjd på 100 meter med 30 våningar. Med sin placering skulle tornet störa stadens symbol - Stadshuset.

Olika synpunkter på den föreslagna överdäckningen av spårområdet framfördes. Det kan uppstå säkerhetsrisker som kriminalitet och terrorism i stationsmiljön. Åsikter fanns att överdäckning av spår skulle vara omodernt och jämförelser gjordes med t.ex. Berlin där den nya centralstationen och spårområdet glasats in för att istället synliggöra järnvägen. Det påpekades att en överdäckning är kostsam och konstruktionen skulle förhindra en framtida flexibilitet kring spårläggningen och ett möjligt framtida behov av ett tredje spår. En annan åsikt var att det måste ske en radikal omvärdering av arkitekturen och det framfördes att det nu råder en renässans för ornamentik. Staden borde ha tydliga riktlinjer för gestaltningen som byggherrar och arkitekter skulle vara skyldiga att förhålla sig till. Ett förslag att flytta Centralen till Norra Station eller Södra Station framfördes för att också göra det möjligt att i framtiden gräva ner Centralbron. I det sammanhanget fanns också en idé om att låta tågen vända i Uppsala eller Södertälje istället för vid centralstationen.

Vidare framfördes att det är viktigt att synkronisera alla tänkbara trafikslag så att det blir en mångfald av transportmöjligheter. Här lyftes som exempel fram taxi, bilpool och länsbussar.

Det fanns ett önskemål om att ett planförslag med färre antal byggnader även skulle redovisas. Slutligen framfördes att med den nya bebyggelsen och omdaning av bangården skulle bättre stråk till Kungsholmen skapas, och Kungsholmen skulle på så sätt få ett mer centralt läge.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom parkmiljögruppen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på att det planeras både för en omdaning av bangården och en utveckling av city till att bli mer levande med bättre kommunikationer i framkant och att stråk skapas mellan de olika stadsdelarna.



Kommunikationer

Det finns mycket goda förutsättningar för att skapa en kommunikationsmodell med alla tänkbara trafikslag nuvarande såväl som framtida (t.ex. spårbil). Med en tät stad är det angeläget att minska biltrafiken genom att göra resandet med kollektivtrafik, bilpool, taxi, cykel och gång så attraktivt och bekvämt som möjligt. Det är viktigt att ha resenärens behov i fokus och anpassa trafikslag därefter. Med smartkortlösningar underlättas övergång mellan de olika trafikslagen t.ex. mellan tåg och bilpool.

Bangården och centralstationen

Genom överdäckning av spårområdet förlorar området ett kulturvärde genom att en industriell epok görs osynlig. Å andra sidan om ingen överdäckning görs reduceras möjligheter till ny bebyggelse radikalt och en barriär mellan stadsdelarna kvarstår. Om en överdäckning av olika skäl inte skulle vara genomförbart bör som ett alternativ till överdäckning möjligheten att glasa in spårområdet prövas. Därigenom skulle resenärerna få en klimatskyddad miljö. Genom en överdäckning omöjliggörs en flexibilitet om framtiden skulle utvisa att spårömläggningar skulle behövas.

Centralstationen som byggnad är en juvel i området och borde ha en mer framträdande framtoning än idag. Platsen framför stationsbyggnaden behöver göras större och sammanlänkas med Järnvägsparken för att skapa en rumslig mötesplats för resenärerna.

Gestaltning av bebyggelsen

I förslaget till översiktsplan 2009 sägs om Västra City att vid omvandlingen av kvarteren i city ska innerstadens kulturhistoriska värden beaktas samt även stadens vattenfronter, silhuetter och topografi.

Det är viktigt att staden i ett kvalitets- och miljöprogram ställer krav på miljöprofil och utformning av byggnader och mark redan vid markanvisningarna.

Det första alternativet i programmet med kvartersbebyggelse med en höjd på maximalt åtta våningar är positivt genom att stadssilhuetten då inte påverkas i lika hög grad och att city därmed binds ihop med stenstaden. Byggnadernas fasader bör få en variation i höjd, form och färg för att bryta mot den idag strama och enhetliga arkitekturen i området.

En fördel med kvartersalternativet är att innergårdar blir mer bullerskyddade. Dessa gårdar måste få väl tilltagna ytor och förses med mycket grönska som



kompensation till de få grönytor i området. Särskilt viktigt är detta om förskolor och en skola kommer att förläggas dit.

Hållbar stadsdel

Förvaltningen ser mycket positivt på att programmet poängterar vikten av en hållbar stadsdel. När det gäller miljökraven bör erfarenheter dras från dagens stadsutvecklingsområden med miljöprofilering för att kunna ställa höga miljökrav på Västra City. Såväl kvalitets- som ett miljöprogram bör tas fram som ska vara styrande vid markanvisningen.

Det är också angeläget att stadsdelen görs tillgänglig för funktionshindrade.

Grönområden

Området är idag underförsörjt vad gäller grönområden för rekreation. Grönska är nödvändigt för välbefinnandet för boende, verksamma och besökare samt viktig som luftrenare. Enligt stadens parkprogram bör det finnas en grön oas inom 200 meters avstånd från bostaden. Särskilt viktig är närheten för barn och äldre. Gator bör trädplanteras och en ny park anläggas på angränsade ytor till planområdet. Om det i ett senare skede kommer att uppföras byggnader längs med Barnhusviken föreslår förvaltningen att det anläggs en lummig strandpromenad längs med viken och som förbinder Västra City med Vasastan, vilket överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

Social service

Enligt prognoser från utrednings- och statistikkontoret kommer 10-11% av befolkningen i ett första skede i ett stadsutvecklingsområde bestå av barn i skolåldern 6-15 år. Vad gäller andelen barn i åldern 1-5 år beräknar USK att det skulle behövas 100-120 förskoleplatser per 1 000 invånare. Enligt dessa beräkningar skulle således 700 nya lägenheter i Västra City medföra ca 140 skolbarn och medföra ett behov av ca 140 förskoleplatser, vilket innebär två förskolor med ca 70 barn per förskola. Förutom ytor för utelek i anslutning till förskolan krävs ytterligare närliggande ytor för lek inom kvarteren. Den rådande trenden idag är att allt fler barnfamiljer väljer att bo kvar i innerstaden.

Gruppbestäder kan inrymmas i vanliga lägenheter.