



STADSBYGGNADS
KONTORET

PLANPROGRAM FÖR UTVECKLING AV

Västra City



DNR 2008-03662-53, SAMRÅDSHANDLING AUGUSTI 2009

MEDVERKANDE

Förslaget till planprogram har tagits fram av Stockholms Stad och Jernhusen i samarbete med Banverket. Planprogrammet har tagits fram av Marie-Louise Öberg, Tengbom Stockholm. Illustrationer genom Rosenbergs Arkitekter samt Paju Arkitektur & Landskap, där inget annat anges. Flygfoton har tagits av Lennart Johansson, Stadsbyggnadskontoret.

Arbetsgrupp

Klas Groth & Ulla-Britt Wickström, Stadsbyggnadskontoret
Erika Björnsson & Britt-Marie Salmén, Trafikkontoret
Peter Granström, Exploateringskontoret
Jennie Kastengren & Håkan Johansson, Jernhusen
Charlotta Palmlund, Banverket
Sten Sedin, SL

Konsultgrupp

Alessandro Ripellino, Tord-Rikard Söderström, Morten Johansson, Tove Fogelström, Branko Kovacevic, Ola Keijer & Jonte Norin, Rosenbergs arkitekter – Stadsbyggnadsarkitekt

Johan Paju, Rikard Pettersson & Ida Kolaas, Paju Arkitektur och Landskap – Landskapsarkitekt

Anders Markstedt, Ingemar Nyberg, Elisabet Renlund & Pelle Envall, WSP – Trafikkonsult

Åsa Norman, Teresia Sibo, Åsa Fernell Modigh & Susanna Bruzell, Tyréns – Övergripande miljökonsekvensbeskrivning

Nils Ahlberg – Kulturmiljöanalys

Lars Marcus, Tobias Nordström, Malin Dahlhielm & Alexander Stähle, Spacescape – Stadslivsanalys

Rosie Kvål, Brandskyddslaget – Riskanalys och brandutredning

Anna Färm & Åsa Stenman, Tyréns – Bullerutredning

Maragreta Källström, AIX – Plattformsmiljö och varuförsörjning

Stefan Tyrbo & Johan Modig, WSP – Konstruktion

UNDERLAG

Vision Västra City, Rosenbergs arkitekter, augusti 2009

Kulturmiljöanalys, Nils Ahlberg, 2009-08-14

Stadslivsanalys, Spacescape, 2008-11-20

Västra City

INLEDNING & SAMMANFATTNING	4
Syfte med programmet	
Planprocessen & programsamråd	
UTVECKLINGEN AV CITY	8
Hållbart stadsbyggande	
PROGRAMOMRÅDET	10
Avgränsning & markägoförhållanden	
Historia	
Västra City idag	
TIDIGARE BESLUT & ANDRA FÖRUTSÄTTNINGAR	17
Citybanan	
Ombyggnad av bangården	
Spårväg City	
Översiktsplan	
Stockholm 2030	
Riksintressen	
Samband med andra projekt	
PROGRAMFÖRSLAG	22
Etapp 2012	
Etapp 2020	
Vision 2030	
FORTSATT ARBETE	50
MILJÖFRÅGOR	53
Miljöbedömning av planer	
Övergripande miljökonsekvensbeskrivning	
BILAGA:	
Övergripande miljökonsekvensbeskrivning, augusti 2009	

INLEDNING & SAMMANFATTNING

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. Området är i Stockholms stads översiktsplan utpekad som ett av stadens centrala utvecklingsområden för ny, blandad bebyggelse. I ett första skede har en mindre del av området bedömts kunna utvecklas – här benämnt Västra City. Området bedöms med sitt strategiska läge ha stor utvecklingspotential ur exploaterings-synpunkt. Samtidigt kan en utveckling av Västra City möjliggöra bättre samband i staden och förbättra dess kontakt med vattnet.

Järnvägsspåren är idag den enda och viktigaste förbindelsen för den spårbundna gods- och persontrafiken över Mälarsnittet. Samtidigt utgör spåren och kringliggande trafikleder barriärer i staden som försämrar kontakten mellan City och stadsdelarna Vasastaden och Kungsholmen. För att möjliggöra en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken finns ett behov av att anpassa bangården och stationskomplexet. Stockholm C, inklusive Cityterminalen, är Sveriges största bytespunkt för kollektivtrafiken och för att möjliggöra både ett effektivare resande och en attraktivare stationsfunktion behöver dess utformning ses över. Plattformarna bör breddas och förlängas, tillgängligheten förbättras och kommunikationen och sambanden inom stationsmiljön bör förenklas och göras tydligare för resenärerna. I och med att pendeltågstunneln Citybanan färdigställs 2017 minskar trafiken tillfälligt på Stockholm C. Det finns då en praktisk möjlighet att genomföra större ombyggnader av spårområdet inklusive en överdäckning av plattformsområdet. Om en överdäckning är möjlig finns goda förutsättningar att förverkliga intentionerna i översiktsplanen kring en utvidgning av City. I dialog med Banverket har därför ett gemensamt arbete initierats för att ta fram en långsiktig vision för områdets framtida utveckling.

Förändringen av Västra City har emellertid redan påbörjats. Hotell- och kongressanläggningen Stockholm Waterfront uppförs på den plats där Klara postterminal tidigare låg. Väster om bangården står kontorshuset Klarabergshuset färdigt och invid detta uppförs nu Kungsbrohuset. På Kungsbron 2 står ytterligare ett nytt kontorshus färdigt. Omvandlingen av Norra Bantorget är slutförd med hotell, bostäder och kontor.

Genom föreliggande programhandling har Stadsbyggnadskontoret inlett ett programarbete för en omvandling av området kring Stockholms central-station och Cityterminalen, dvs området mellan Klarastrandskopplet, Vattugatans förlängning, Vasagatan och Kungsbron/Kungsgatan. Föreslagen utveckling av Västra City innebär att Stockholms centrala delar utvidgas med ny stadsbebyggelse genom en överdäckning av spårområdet. I en första utbyggnadsetapp bedöms ett mindre område mellan Klarabergshuset och befintligt spårområde kunna bebyggas. Om en överdäckning av bangården är möjlig kan nästa utbyggnadsetapp ske mellan Kungsgatan och Vattugatan.

Ställningstaganden kring den framtida stationslösningen, Cityterminalens behov och utformningen av spårområdet är grundläggande förutsättningar för projektet. En ombyggnad av spårområdet och bangården förutsätter en förstudie med efterföljande järnvägsutredning. Banverket har inlett denna process. Beslut om fortsatt utredning kommer att tas efter avslutad förstudie, troligtvis kring årsskiftet 2009/2010.

Programförslaget innebär en överdäckning av spårområdet för ny blandad stadsbebyggelse och en möjlighet att utveckla en mer funktionell och kapacitetsstark stationslösning inklusive bussterminal. Områdets mycket centrala och kommunikationsnära läge i staden, likaväl som de ekonomiska förutsättningarna för en överdäckning, talar för ett effektivt markutnyttjande. Den högre skalan ska bidra till att skapa en vital stadsdel som trots sin täthet har såväl goda vistelse- som boendevärden.

Västra City ska planeras och utformas för att bli 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 del av staden som är levande dygnet runt, med en blandning av funktioner och innehåll. 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. I nord-sydlig riktning är kontakten med vattnet och Riddarfjärden betydelsefull och en kvalitet att tillvarata i det offentliga rummet. I öst-västlig riktning ska kopplingarna mot Blekholmsterrassen och Klara Sjö förbättras.

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. 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 tillåts därigenom växa över spårområdet ner till vattnet.



Ett förverkligande av programförslaget kräver en samsyn bland samtliga berörda parter för att nationella, regionala och lokala intressen ska kunna förenas. Med utgångspunkt från stadens programhandling samt Banverkets förstudie är avsikten att formulera en gemensam slutlig vision för området och skapa tydliga incitament för aktörer både i den offentliga och i den privata sfären. Förändringarna av Västra City är både tekniskt komplicerade och kostsamma att genomföra. Ett effektivt utnyttjande av marken med både hög täthet och skala är en förutsättning för att projektet ska vara möjligt att genomföra.

Hållbarhet är en viktig aspekt vid utvecklingen av Västra City, såväl ur miljömässig, ekonomisk- som social synvinkel. Västra City har potential att bli ett bra exempel på hur befintliga stadskärnor kan utvecklas för att skapa förutsättningar för nya livsstilar och ta ett stort steg mot en ny stadskultur med fokus på hållbar stadsutveckling. En sådan utveckling skulle kunna bidra till att profilera regionen, göra den ännu mer attraktiv för människor och företag och skapa tillväxt och ekonomisk utveckling på lång sikt, något som skulle gynna långt fler än stockholmarna. För att detta ska bli möjligt krävs en samsyn och samverkan bland alla berörda parter och ett långsiktigt åtagande vad gäller genomförande och uppföljning.

Västra City som en *miljösmart* stadsdel kan innebära att byggnader och stadsrum optimeras ur ett hållbarhetsperspektiv, att ny teknik används och att områdets strategiska läge i staden förvaltas där bl.a. närheten till Stockholm C ger unika möjligheter att uppmuntra till kollektivt resande. Förutsättningar för en enkel miljövänlig vardag ska skapas för dem som i framtiden ska besöka, arbeta och leva i området.

Om en överbyggnad av spårområdet är möjlig är det en unik chans för Stockholm att växa till en tätare, tryggare och mer miljövänlig stad. Många frågeställningar kring stadsbild, kulturmiljö och hur framtidens Stockholm ska fungera ställs här på sin spets. Därmed finns anledning att ta fram en aktuell och övergripande vision för hur Västra City kan utvecklas i framtiden. Många detaljer, som bebyggelsens utformning och funktion, kommer att studeras i det fortsatta detaljplanearbetet.

Syfte med programmet

Programmet syftar till att tillhandahålla ett bra beslutsunderlag för de strategiska frågor som en omdaning förutsätter genom att belysa möjligheterna att genom en framtida överdäckning av spårområdet planera för ny bebyggelse inklusive en utveckling av stationsfunktionerna. Programmet illustrerar hur områdets potential kan tillvaratas för ny blandad bebyggelse på kort och lång sikt. Genom att studera det stora sammanhanget redan nu säkerställs att de tidiga etapperna ingår i en långsiktig och hållbar vision för områdets utveckling. Programmet ska också påvisa bra principlösningar som möjliggör etapputbyggnader och klargör när strategiska beslut måste tas.



Detaljplaneprocessen

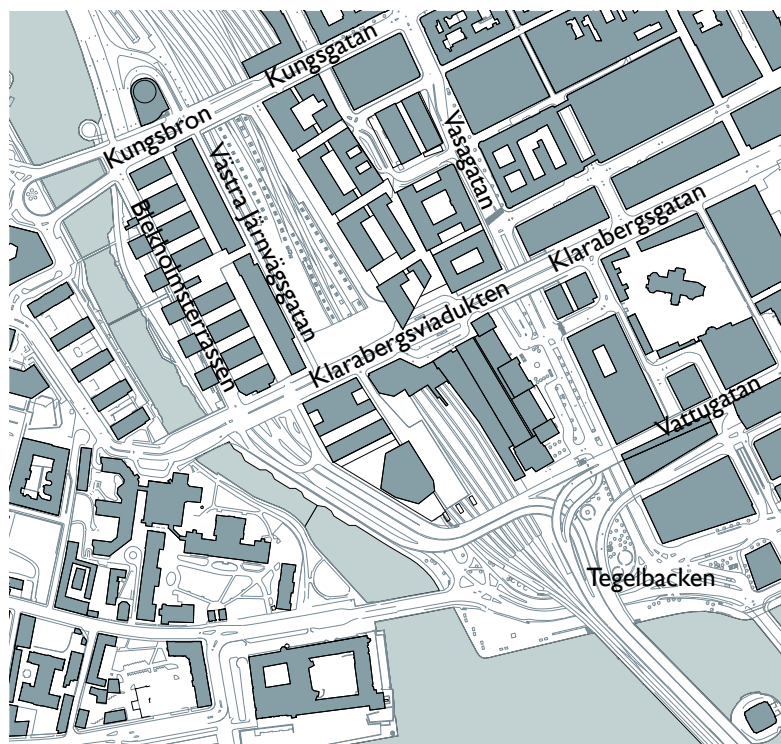
Planprocessen & programsamråd

Programsamråd är ett tidigt skede i den process som leder fram till en ny detaljplan. Syftet är att programmet ska utgöra diskussionsunderlag för den förestående utvecklingen av Västra City. Under programsamrådet ges berörda sakägare, boende, myndigheter, allmänhet m.fl. tillfälle att lämna synpunkter. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget och ge möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede. Efter programsamrådet sammanfattas och kommenteras inkomna synpunkter i en remiss- och samrådsredogörelse. Därefter tar stadsbyggnadsnämnden ställning till det fortsatta planarbetet. Ytterligare tillfälle för dialog ges vid plansamråd och utställning av detaljplanerna.

Under programsamrådet görs en inledande miljöbedömning i enlighet med Miljöbalken 5 kap. Enligt reglerna för miljöbedömning av planer och program ska detaljplaner behövsbedömas, det vill säga kommunen ska utifrån kriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen om miljökonsekvens-beskrivningar bedöma om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Är så fallet ska detaljplanen återföljas av en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt PBL 5 kap 18 § och Miljöbalken 6 kap 11 §.

Stadsbyggnadskontoret har i detta skede gjort bedömningen att den planerade utvecklingen kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Därför har en övergripande redovisning av miljökonsekvenserna gjorts. I detaljplaneskedet avses en miljöbedömning med tillhörande MKB upprättas och samrådas kring.

Stadsbyggnadsnämnden godkände 2009-05-14 en startpromemoria för fortsatt planering av Västra City, med uppdrag att upprätta planprogram och genomföra programsamråd (Dnr 2008-03662-53). Ett tidigare förslag till program för Västra City var på samråd under våren 2000. Dåvarande programarbete hade delvis andra planeringsförutsättningar som utgångspunkt varför ett nytt program nu har tagits fram. Området kommer att detaljplanläggas i etapper. Enligt skisserad tidplan kan detaljplanen för en första etapp vinna laga kraft under 2011.



Situationsplan

UTVECKLINGEN AV CITY

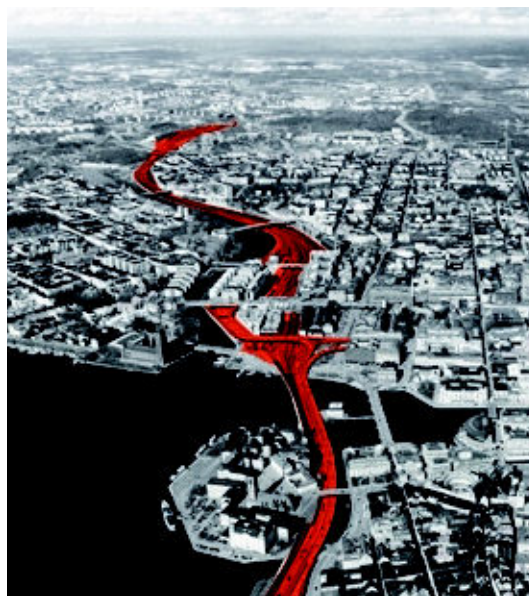
City utgör Sveriges och Stockholms ekonomiska, administrativa och politiska centrum. City är Stockholms viktigaste arbetsplatsområde och ett centralt offentligt rum för många av regionens invånare och besökare. Det är centrum för kulturella likväl som kommersiella verksamheter. Staden har sedan 1990-talet aktivt arbetat för en förnyelse av City med fokus på att skapa attraktiva gatumiljöer och moderna kommersiella lokaler. Sedan 2000-talets början har staden arbetat i nära samverkan med både privata och offentliga aktörer för att få till stånd fler bostäder i City och skapa en mer levande stadsmiljö dygnet runt.

Centrala Stockholm har en särställning i Stockholm-Mälarenregionen och fungerar på många sätt som tillväxtmotor för hela landet. I innerstaden finns merparten av regionens kultur- och nöjesutbud och en mängd företag och verksamheter med hög internationell profil. Här finns också många attraktiva områden på Stockholms bostadsmarknad. Det är viktigt att City även i framtiden behåller sin betydelse för regionen och landet. Cityförnyelsen ska tillgodose dagens och framtidens behov av citynära bostäder, moderna kontorslokaler, publika verksamheter och service. Genomförandet ska präglas av hållbart stadsbyggande med miljöeffektiva lösningar. En tät stad i de centrala delarna av regionen främjar i flera avseenden en sådan utveckling inte minst genom goda möjligheter till hållbart resande. På detta sätt stärks Citys roll som stockholmarnas gemensamma mötesplats.

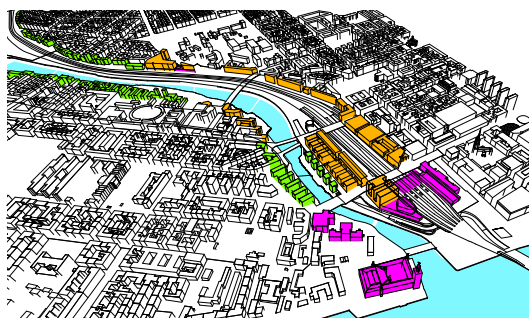
Det pågår för närvarande en rad utvecklingsprojekt i City. Fokus ligger på att skapa intensiva stadsmiljöer med attraktiva huvudstråk. Sambanden mellan viktiga offentliga rum ska utvecklas liksom Citys kontakt med vattnet. Vattnet spelar en central roll i Stockholms byggnadstradition som på sikt i högre utsträckning ska nyttjas som en resurs och kvalitet i stadens offentliga rum. Parkfrågorna och bebyggelsens möte med vattnet ska särskilt uppmärksammas i den fortsatta planeringen.

Ny bebyggelse ska bidra till en blandning av funktioner och modern arkitektur. Inriktningen för områdets utveckling är att planera för ett utvidgat cityområde med bättre kopplingar mot omgivningen. Ett större influensområde för City ökar möjligheterna att tillvarata områdets strategiska läge och höga tillgänglighet med nya bostäder, kontor och publika verksamheter. Om- och tillbyggnader av befintlig bebyggelse kan studeras för att göra stadskärnan än mer livaktig. Bland annat är det stadens strävan att få in ett större antal bostäder i City. Generellt kan prövas tillägg till bebyggelsen med ett par våningar samtidigt som Stockholms karaktäristiska silhuett och vattenfront måste beaktas. För ökad trygghet och säkerhet i City är det angeläget att skapa attraktiva stadsmiljöer med levande bottenvåningar i kombination med nya bostäder. Detta för att göra staden befolkad under dygnets alla timmar.

Vasagatan och Klarabergsgatan utgör två av Citys framtida paradgator som länkar Norra Bantorget med Tegelbacken respektive Klarabergsplan med Sergels Torg. För att lyfta fram mötet mellan Vasagatan och Klarabergsgatan i stadsbilden kan om- och påbyggnader av befintliga byggnader på platsen prövas. Klarabergsgatan utgör del i en betydelsefull axel mellan Kungsholmen och City och är ett viktigt stråk för att bättre koppla samman Västra City med det traditionella City.



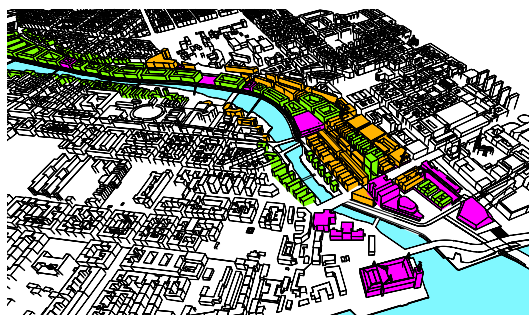
Spårområdet och Klarabergsleden utgör en kraftig barriär i staden



Området idag

Bebyggelsen längs spårområdet innehåller kontor och hotell som vänder sig bort från bangården. Verksamheterna och utformningen av bebyggelsen accentuerar barriären mellan Norrmalm och Kungsholmen

- offentliga byggnader
- bostäder
- arbetsplatser/kontor/hotell



Visionen, området i framtiden

Bostäder blandas med kontor och offentliga lokaler. Målsättningen är att området ska bli befolkad dygnet runt och stadsdelen ska bli mer levande

Utbyggnaden av Citybanan och en överdäckning av bangården är några av de större utvecklingsfrågorna i stadens centrala delar. Västra City utgör den primära utvecklingspotentialen i området. Den övergripande visionen för utvecklingen kring och över spårområdet innebär en överdäckning och en stadsutveckling från Tegelbacken till Karlberg. Den planerade bebyggelsen består av *Barnhusviken* norr om Kungsbron, respektive *Västra City* söder om Kungsbron.

Idag ligger bangården och Klarastrandsleden som barriärer vilka delar av staden. I visionen binds stadsväven samman för att bilda en kontinuerlig stad. Ovan den nya marken bildar nya gator och platser en generell, utbyggbar struktur som möjliggör en etappvis utbyggnad.

Utvecklingen kan ses som en förlängning av City, en utvidgning av Stockholms mest vitala delar. Nya tvärgående stråk i öst-västlig riktning förbinder staden med vattnet och ger nya intressanta kopplingar mellan Norrmalm och Kungsholmen. Ett stort tillskott av både bostäder och lokaler är möjligt.

Strategin att överdäcka området innebär att staden förtätas i enlighet med stadens översiktsplan. Västra City och Barnhusviken kan beskrivas som nya årsringar i Stockholms utveckling.

Hållbart stadsbyggande

Städer blir allt viktigare för att uppnå ett hållbart samhälle vad gäller miljö, ekonomisk och social utveckling. Allt fler människor runt om i världen väljer att bo i städer. Några av storstadens fördelar är möjligheten till förtätning och på så vis optimera nyttjandet av kollektivtrafik, teknisk försörjning och annan redan befintlig service. Stadsutvecklingen kommer därför att ha en stor inverkan på hur vi lever, arbetar och hanterar miljön i framtiden. Utmaningen ligger i att skapa goda livsmiljöer för människor i alla åldrar och livssituationer och samtidigt skapa en hållbar tillväxt. Effektiviserad energianvändning, minskad användning av fossila bränslen och smarta transportsystem med bättre samordning är grundstenar för hållbar stadsutveckling.

Bara inom EU-området står idag byggnader för ca 40 % av energianvändningen. Samtidigt visar flera projekt att nya och befintliga tekniska lösningar för byggnader och transporter kan minska energianvändningen till långt under snittet av medelförbrukningen. Avancerad miljöteknik och kunnande kring hållbar stadsutveckling kommer att efterfrågas alltmer i industrinationer såväl som i utvecklingsländer.

Målsättningen i Västra City är att kombinera ett hållbart stadsbyggande med goda boendekvaliteter.

PROGRAMOMRÅDET

Avgränsning & markägoförhållanden

Västra City avgränsas i norr av Kungsgatan, i öster av Vasagatan samt av Riddarfjärden och Klara sjö i söder och väster. Planprogrammet behandlar området mellan Vattugatan, Blekholmsgatan, Kungsgatan och Vasagatan.

Programområdet berör främst fastigheterna Norrmalm 5:3 och Terminalen 1 samt i mindre del kringliggande fastigheter. Området omfattar ca 14 hektar. Huvudsaklig markägare är Jernhusen AB genom dotterbolag med staden m.fl. som mindre fastighetsägare. Banverket förvaltar statens järnvägsanläggning och har ett olokaliserat servitut för allt som ingår däri.

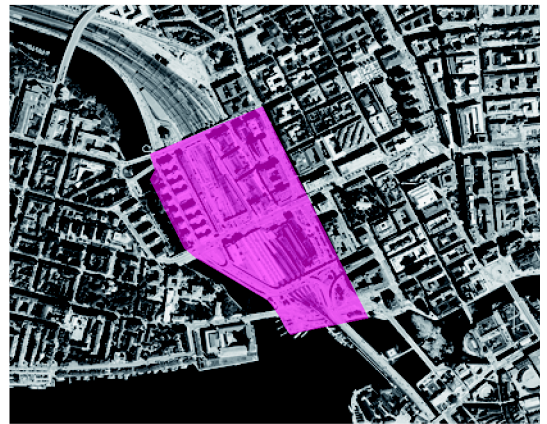
Historia

Västra City ligger dels på den tidigare Blekholmen mitt i Klara sjö, dels på mark som successivt fyllts ut från 1600-talet fram till 1800-talets slut. Kring mitten av 1700-talet hade Blekholmen och Norrmalm vuxit ihop genom en kontinuerlig utfyllnad av Klara sjö. Gatunätets rutnätsstruktur är en följd av 1600-talets stadsplanereglering. Stadsdelens äldsta byggnad är Klara kyrka, med medeltida anor men uppbyggd på 1500-talets slut.

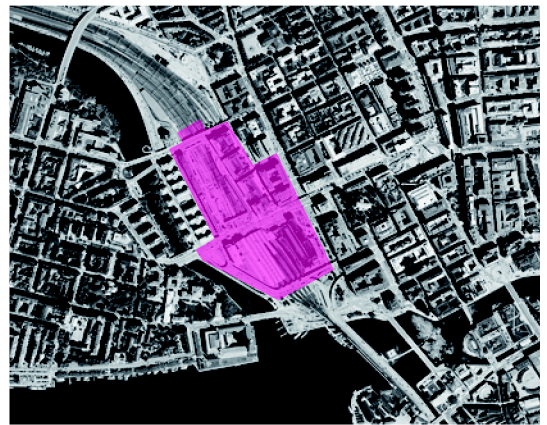
Bron över till Kungsholmen låg tidigare i Gamla Brogatans förlängning och kan ha tillkommit redan i slutet av 1500-talet. Idag ligger Blekholmsbron här. Stadshusbron längre söderut hade en första föregångare i en lång flottbro av trä som byggdes kring 1670. Nuvarande bro uppfördes i samband med Stadshusbygget 1911–23. Stadshuset är ett av de få svenska byggnadsverk som är kända världen över. Kajerna utmed Klara Mälarstrand har anlagts successivt.

Västra City har stor betydelse för förståelsen av Stockholms historia och identitet som uttryck för en av de viktigaste faserna i stadens utveckling och med järnvägen som drivande kraft bakom denna. Utbyggnaden av järnvägsområdet var en följd av sammanbindningsbanan för järnvägen. Centralstationen byggdes på utfyllt mark 1867–71. Detta var ett viktigt steg i landets industrialisering. I närheten av stationen etablerades post, tryckerier, tidningar, hotell och annan verksamhet. Den nya huvudgatan, Vasagatan, skapades genom att en äldre gata breddades och förlängdes mot söder. 1875–78 tillkom Vasabron som fortsättning över till Gamla Stan. Vid det norra brofästet byggdes 1895–98 Centralpalatset, landets första moderna affärs- och kontorshus, och strax därefter Rosenbad. Centralbron med sammanhängande biltunnlar och anslutande leder stod färdig 1967. Syftet var att avlasta Slussen samt att koppla Sveavägen genom Klaratunneln med södergående trafik.

Centralstationen har sedan den uppfördes byggts om och till flertalet gånger. Stationen, ritad av Adolf W Edelsvärd, byggdes på med en takvåning 1910 och 1925–27 tillkom den stora, välvda vänthallen bakom stationsbyggnaden. På 1950-talet gjordes en radikal fasadförenkling som tog bort den ursprungliga rika dekoren och samtidigt gjordes diverse invändiga ombyggnader och ytterligare en tillbyggnad mot spårområdet. Restaurangen i byggnadens södra del byggdes till 2006.



Västra City



Programområdet



Karta från 1805



Karta från 1913



Karta från 1951



Området 2006

På 1980-talet överdäckades delar av spårområdet med en tillbyggnad av stationsbyggnaden, den s.k. Övre hallen, Cityterminalen och ett kördäck till den numera rivna postterminalen. Cityterminalen och World Trade Center invigdes 1989. World Trade Center, med kontors- och konferenslokaler samt hotell, var en satsning för att främja export- och importindustrin i Sverige. I och med att World Trade Center stod klar avslutades City mot väster. Spetsen som kragar ut över Klarabergsplan symboliserar ryggen mot bangården och Kungsholmen.

Västra City idag

Västra City är Sveriges kanske mest tillgängliga plats, en självklar knutpunkt mellan internationella, nationella, regionala och lokala kommunikationer. City är det viktigaste arbetsplatsområdet i Stockholm och regionen, ett centrum för beslutsfattandet i Sverige och ett centralt offentligt rum både för regionens invånare som för besökare från hela världen. Med Stockholm C och direktförbindelsen med Arlanda kan inte bara hela Sverige nås utan också stora delar av världen. Närheten till Sveriges och Stockholms politiska och administrativa centrum, högklassiga kulturaktiviteter och koncentrationen av svenskt näringsliv ger en unik situation. Området har också en mycket värdefull kulturhistoria och stora stadsbildskvaliteter som ska bevakas och beaktas.

Västra City är många besökares allra första möte med staden. Området är unikt ur kommunikationssynpunkt. Varje månad passerar omkring sju miljoner människor Stockholm C, T-centralen och Cityterminalen, de flesta som gående och kollektivtrafikresenärer. Till Stockholms centralstation kommer fjärrtåg, regional- och lokaltåg. Det är den viktigaste noden i både pendeltågstrafiken och tunnelbanenätet. Bussar och tåg till flygplatserna i Arlanda, Skavsta, Västerås och Bromma avgår här. Likaså kommer huvudtillfarterna med bil här från norr till söder in i City.

Inom Västra City arbetar idag ca 6 000 personer. I och kring området finns flertalet hotell, restauranger och nöjesinrättningar som teater och casino. Knappt 250 personer bor i området, de flesta i bostadshusen utmed Blekholmsterrassen som uppfördes i slutet av 1980-talet.

Trots sitt centrala läge är Västra City inget område man idag väljer att vistas i. Området präglas av en storskalighet, både vad gäller kvarterens uppbyggnad och storlek som de enskilda byggnaderna i sig. Idag ligger bangården och spårområdet som en barriär och delar av staden. Till detta kommer den omfattande och komplexa trafikapparaten vid Tegelbacken. Busstrafiken, företrädesvis till Cityterminalen, varutransporterna till verksamheterna i och kring området och trafiken på Klarabergsplan gör att området till stor del präglas av motortrafiken.

Västra City är med Stockholm C, T-centralen och Cityterminalen en av Sveriges mest persontäta platser med mycket stora flöden av människor. Trots sin närhet till Stockholms absoluta centrum är området svagt förankrat i resten av staden och utgör inte en naturlig del av innerstaden. Det är också ett av stadens mest invecklade rumssystem där orienterbarheten långt ifrån alltid är god, vilket kan leda till både trängsel och

oro. Trots den stora mängden människor som befinner sig i området finns platser där få passerar eller uppehåller sig. I kombination med att Västra City i stort sett saknar inslag av bostäder bidrar detta till att området nattetid kan upplevas som ödsligt och otryggt.

Västra City har få högkvalitativa platser för varaktig vistelse. Klara Mäljarstrand och Tegelbacken domineras av trafikapparaten från slutet av 60-talet och upplevs som en baksida trots sitt viktiga och vackra söderläge mot Riddarfjärden och Stadshuset. Miljön är splittrad och sliten. Området är otillgängligt och svårt att röra sig i och är utformat med liten hänsyn till gångtrafikanter, cyklister eller gestaltningsmässiga värden. Den yttre miljön är allmänt nedgången, med undantag för kajen. Den potential som området har med fina utsiktspunkter och närheten till vattnet används inte.

Inom området har redan en viss förnyelse och omdaning påbörjats, t.ex. genom Stockholm Waterfront samt kontorshuset Klarabergshuset och Kungsbrosket. Över Blekholmsgatan har utbyggnaden av Blekholmstorget påbörjats.

Stockholms centralstation & Cityterminalen

Mitt i Västra City ligger Stockholms centralstation och Cityterminalen. Det är den självklara knutpunkten för tåg-, buss- och tunnelbanetraffiken. I dag är det, inklusive pendeltågsresenärerna, ca 70 miljoner resenärer som använder Stockholm C varje år. Det är både troligt och önskvärt att tågresandet ökar i framtiden, både med tanke på prognostiserad befolkningsökning som ur miljö- och hållbarhetsynpunkt.

Stockholm C har brister både när det gäller tågens framkomlighet som resenärernas komfort. Sett ur ett hållbarhetsperspektiv är det av lokalt, regionalt och nationellt intresse att säkerställa att det framtida stationskomplexet blir en effektiv och välanvänd bytespunkt. Jernhusen, vilka äger stationsbyggnaden, har påbörjat ett omfattande grundförstärkningsprojekt av byggnaden. Likaså har planeringen för en modernisering och en anpassning av stationen efter resenärernas behov av service och annat utbud påbörjats. Banverket genomför också en förstudie för att belysa hur bangården kan byggas om i syfte att öka stationens kapacitet samt förbättra resenärmiljön på plattformsnivå. Förstudien beräknas vara klar kring årsskiftet 2009/2010.

Centralhallen, stationens stora väntsal med det välvda taket, är till största delen ett tydligt och lättorienterat rum och är förutom dess södra del en intensivt använd mötespunkt. "Ring" är genom sitt strategiska läge ett viktigt riktmärke att förhålla sig till, särskilt när det gäller orienterbarheten mellan planen. Sambanden från Centralhallen till Cityterminalen och tunnelbanan är dock ibland oklara med flera entréer i undanskymda lägen. Anläggningen är fördelad på ett flertal våningsplan vilket gör att det är svårt att få en god överblick. Det kan exempelvis på grund av skymd sikt vara svårt att förstå att det är möjligt att från Centralhallen ta sig ut ur stationen via Vasaplan.



Stationsbyggnaden



World Trade Center och Cityterminalen



Centralhallen



Gångtunneln under Vasagatan

Från Cityterminalen avgår och ankommer varje dag cirka 800 bussar, främst långfärdsbussar i linjetrafik, flygbussar samt abonnerade bussar. Den långväga busstrafiken genomgår en snabb utveckling. Cityterminalen kan nyttjas i betydligt större utsträckning än idag innan dess kapacitetstak nås. Samtidigt har terminalen i nuläget vissa begränsningar, bl.a. för dubbeldäckade bussar som p.g.a sin höjd inte kan nyttja terminalen i full utsträckning. Terminalen är dessutom endast byggd för trafik norrifrån. Målsättningen är att öka trafiken och att även SL:s bussar ska kunna nyttja terminalen. De framtida kapacitetsbehoven för bussterminalen kommer att studeras ytterligare.

Cityterminalen fungerar idag i hög grad som en nord-sydlig passage för gående mellan Klarabergsgatan med Kungsgatan. Det är viktigt att terminalen i framtiden inte upplevs som en barriär som inskränker på rörelsestråken och möjligheten att röra sig i och genom området. Cityterminalen har på senare tid delvis byggts om, främst för att åstadkomma en attraktivare resemiljö och ytterligare butikslokaler.



Västra City idag

Trafik

Biltrafik, parkering & angöring

Biltrafiken i området har delvis Stockholms centralstation och verksamheterna i området som målpunkter, men framförallt är det möjligheten att nå Klarastrandsleden och Söderleden som alstrar trafik i området. Trafikfunktionen är viktig för att göra den centrala staden tillgänglig för hela regionen. Via Söderleden - Klarastrandsleden når man snabbt viktiga målpunkter i City och på Kungsholmen utan att behöva belasta så många av innerstadens gator. Biltrafiken från Centralbron och Klarastrandsleden når området via Tegelbacken, Klarabergsviadukten och Kungsbron. Norrifrån kommer en stor del av trafiken via Torsgatan/Vasagatan.

Trafiksituationen kring Stockholm C, Cityterminalen och World Trade Center fungerar i stora drag bra men är inte utformad med tanke på de trafikströmmar som verksamheterna i området genererar. Det finns flera olika entréer till Stockholm C och Cityterminalen och sambanden mellan dessa försvåras genom kvarterens storlek, planskildheter och enkelriktningar. Det är därför svårt att med bil orientera sig i området och veta hur man tar sig från en entrépunkt till en annan.

Möjligheten att öka kapaciteten på Klarastrandsleden norr om Kungsbron har studerats vilket sannolikt skulle öka trafiken på Kungsbron och Fleminggatan. Klarastrandsleden kommer att studeras ytterligare i samband med en framtida överdäckning vid Barnhusviken. En eventuell östlig förbindelse bedöms inte ha någon avgörande betydelse för trafikutvecklingen i området.

Ett 40-tal platser för korttidsparkering finns på Klarabergsgatan i anslutning till Cityterminalen och World Trade Center. Ytterligare drygt 40 platser finns söder om Centralplan. På Centralplan finns en kombinerad last- och angöringszon i anslutning till centralstationens huvudentré.

Taxi

Stockholms centralstation är den enskilt viktigaste punkten för angöring och avresa med taxi i Västra City. Taxiangöring finns idag i anslutning till stationsbyggnadens entréer vid Klarabergsplan, Centralplan och Vasaplan vid Arlanda Express. Sammanlagt finns 64 platser. Ytterligare 9 platser finns vid bussangöringen inom Cityterminalen. Omsättningen av taxibilar är mest intensiv vid Centralplan och som lägst vid Klarabergsplan. Taxiplatserna säkerställer en bra genomströmning när efterfrågan är som störst.

Kollektivtrafik

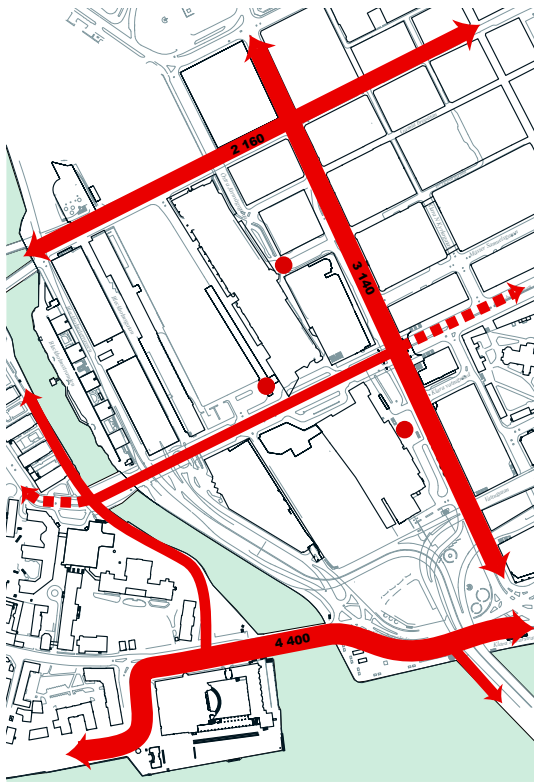
Stockholm C, T-centralen och Cityterminalen utgör tillsammans stadens viktigaste bytespunkt för kollektivtrafiken. Stockholm C trafikeras av såväl fjärr- och regionalståg som pendeltåg. T-centralen med samtliga tunnelbanelinjer nås planskilt genom en gångtunnel. Cityterminalen trafikeras främst av långfärds- och transferbussar.

Många busslinjer finns i anslutning till området, både innerstadsbussar och busslinjer till kranskommunerna. Dagens lokalbussangöring är splittrad med hållplatser på olika sidor av stationsbyggnaden, främst på Vasagatan, Klarabergsviadukten och Kungsbron. Ingen av SL:s stombusslinjer passerar idag entréerna till stationens huvudbyggnad. Linje 3 trafikeras Stadshusbron med Tegelbacken som närmaste hållplats. Linje 1 trafikeras Kungsbron från vilken de norra plattformarna inklusive Arlanda express och Cityterminalen kan nås.



Trafikflöden, fordon per vardagsdygn, samt korttidsparkering/angöring och taxiuppställning

● taxi ● parkering/angöring



Cykelflöden, cyklister per dygn

- befintlig cykelbana/cykelfält
- planerad cykelbana/cykelfält
- cykelparkering



Gångflöden, passerade per timme (Bild Spacescape)

Staden har tillsammans med SL påbörjat planering för en stadsspårvagn som med nuvarande förslag till sträckning skulle passera Västra City på Klarabergsviadukten.

Cykeltrafik

Antalet cyklar i Stockholm har ökat med 50 % de senaste tio åren. Kombinationen tåg och cykel ger en snabb och miljövänlig resa från dörr till dörr. Ur miljösynpunkt är det därför önskvärt att utveckla cykeltrafiken ytterligare. För att främja cyklandet krävs goda betingelser för cyklister både vad gäller framkomlighet, bekvämlighet, säkerhet som god tillgång till cykelparkering. Staden har som mål att cyklandet i Stockholm ska öka under alla tider på året. Den snabba ökningen av antalet cyklar i innerstaden innebär att antalet cykelparkeringsplatser bör öka ännu snabbare. Särskilt viktigt är cykelparkeringar i anslutning till stora knutpunkter för kollektivtrafiken.

Flera viktiga regionala cykelstråk tangerar Västra City. Cykelstråken närmast stationsområdet har dock låg standard. Nivåskillnaderna i området leder till omvägar för att ta sig mellan de olika cykelstråken. Likaså blir mötet med de starkt trafikerade huvudgatorna i området problematiska när dessa ska korsas, som exempelvis vid Tegelbacken.

De cykelstråk med flest cyklister är Vasagatan, Stadshusbron och Kungsgatan/Kungsbron. Vid Kungsgatan saknas dock både parkeringsmöjligheter som bra möjligheter att ta sig till Klarabergsviadukten och stationsbyggnaden. I stället är Vasagatan den naturliga anslutningspunkten för cykel. Cykelstråket från Norr Mälärstrand till Tegelbacken och vidare österut är en viktig länk, men från Tegelbacken är det svårt att ta sig norr-ut mot stationsbyggnaden.

Det finns ingen bevakad cykelparkering i anslutning till Stockholms centralstation, Cityterminalen eller World Trade Center. Majoriteten av cykelställen är heller inte väderskyddade. Ett fåtal cykelparkeringsplatser finns vid Arlandabanans entré. Det finns även en cykelparkering utanför Centralstationens entré på Klarabergsviadukten. En inventering har visat på en kraftig överbeläggning på cykelparkeringarna runt Stockholm C. Möjligheten att möta behovet av cykelparkering kring stationen ska studeras i det fortsatta arbetet.

I Stockholm stads Cykelplan från 2006 finns planerade cykelfält på Klarabergsgatan till Sergels Torg samt på Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan. Vid Bolinders plan i Klarabergsviaduktens förlängning planeras en cykelbana. Cykelbanorna kommer att anläggas under 2009.

Gångtrafik

Det är viktigt att skapa bra förutsättningar för gående i staden. Möjligheten att nå många målplatser till fots är en av de faktorer som bidrar till innerstadens attraktivitet. Gående bidrar till att aktivera stadens gator och platser, ger underlag för olika former av verksamheter och service liksom bidrar till ökad trygghet och säkerhet i det offentliga rummet.

Sett ur hållbarhetssynpunkt är det angeläget att främja gåendet i staden, vilket jämte cykeltrafik är viktigt framförallt för korta resor. För att ge bästa möjliga förutsättningar för gående ska därför stadens gator, stråk och publika platser vara av hög kvalitet och attraktiva att vistas i.

Det är många gående som rör sig i området. Förbindelsen längs Klarabergsgatan, mellan Klarabergsviadukten och Sergels Torg, är ett av Citys mest använda gångstråk med mer än 43 000 fotgängare/dygn. Framst är det pendeltågstationen som bidrar till det stora flödet. Framkomligheten för gående längs Klarabergsgatan är periodvis besvärlig på grund av de stora gångflödena, med trängsel på trottoarerna som följd. Flest gående är det på Klarabergsgatans södra gångbana där ca 4 500 personer/timme passerar. Klarabergsgatan i sig kan upplevas som en barriär med få övergångsställen, en bred körbana och höga hastigheter på de fordon som passerar.

Klarabergsgatan, Kungsgatan och Stadshusbron/Tegelbacken är de huvudsakliga öst-västliga förbindelserna för gående i området och förbinder Västra City med både Kungsholmen och City. Vasagatan och Blekholmsterrassen förbinder området med resten av staden i nord-sydlig riktning. Gångpassagen genom Cityterminalen en viktigt länk för gående mellan Klarabergsgatan och Kungsgatan. Promenadstråken längs Blekholmstranden, Norr Mälarstrand och Klara Mälarstrand är flitigt använda. Kopplingarna dem emellan är dock bristfälliga där inte minst trafikapparaten vid Tegelbacken inverkar negativt på upplevelsen av stråket.

Stockholm centralstation nås idag av gående på tre nivåer; från tunnelbanehallarnas nivå under Centralplan och Vasaplan, från gatunivån från Vasagatan samt från en nivå över markplanet via Klarabergsviadukten. I nedre hallen passerar omkring 10 000 personer/timme i rusningstid.

Rekreation, friytor och barnperspektiv

Inom Västra City finns få tillgängliga ytor för rekreation. Området har med sina fina utsiktspunkter och närhet till vattnet många goda lägen för rekreativa ändamål men få attraktiva platser. Västra Citys karaktär är formad av järnvägen och dess spårområde, vilka utgör en betydande barriär i staden. Den omfattande trafikapparaten vid Tegelbacken förstärker barriäreffekten och gör området svårtillgängligt. Det ska trots detta finnas tillgång till park- och grönområden inom gångavstånd för de som i framtiden ska bo i området. Stockholms stad har rekommendationer för tillgång till friytor vid planering av nya bostadsområden. Inom 200 meter från bostaden bör finnas möjlighet att tillgå en grön oas, att sitta i solen och att promenera. Inom 500 meter från bostaden bör finnas en plats för folkliv, bollspel och blomprakt.

Enligt Stockholms stads sociotopkarta finns flera viktiga gångstråk längs kajerna utmed Klara sjö. Broarna mellan Norrmalm och Kungsholmen är av stor betydelse för möjligheten att använda stadens öppna platser och grönsstruktur. Klara Mälarstrand och Blekholmstranden är friytor med höga värden för rekreation och utvistelse. Vid Klara Mälarstrand är utsikten en viktig kvalitet. Blekholmstranden, vilken är mer grönskande, erbjuder mer rofylld vistelse. Järnvägsparken utgör i dagsläget ingen högkvalitativ yta för vistelse utan kan upplevas som otrygg och ödlig. Järnvägsparken är i sociotopkartan markerad som "gles bebyggelse" och som område där friytor måste utvecklas.

Barn och ungdomar har särskilda behov som ska beaktas i den fysiska planeringen. Utvecklingen av Västra City ska leda till att en trygg boendemiljö för såväl vuxna som barn skapas. Området har idag få boende till följd av få bostäder. Därmed saknas exempelvis offentlig service som skola och förskola liksom iordningställda lekplatser i området. I den fortsatta planeringen av Västra City ska barnperspektivet beaktas utifrån stadens handlingsprogram "En god start för barnet".

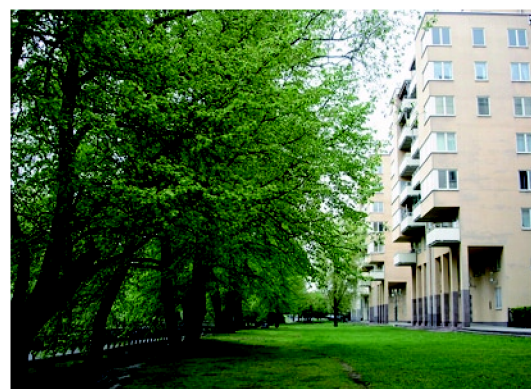


Utsnitt ur Stockholms Sociotopkarta

- värdefull friyta
- tät bebyggelse
- byggnad
- friyta med sociala eller kulturella värden
- gles bebyggelse
- område där friytor måste utvecklas
- gångstråk av stor betydelse



Bebyggelsen längs Blekholmsterrassen



Blekholmstranden

TIDIGARE BESLUT & ANDRA FÖRUTSÄTTNINGAR

Utbyggnaden av Västra City och fortsättningen längs Klara Sjö är ett mycket omfattande och komplext stadsbyggnadsprojekt. Området är i första hand en kommunikationsväg och Stockholm C är Stockholms och rikets viktigaste omstigningspunkt. En grundläggande förutsättning är att platsen ska bebyggas och utvecklas utan att utvecklingen av järnvägstrafiken inskränks eller att resenärsmiljön försämras.

Citybanan

Idag samsas all tågtrafik söderifrån mot Stockholm på två spår; pendeltåg, regionaltåg, långväga fjärrtåg och godståg. Just nu byggs Citybanan under Stockholms centrala delar. Citybanan är en tvåspårig järnväg i en ca 6 kilometer lång tunnel mellan pendeltågsstationen Stockholms södra och Tomtebodavägen. Banan fördubblar spårkapaciteten genom Stockholm och med fler spår blir det möjligt att öka turtätheten i rusningstid.

När Citybanan öppnas kommer pendeltågerna huvudsakligen att köra på de nya spåren medan övriga tåg kommer att köra via Stockholms central. När pendeltågerna inte längre trafikerar Stockholm C kan i stället regional- och fjärrtågstrafiken utökas.

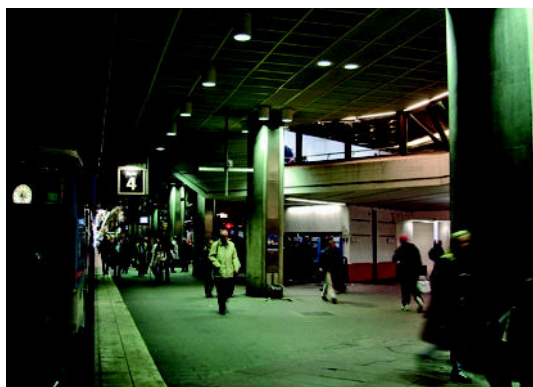
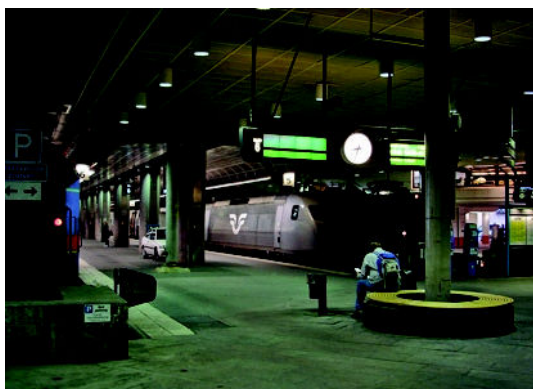
Två nya pendeltågsstationer för Citybanan byggs i innerstaden; Station City och Odenplan. Station City kommer att ha sin huvudentré från Klarabergsgatan. Ytterligare en entré kommer att finnas från Vasagatan via Orgelpipan 6. I samband med planeringen av den nya stationsentrén studeras möjligheterna till ny bebyggelse inom fastigheten. I anslutning till Citybanans stationer pågår ett arbete för att åstadkomma trygga och väderskyddade cykelparkeringar. Citybanan beräknas öppnas för trafik 2017.

Ombyggnad av bangården

Ett genomförande av Västra City-projektet förutsätter en överdäckning av spårområdet. En överdäckning är i sin tur beroende av ett mycket långsiktigt ställningstagande om bangårdens framtida utformning p.g.a. att överdäckningen låser utformningen av denna för mycket lång tid. En ombyggnad av bangården kan påbörjas först efter att Citybanan tagits i bruk.

Järnvägen har länge haft kapacitetsproblem i avsnittet förbi Stockholms centralstation. När Citybanan öppnar för trafik förändras trafiksituationen och antalet tåg bedöms i ett inledningsskede minska till hälften. Det ger möjligheter att utveckla annan typ av tågtrafik, men det ger också möjlighet att under en övergångsperiod göra större ombyggnader vilka inte är möjliga att genomföra med dagens täta trafik.

Nuvarande utformning av Stockholms centralstation är ett lappverk som vuxit fram under mer än ett sekel. Plattformarna är till vissa delar för smala för att vara komfortabla för resenärerna och blir stundtals överbelastade med säkerhetsrisker som följd. Trapphusen är placerade in på varandra i mitten av plattformarna och gångpassagerarna förbi dessa är i smalaste laget för att det skall kännas bekvämt att passera, särskilt när ett tåg passerar. Övriga gångstråk inom Stockholm C är svåra att hitta för



Dagens plattformsmiljö

ovana besökare, vilket till viss del ska förbättras genom de ombyggnader som nu ska påbörjas. Vidare är hela bangården krökt vilket medför svårigheter för tågpersonalen att ha uppsikt över alla dörrar i vagnarna när tåget skall avgå.

Banverket genomför för närvarande en förstudie där en framtida utformning av bangården studeras. Möjligheterna att överdäcka spårområdet med ny bebyggelse styrs i hög omfattning av vilket val Banverket slutligen gör beträffande lösning för den framtida spårtrafiken. Utformningen av bangården ger förutsättningar för överdäckningen genom att påverka hur och var de pelare som bär konstruktionen kan placeras. En överdäckning av spårområdet låser i sin tur utformningen av bangården. Efter förstudiens genomförande fattar Banverket beslut om planeringsprocessen ska gå vidare till nästa steg, en järnvägsutredning, samt vilka alternativ som i så fall ska studeras närmare. Förstudien beräknas vara genomförd till årsskiftet 2009/2010. Det finns i nuläget inte något beslut om genomförande och finansiering av en eventuell bangårdsombyggnad. Preliminära resultat från förstudien ligger till grund för programförslaget. Strukturen för överbyggnaden måste vara flexibel och möjlig att förändra för att passa den slutgiltiga konfigurationen.

Vid en ombyggnad skulle Banverket vilja förbättra resenärsmiljön med bredare plattformar och fler och mer utspridda upp- och nedgångar, vilket bl a motverkar trängseln. Det är också en strävan att skapa en tydligare struktur och bättre överskådlighet. Fler gångstråk och tydligare struktur kan i sin tur ge kortare gångvägar till målpunkter i staden. För att det ska vara möjligt att bygga bredare plattformar måste hela spårområdet breddas. Detta skulle kunna uppnås genom att riva det kontorshus som ligger mellan nuvarande Centralhallen och spårområdet, kallat hus C. En ny framtida utformning av spårområdet bör också vara så flexibel som möjligt så att den kan användas för olika trafikeringsscenarier som kan komma att utvecklas i framtiden. Exempelvis så skulle rakare spår och längre plattformar medge dubbla tåglängder mot idag och innebära både ökad trafiksäkerhet och högre kapacitet. Om plattformarna förlängs förskjuts tyngdpunkten i stationsanläggningen norrut och nya uppgångar skulle kunna anordnas till Kungsbron.



Hus C sett från Klarabergsviadukten

Spårväg City

SL och staden planerar för en ny spårväg mellan Värtan och Kungsholmen vilken på en del av sträckan knyts samman med den befintliga Djurgårdslinjen. Spårvägen föreslås gå längs Klarabergsgatan via Sergels torg, T-centralen och Stockholm C. Därefter till Kungsholmen via Bolinders Plan. Möjligheten att förlägga spårvägen i den i planprogrammet föreslagna Järnväggsgatan bör säkerställas. Detaljerade studier av spårvägens sträckning och hållplatslägen pågår för närvarande.

Ett införande av en ny spårväg kommer att påverka förutsättningarna för övrig trafik i City. Arbetet med SL:s förstudie och tillhörande MKB genomfördes under 2008. Arbetet med järnvägsplanen påbörjades under 2009. Spårväg City beräknas tas i drift 2013.

Översiktsplan

Arbetet med en ny översiktsplan pågår. Inriktningen för översiktsplanen är att den centrala staden fortsättningsvis ska stärkas. City ska vidareutvecklas i syfte att skapa en mer levande och attraktiv stadsmiljö. Viktiga lägen i innerstaden ska prioriteras, tillgängligheten till den centrala staden ska förbättras och det offentliga rummet ska hålla en mycket hög klass. Citys funktion som arbetsplats, för service och som offentligt rum för stockholmare och besökare ska stärkas. Möjligheten att tillskapa nya bostäder inom befintlig struktur är prioriterat. Västra City ligger inom område som utpekats som tät stadsbebyggelse.

Västra City utgör den primära utbyggnadspotentialen för den centrala stadens långsiktiga utveckling. Området bör betraktas som en utvidgning av dagens City som bättre länkar samman staden, primärt i öst-västlig riktning. En blandning av bostäder, service, kultur och arbetsplatser eftersträvas i kombination med en förbättrad bytespunkt för nationell, regional och lokal kollektivtrafik. Stadens kontakt med vattnet utgör en viktig resurs för områdets kvaliteter. Översiktsplanen beräknas antas av kommunfullmäktige under vårvintern 2010.

Västra City är även i gällande översiktsplan från 1999 utpekad som stadsutvecklingsområde.

Stockholm 2030

Vision Stockholm är en långsiktig och samlad vision från Stockholms stads sida för stadens framtida utveckling. I Stockholm finns en unik kombination av storstadens puls och naturens lugn, med god samhälls-service och närhet till vatten och natur. Här finns rena sjöar och vattendrag som erbjuder möjligheter till bad- och båtliv. Stadens kajer är i visionen tillgängliga och sjuder av folkliv.

Stockholm är och bör vara en region som drar till sig människor och näringsliv från andra delar av Sverige och världen, öppen för en mångfald av kulturer. Med förväntad befolkningsökning i Stockholm och Mälardalsregionen ställs krav på att utveckla allt från bostäder, kommunikationer och företagsklimat till vård, skola, omsorg och kultur. City bör mot denna bakgrund förnyas med nya bostäder och kontor som skapar en levande miljö under dygnets alla timmar.

Visionen beskriver en mångfald av attraktiva stadsmiljöer med egna identiteter där historiska kvaliteter i stadsmiljön kombineras med nya tillägg för stadens fortsatta tillväxt. Stockholm ska vara en sammanhållen stad utan fysiska och sociala barriärer. Genom nya och förbättrade förbindelser har stadens olika delar knutits ihop. Barriärer i form av stora trafikleder byggs bort genom tunnlar eller överdäckningar. I vision Stockholm 2030 har nya täta, miljövänliga och varierade stadsmiljöer vuxit fram med en blandning av bostäder och verksamheter.

Stockholm 2030 ska vara en ekologiskt hållbar storstad, på god väg att uppfylla målet om att vara fossilbränslefritt 2050. Stockholm ska vara världsledande på att utveckla, kommersialisera och tillämpa ny energi- och miljöteknik. Vid nybyggnationer ska miljövänlig teknik och miljövänliga material användas. Nya bostadsområden byggs miljövänligt och är internationella föredömen. Det sammanhållna Stockholm är en resurs- och energieffektiv stad med tekniska försörjningssystem som ligger i spetsen för tillämpning av ny miljöteknik. Här finns en storstadsmiljö som är ren, trivsamt och vacker.

Stockholm–Mälarenregionen ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan, som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. Stockholm ska vara den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest. Spårväg City bidrar till att ytterligare förbättra kollektivtrafiken. Ett förbättrat cykelvägnät bidrar till att fler cyklar i staden. Utvecklingen av Västra City, med nya bostäder på en överdäckning av bangården och en fortsatt stadsutveckling från Tegelbacken till Karlberg, går i linje med visionen.

Riksintressen

Västra City ligger inom det område som identifierats ha stora kulturvärden och därmed har utpekats som riksintresse "Stockholms innerstad med Djurgården". Här lyfts 1600- och 1800-talets stadsplanestruktur, stadens front mot vattnet samt Stockholms karaktärsdrag med broar, kyrkor och byggnader fram som några av de viktigare dragen i riksintresset. Västra City ligger också delvis inom det område som skyddas enligt kulturminneslagen 2 kap, där kulturlager och arkeologiska lämningar från medeltiden och framåt kan förekomma (Fornlämning 103).

Spårsystemet genom centrala Stockholm inklusive Stockholm C är av riksintresse för kommunikation. För att säkerställa funktionen i järnvägs-transportsystemet omfattar skyddet både befintliga och planerade anläggningar. Planprogrammets genomförande berör delar av Västra Stambanan, Ostkustbanan, det befintliga pendeltågsnätet och den framtida Citybanan. Västra stambanan och ostkustbanan utgör del av Trans European Network (TEN) och är därmed av internationell betydelse. Hänsyn till riksintressena måste tas i planeringen av det nya området.

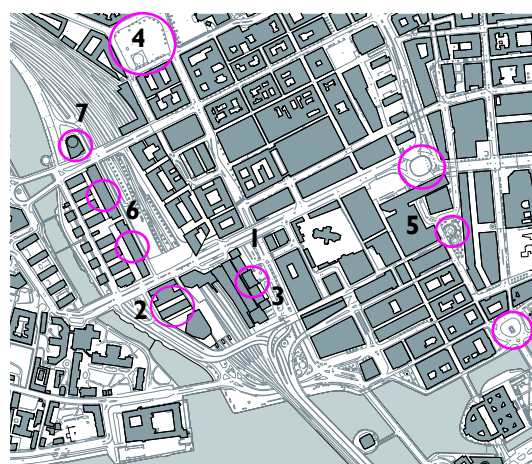
Stockholms centralstation är skyddat som enskilt byggnadsminne enligt kulturminneslagen. Skyddsbestämmelserna, vilka ännu inte är slutgiltigt fastställda, omfattar stationsbyggnaden, Centralhallen med Södrapaviljongen samt en rad interiörer. Byggnaden har i Stadsmuséets byggnadsklassificering blåklassats, vilket innebär att dess kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen. Byggnaden väster om stationsbyggnaden (Hus C) har enligt samma klassificering gulklassats, vilket innebär att byggnaden är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Samband med andra projekt

Utredning Klarabergsgatan

Klarabergsgatan är för många resenärer det första mötet med Stockholm. Det är entrén till City både för kollektivtrafiken och för övrig trafik från flera håll. Klarabergsgatan står inför en omfattande förändring som kommer att pågå under lång tid. Gatan har idag långt ifrån den karaktär som en huvudgata och affärgata i innerstadens mest centrala del bör ha. Målsättningen är att ge gatan en tydlig identitet där storstadspulsen med alla dess funktioner kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Citybanans entré är en ny viktig målpunkt som tillsammans med spårvägen ytterligare understryker Klarabergsgatans framträdande roll som "stationsgata".

I och med Spårväg City ses utformningen av gatan över. Spåren kan förläggas antingen mot en ny mittrefug i gatans mitt, eller längs gatans sidor. Ett hållplatsläge planeras vid Klarabergsviadukten. Klarabergsgatans södra gångbana, som idag har mest trängsel i hela Stockholm, föreslås breddas och förhållandena för cyklister ska förbättras och bli säkrare.



Projekt kring Västra City

1. Klarabergsgatan
2. Stockholm Waterfront
3. Upprustning av stationsbyggnaden
4. Norra Bantorget
5. Tre Torg/Södra Klara
6. Klarabergshuset & Kungsbrohuset
7. Kv Tågordningen

Stockholm Waterfront



Stockholm Waterfront
(Bild White Arkitekter AB/Jarl Asset Management AB)

Där Klara postterminal tidigare låg uppförs Stockholm Waterfront som förutom en kongressanläggning för ca 3 000 sittande personer rymmer hotell och drygt 30 000 kvm kontor och kommersiella lokaler. Stockholm Waterfront innebär både ett nytt landmärke och en ny högre skala i City och beräknas stå färdig 2010.

Upprustning av stationsbyggnaden



Stationsbyggnaden
(Bild Tengbom/Jernhusen AB)

Jernhusen har under 2008 påbörjat ett omfattande grundförstärkningsprojekt av stationsbyggnaden. Samtidigt planeras för en omfattande modernisering. Ambitionen är att skapa ett modernt resecentrum med ett blandat utbud av service, butiker och upplevelser samtidigt som byggnadens kulturhistoriska värde värnas. Den interna kommunikationen ska förbättras för att åstadkomma bättre resenärsflöden. Arbetet kommer att genomföras i etapper och beräknas vara klart 2012.

Norra Bantorget

Omdaning av Norra Bantorget är slutförd och området rymmer 120 bostäder, ca 40 000 kvm kontor samt en park. Ett nytt hotell på platsen invigdes 2008.

Tre Torg/Södra Klara

I projektet Tre Torg/Södra Klara jobbar staden tillsammans med Statens Fastighetsverk och andra fastighetsägare för att få till stånd bättre samband och ett förbättrat stadsliv mellan Sergels torg, Brunkebergstorg och Gustav Adolfs torg. Avsikten är att studera områdets kvalitéer och möjligheter till förnyelse och förbättringar. Kontorskvarteren kan tillföras nytt liv och attraktivitet genom fler bostäder, nya kommersiella lokaler i bottenvåningarna och upprustade offentliga rum.

Klarabergshuset & Kungsbrohuset

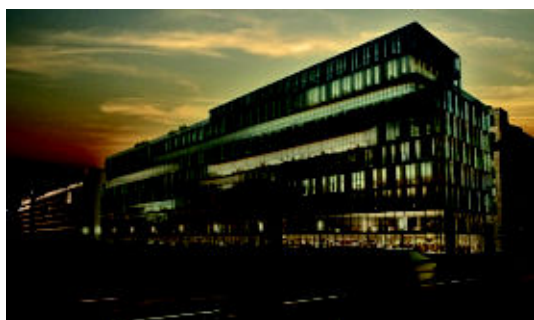
Väster om bangården står kontorsbyggnaden Klarabergshuset, vilken genomgick en totalrenovering 2006. Norr om Klarabergshuset uppförs ytterligare en kontorsbyggnad, Kungsbrohuset, vilket beräknas stå färdigt 2010.

Norra Stationsområdet

Planeringen för en utbyggnad av Norra Stationsområdet pågår och innebär att Norra Länken och Värtabanan däckas över med ny bebyggelse. Planerna inrymmer bland annat 6 000 nya bostäder och arbetsplatser för upp emot 33 000 människor. Projektet innebär att Stockholm och Solna tillåts växa ihop över spårområdet.

Kv Tågordningen

Ett planarbete för till- och ombyggnad av Banverkets driftledningscentral har påbörjats under 2009.



Klarabergshuset (överst) och Kungsbrohuset
(Bild Jernhusen AB)

PROGRAMFÖRSLAG

Västra City ska planeras och utformas som en ny modern och intressant stadsdel med bostäder, kontor och annan mer utåtriktad verksamhet. Området ska bli en livskraftig del av staden, präglad av god arkitektur med offentliga platser av hög kvalitet. Västra City utgör en del av Stockholms centrala offentliga rum och ska erbjuda en attraktiv och funktionell stadsmiljö, både för dem som besöker Stockholm och City som för dem som bor och arbetar i området. Nya gator och stråk ska bidra till att bättre länka ihop staden och förbättra kopplingarna mellan City, Kungsholmen och Norrmalm. Det offentliga rummets roll i staden får i detta sammanhang en än mer betydelsefull roll där samspelet och sambanden mellan befintliga och planerade offentliga stråk, platser och gator är av stor vikt.

Genom ny bebyggelse och nya gatudragningar skapas förutsättningar för ett utökat stadsliv där det är möjligt att nå många målpunkter till fots, vilket är en av de faktorer som bidrar till att göra innerstaden attraktiv. Stadens gator och stråk bör därför vara lika omsorgsfullt utformade som dess publika platser. De visuella sambanden i området är av stor betydelse. I nord-sydlig riktning är kontakten med vattnet och Riddarfjärden viktig och en kvalitet att tillvarata i det offentliga rummet. I öst-västlig riktning ska kopplingarna mot Blekholmsterrassen och Klara Sjö förbättras.

Västra Citys strategiska läge, med Stockholm C och direktförbindelsen med Arlanda, närheten till Sveriges och Stockholms politiska och administrativa centrum, koncentrationen av svenskt näringsliv och högklassiga kulturaktiviteter, ger en unik situation. Det utgör grunden för det framtida området och motiverar en hög koncentration av bebyggelse med en blandning av funktioner och innehåll. Ur ett hållbarhets- och ekonomiskt perspektiv bör verksamheter som är personintensiva lokaliseras hit eftersom Västra City har exceptionellt god tillgänglighet till kollektivtrafik och service. Läget, likaväl som de ekonomiska förutsättningarna för en överdäckning, talar för ett effektivt markutnyttjande. Den högre skalan ska bidra till att skapa en vital stadsdel som trots sin täthet har såväl goda vistelse- som boendevärden.

En målsättning är att utveckla Västra City till en del av staden som är levande dygnet runt, med en blandning av funktioner och innehåll. Utöver en utbyggd och effektiviserad bytespunkt för kollektivtrafiken planeras området för nya bostäder, arbetsplatser samt kommersiell och offentlig service. Genom ett större tillskott av bostäder rör sig fler människor i



Framtidsbild av överdäckningen från Tegelbacken till Karlberg (programområdet markerat)



Programförslag



Området idag - vy från Monteliusvägen



Ettapp 2012

området, vilket i sin tur bidrar till ökad trygghet. Staden har en uttalad önskan om 1000 nya bostäder i City, främst genom till- och påbyggnader av befintlig bebyggelse. Planerade bostäder i Västra City utgör ett bra komplement till dessa.

Närheten till Stockholms centralstation, City, Klara Sjö och Kungsholmen är kvaliteter i sig. Det är svårt att hitta ett bättre läge i Stockholm för ett renodlat cityboende. Samtidigt saknas idag service som skola och förskola till följd av få bostäder i området. Möjligheten till nya förskolor ska prövas i lämpliga lägen både inom och i nära anslutning till området. Likaså ska tillgången till friytor och rekreativsmöjligheter för framtida boende och verksamma i området beaktas. Förutom ett större inslag av bostäder ska bebyggelsen planeras med öppna och publika bottenvåningar som inbjuder till vistelse och bidrar till att skapa attraktiva stadsrum. Hit kan med fördel restauranger, caféer eller kulturverksamheter lokaliseras.

Den planerade bebyggelsen bör ges ett arkitektoniskt uttryck som understödjer Västra Citys läge i staden, kanske med märkesbyggnader. Även högre byggnader kan prövas i området. Bebyggelsen måste dock sättas i relation till såväl riksintresset Stockholms innerstad som övrig tillkommande bebyggelse inom och kring Västra City. Olika utformningsalternativ kommer därför att studeras i den kommande planeringen.

Västra City ska planeras som en miljösmart stadsdel. Området har stor potential att utgöra ett av Stockholms framtida exempel på hur en hållbar stadsutveckling kan ske i en komplex situation där infrastruktur-försörjningen är av största vikt. Befintliga barriärer kan överbryggas och staden kan utvecklas genom att utnyttja redan befintliga resurser och kvaliteter. Genom att förtäta staden, och därigenom optimera nyttjandet av kollektivtrafik, teknisk försörjning och annan redan befintlig service, kan ett mer hållbart samhälle uppnås vad gäller såväl miljö som ekonomisk och social utveckling. Målsättningen med Västra City är att utveckla ett hållbart stadsbyggande med goda boendekvaliteter samtidigt som stadens höga kulturhistoriska värden såväl som stockholmarnas tillgång till grönområden i sin närmiljö beaktas. Bebyggelsen bör utformas och uppföras med ny miljöteknik. Kollektivt resande liksom förutsättningarna för gång- och cykeltrafik ska främjas. Västra City ska planeras för en enkel miljövänlig vardag för dem som i framtiden ska besöka, arbeta och bo i området.



Ettapp 2020



Vision 2030

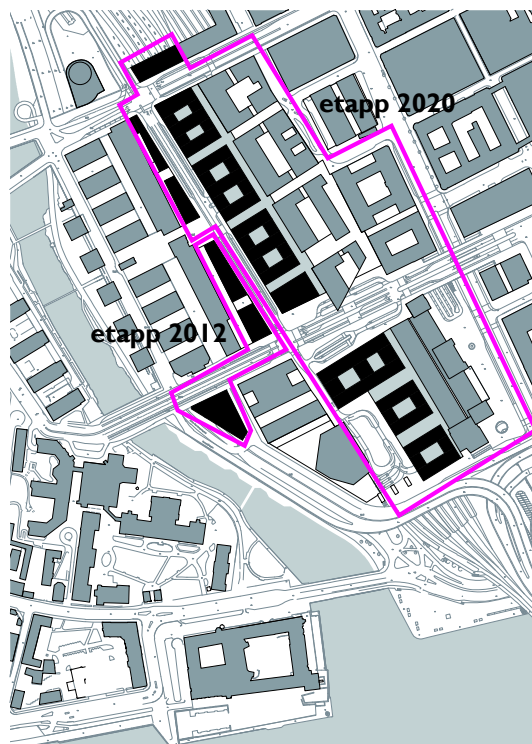
De komplexa förutsättningarna innebär att planeringen av Västra City kräver en samsyn kring nationella, regionala och lokala intressen. Stockholm C och Cityterminalen utgör en väsentlig del av stadens och regionens kollektivtrafikförsörjning. Området måste planeras och utvecklas för ny bebyggelse samtidigt som en mer effektiv och funktionell bytes- och kommunikationspunkt säkerställs.

Förslaget innebär att bangården överdäckas från Vattugatans förlängning till Kungsgatan. Ovan spår och plattformar planeras stationshallar med resandeservice, handel, parkering och teknikutrymmen. Stationskomplexet, som rymmer både dagens tågstation och bussterminal, blir den självklara noden i området. Buss- och spårvagnshållplatser ansluter till de nya stationshallarna. Ovan terminalerna planeras för bostäder och kontor blandat med lokaler för publika verksamheter. En ny gata, Järnvägsgatan, blir vid sidan av Vasagatan och Blekholmsterrassen den huvudsakliga nord-sydliga kopplingen i området. Gatan har förutsättningar att vid en framtida överdäckning förlängas norrut och knyta Tegelbacken och Västra City till området vid Barnhusviken. Genom nya och förbättrade stråk i öst-västlig riktning stärks Citys kontakt med Klara Sjö och Blekholmsterrassen.

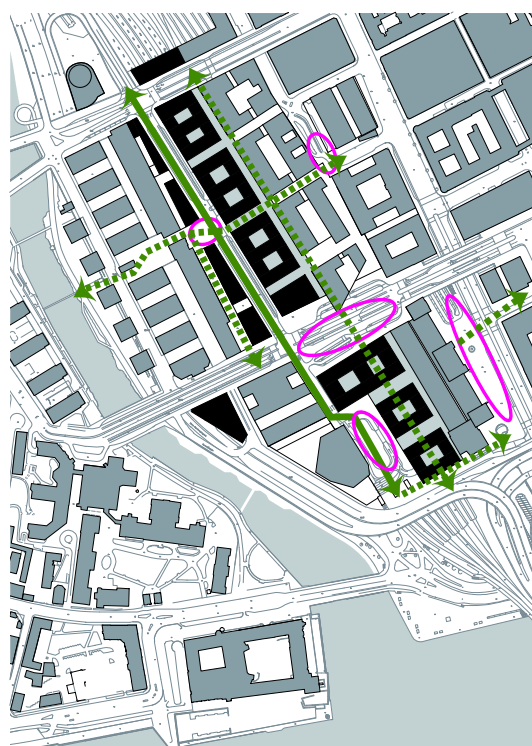
Det finns goda förutsättningar att hålla biltrafiksträngen låg i Västra City jämfört med om motsvarande byggnadstillskott skedde i mer perifera delar av staden. Sammantaget redovisar programförslaget ett tillskott på som mest ca 700 lägenheter. Nyttan med fler bostäder i City, tillsammans med områdets exceptionellt goda tillgång till samtliga kollektiva färdmedel, dess strategiska läge och närheten till befintlig service, motiverar ett lägre parkeringstal än dagens 1 parkeringsplats/lägenhet. I den fortsatta processen ska möjligheterna till parkering både för resenärer, boende och verksamma i området som övrig logistik för verksamheterna i Västra City utredas. Förutom att gång- och cykelstråken kompletteras och förbättras måste goda möjligheter till cykelparkering finnas, både i anslutning till stationskomplexet och för dem som bor och arbetar i området.

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. Genom att studera det stora sammanhanget redan nu säkerställs att de tidiga etapperna ingår i en långsiktig och hållbar vision för områdets utveckling.

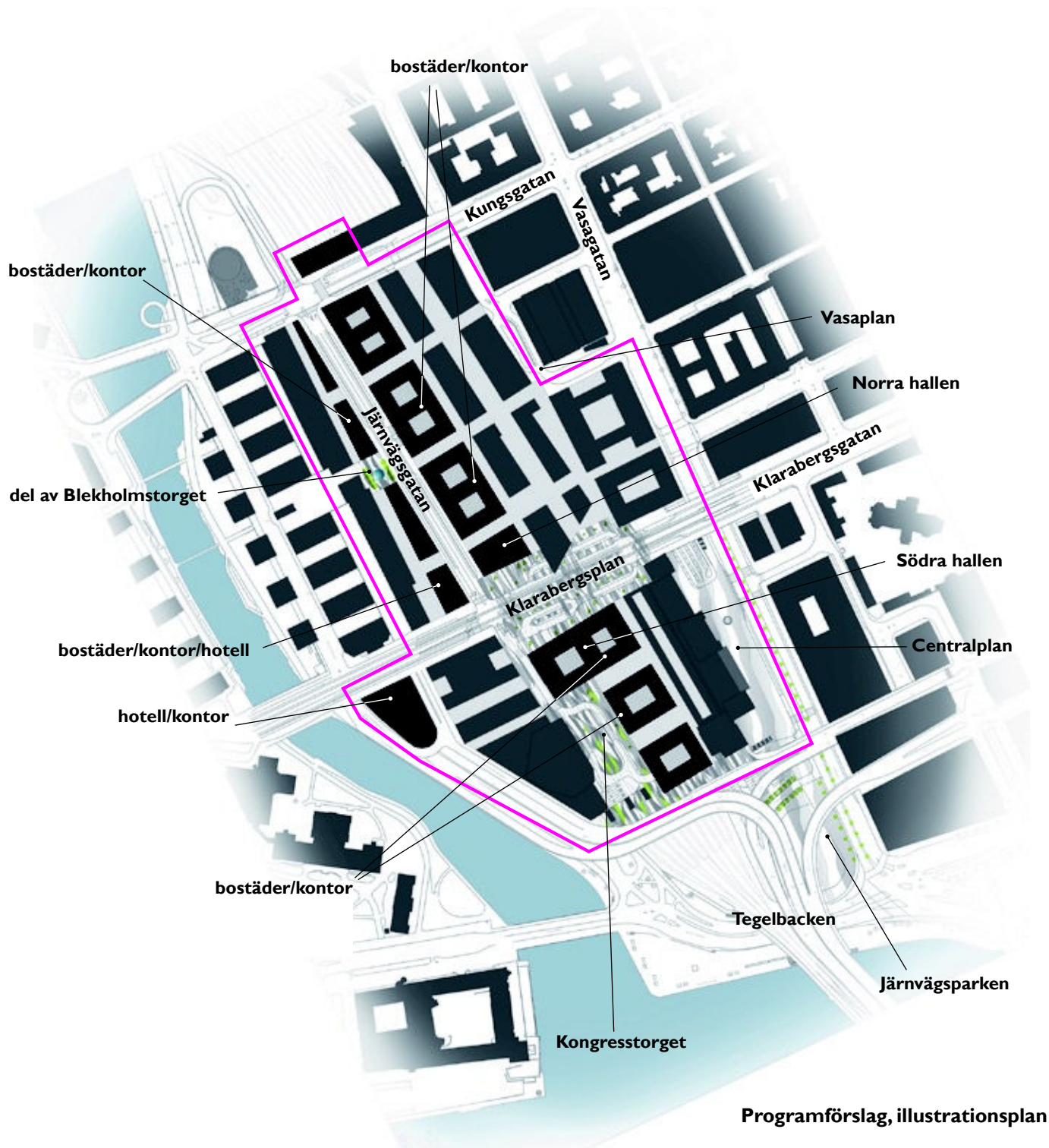
Förutsättningarna för etapperna kan komma att ändras utifrån vad som är känt i dagsläget. Ytterligare studier av platserna vad gäller utformning och innehåll krävs allteftersom förutsättningarna förändras och nya tankar och idéer kommer till.



Etappindelning



- ← - - - → nya gångstråk
- ← - - - → ny koppling för biltrafik, gång och cykel
- offentliga platser



Övergripande mål 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

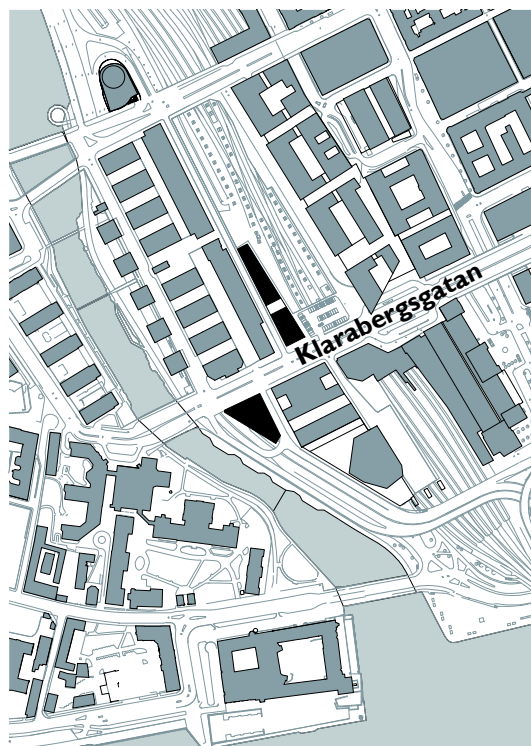
Etapp 2012

Den första etappen omfattar de delar av programområdet som kan bebyggas oberoende av Citybanans färdigställande och en eventuell ombyggnad av spårområdet. En förutsättning för ett genomförande av etappen är att möjligheten för en fortsatt utveckling av området inte begränsas. Totalt bedöms etapp 2012 rymma ca 37 000 kvm BTA, varav ca 12 000 kvm kontor och kommersiella ytor och drygt 200 lägenheter.

Söder om Klarabergsgatan, väster om Stockholm Waterfront, föreslås en ny byggnad genom överdäckning av Klarastrandskopplet. Bebyggelsens höjd föreslås ansluta till Klarabergshuset. Utformningen av bebyggelsen måste ta i beaktande det exponerade läget vid stadens vattenfront vilket ställer särskilda krav på dess utformning och arkitektoniska kvalitet. Genom bebyggelsens föreslagna höjd kvarstår Stockholm Waterfront och Stadshuset som dominerande byggnadsvolymer i stadsbilden mot vattnet. På grund av det bullerstörda läget föreslås byggnaden innehålla kontor, hotell eller annan mindre bullerkänslig verksamhet.

På den kilformiga tomten väster om bangården planeras för två byggnader med bostäder, kontor och hotell. Bebyggelsen föreslås generellt i en höjd motsvarande Klarabergshuset, men också en högre byggnad är möjlig att pröva på platsen. Bebyggelsen bör planeras med publika bottenvåningar och rymma butikslokaler eller liknande för att dra nytta av det publikintensiva läget. Bebyggelsens placering och utformning ska ta i beaktande möjligheten till en ny framtida gata mellan Kungsgatan och Klarabergsviadukten likväl som den rumsliga relationen till Klarabergshuset.

Närheten till järnvägen kommer att påverka både utformningen av och innehållet i bebyggelsen. Möjligheten till bostäder ska studeras i det fortsatta planarbetet. En preliminär bedömning visar att det är möjligt, om än svårt, att lösa bullerproblematiken samt risk- och miljöfrågorna och därmed klara bostäder på platsen. Det är samtidigt tänkbart att planera för en större andel kontor i kombination med hotell i de lägre och mer buller- och riskutsatta delarna av bebyggelsen. Om det visar sig att man inte klarar bostäder på platsen finns möjligheten att enbart planera för kontor och hotell.



Etapp 2012



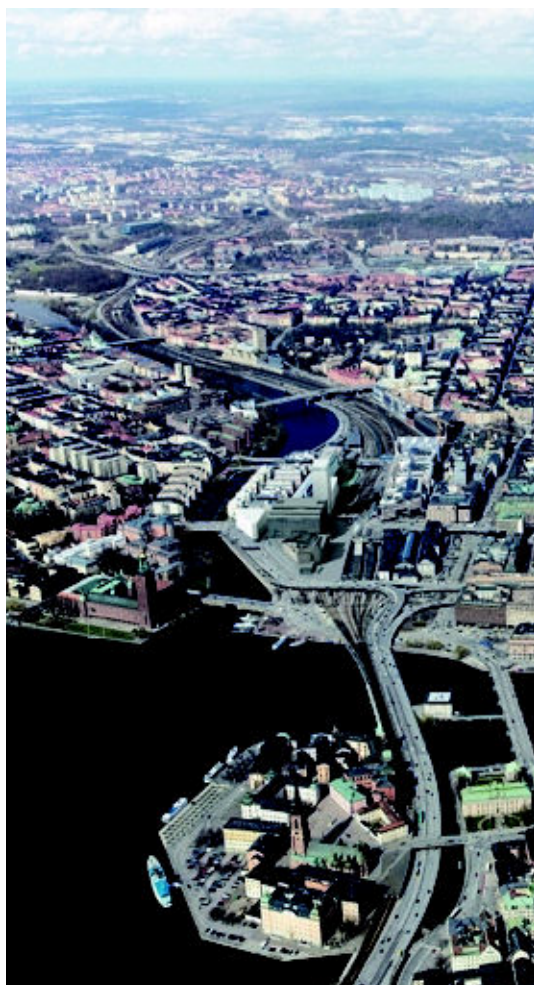
Etapp 2012, bebyggelse utan Klara Torn

Ett tänkbart läge för en högre byggnad, här kallad Klara Torn, är invid Klarabergsplan. En viktig fråga är hur ett högt hus på platsen påverkar stadsbilden. Byggnadens höjd ställer särskilda krav på dess gestaltning och en hög arkitektonisk kvalitet. Relationen till Stadshuset, Klara kyrka och fronten mot Riddarfjärden kommer att behöva studeras noggrant. I vidare stadsbildsstudier ska även annan byggnation i närområdet ingå, t.ex. framtida utbyggnadsetapper.

En högre byggnad på platsen skulle bli en tydlig markör både för Stockholms centralstation och ett framtida stationskomplex som för Klarabergsplan, vilken blir ny nod på stråket som sträcker sig från Sergels Torg till Kungsholmen. I och med en högre byggnation förstärks intensiteten längs Klarabergsgatan från Sergels Torg med Hötorgsskraporna bort mot Kungsholmen. Om en högre byggnad uppförs i området bör förutom bottenvåningen även den översta våningen få ett publikt innehåll, som exempelvis en restaurang och en utsiktsterrass.

Utöver föreslagna bebyggelse bör vissa gator och platser kunna ställas i ordning redan i etapp 2012. Klarabergsgatan kommer att få ett nytt utseende i och med spårvägen. Hur gatan ska utformas kommer att studeras ytterligare. Spårvagnen beräknas tas i drift 2013. Det bör i detta sammanhang beaktas att en ombyggnad av bangården kan innebära att även Klarabergsviadukten kan behövas byggas om.

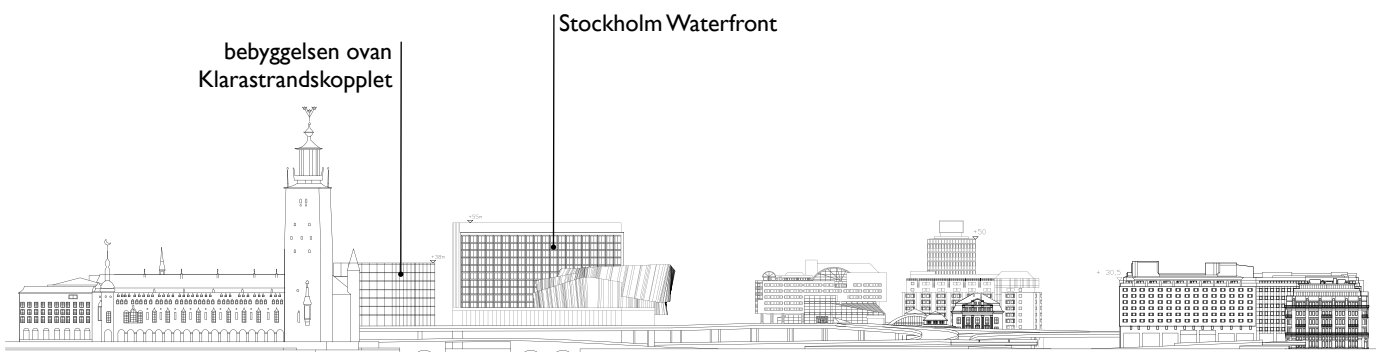
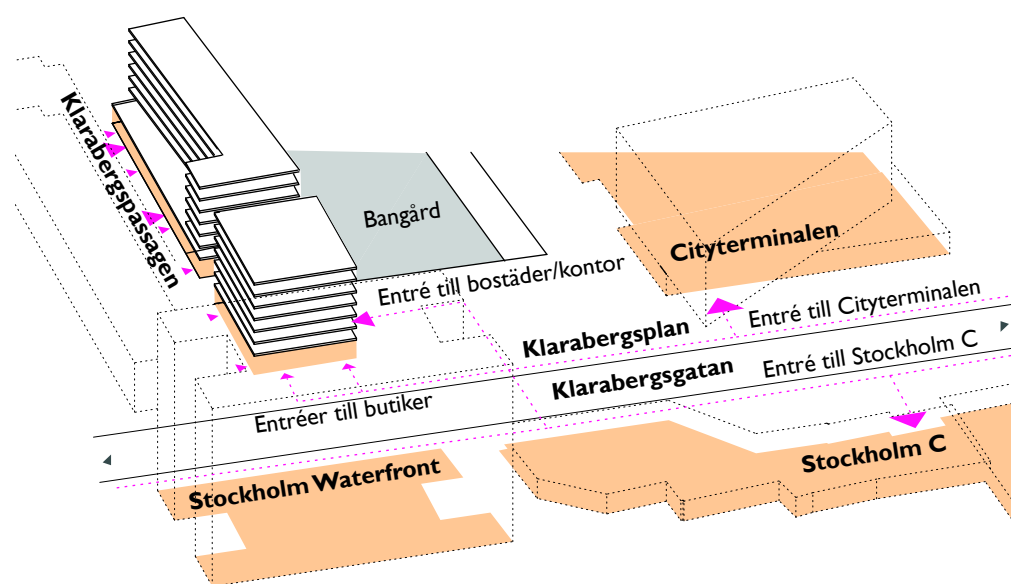
Det finns ett behov att förbättra och utöka möjligheterna för cykelparkering vid Centralplan. Samtidigt finns en önskan att förbättra kopplingen mellan Vasagatan och Klarabergsviadukten. I syfte att lösa förbindelsen mellan Klarabergsgatan och Vasagatan föreslås en trappa vilken kan kombineras med cykelparkering. Möjligheten att kombinera detta med ny bebyggelse kan prövas. Centralplan utgör vid denna del av Vasagatan gränsen mellan det nya och det traditionella City. Centralplan är samtidigt viktig som öppen plats i relation till stationsbyggnaden. Utformningen och höjdsättningen av Centralplan måste därför studeras i det fortsatta arbetet. En omdaning av Centralplan kan också medföra att angöringen för bil och taxi måste ses över.



Etapp 2012, bebyggelse med Klara Torn



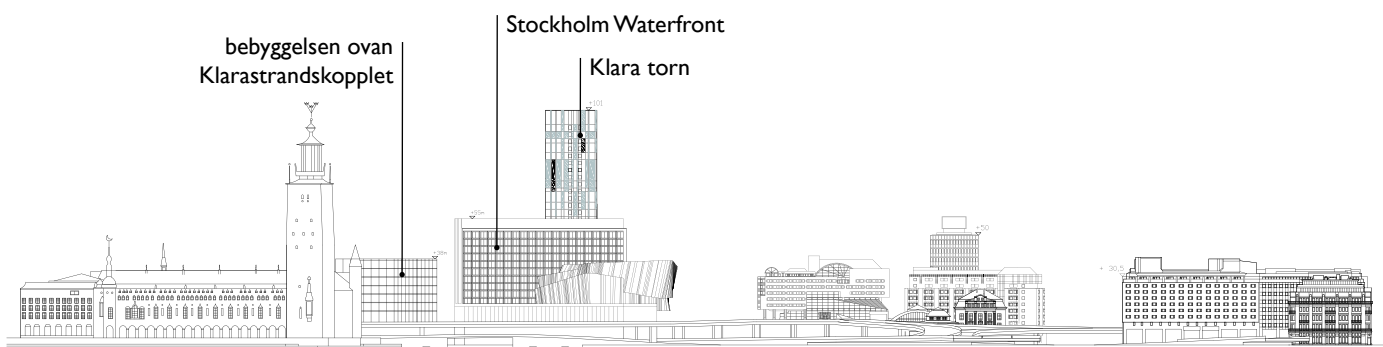
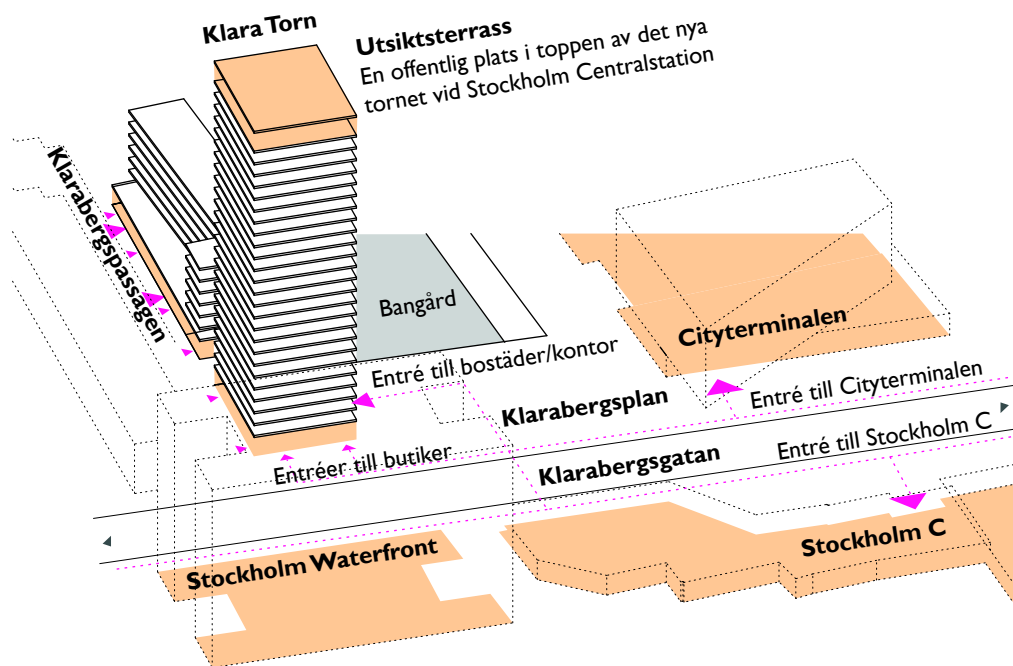
Etapp 2012. Vy från Monteliusvägen, bebyggelse utan Klara Torn



Etapp 2012. Elevation längs Riddarfjärden, bebyggelse utan Klara Torn



Etapp 2012. Vy från Monteliusvägen, bebyggelse med Klara Torn



Etapp 2012. Elevation längs Riddarfjärden, bebyggelse med Klara Torn

Trafik, parkering och angöring

Den föreslagna bebyggelsen angörs från Västra Järnvägsgatan respektive Klarabergsviadukten. Parkering för bebyggelsen utmed Västra Järnvägsgatan föreslås i ett parkeringsgarage i tre våningar inrymt under byggnaderna och befintligt däck, i höjd med spårområdet. Tillfart sker från Blekholmsgatan. Möjligheten att nyttja delar av garaget för resenärsparkering ska studeras i det fortsatta arbetet. Det förutsätter att en infart är möjlig från Klarabergsviadukten. Ungefär hälften av de parkeringsplatser som åstadkoms i etapp 2012 ska reserveras för kommande etapps parkeringsbehov. Cykelparkering för tillkommande bebyggelse förutsätts kunna anordnas inom fastigheten.

Parkering och angöring vid den planerade bebyggelsen väster om Stockholm Waterfront behöver studeras mer i detalj och ska om möjligt inrymmas i bebyggelsen.

Genom exploateringen kommer delar av den nuvarande korttidsparkeringen på däck över spårområdet att försvinna. Ett alternativt läge för korttidsparkering kan vara att samutnyttja parkeringsytor på Kongresstorget vid Stockholm Waterfront. Denna möjlighet ska studeras i det fortsatta arbetet.

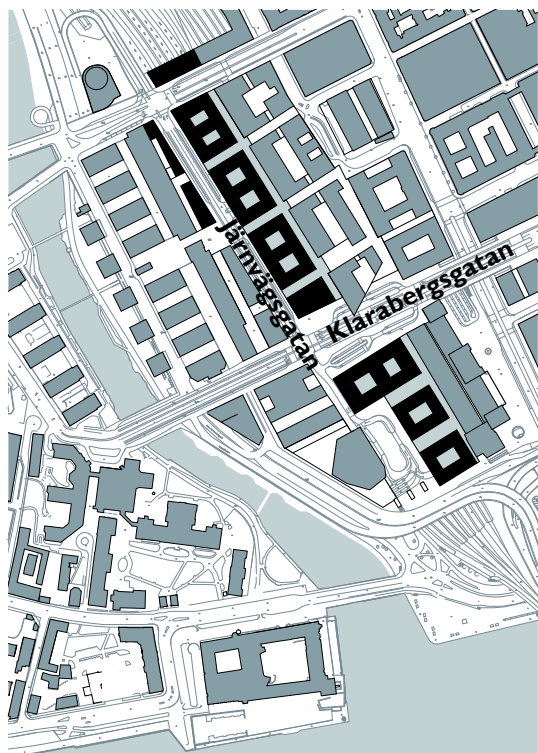
Fortsatt arbete

- Utformningen och höjdsättningen av den föreslagna bebyggelsen ska studeras, inte minst med hänsyn till stadsbild och riksintresset Stockholms innerstad. Detta gäller särskilt högre bebyggelse på platsen samt den byggnad som föreslås intill Stockholm Waterfront. I det fortsatta planarbetet måste också behovet av skola, förskola och grönytor i området beaktas.
- Fördelningen mellan andelen bostäder och kontor kommer att studeras framöver. Förutom risk- och bullerfrågor spelar även fördelningen mellan bostäder och kontor in bl.a. vad gäller behov av parkeringsplatser, skola och förskola.
- Funktionerna på Centralplan ska studeras. En samordning mellan upprustningen av Centralplan och pågående upprustningsprojekt av stationsbyggnaden krävs.
- Bebyggelsen invid bangården förutsätter en samordning med Citybanans arbetstunnel på bangården. Vidare studier krävs för att utreda om tunneln begränsar bebyggelsens utformning.



Perspektiv, Klarabergsgatan med Klara Torn i fonden

Etapp 2020



Etapp 2020

Etapp 2020 omfattar de delar av programområdet som är direkt beroende av Citybanans färdigställande och en eventuell ombyggnad av spårområdet. Här ingår huvuddelen av programområdet och överdäckningen, från Kungsgatan i norr till förlängningen av Vattugatan i söder. Bebyggelsen har studerats översiktligt och totalt beräknas etappen rymma omkring 500 lägenheter samt ca 50 000 kvm kontor. Därutöver tillkommer en omfattande stationsomvandling kombinerat med nya ytor för handel och verksamheter. En överdäckning inklusive ovanförliggande byggnader måste konstrueras så att den klarar av att utsättas för de risker som järnvägstrafiken innebär. Etapp 2020 förutsätter inte en vidare utbyggnad men möjliggör en fortsatt utveckling som beskrivs i vision 2030.

Ett nytt stationskomplex föreslås, här kallat Centralstation Stockholm, bestående av Centralhallen samt norra och södra hallen. I stationskomplexet inryms också en effektiviserad och utbyggd bussterminal. Ambitionen är att åstadkomma en lättorienterad, överblickbar och attraktiv resandemiljö. Omstigningsmöjligheten mellan kollektiva färdmedel, bil, taxi och cykel samt möjligheterna att promenera till stationen förbättras. Stationshallarnas gatuplan bör inrymma publika verksamheter förutom ytor för resenärer.

Ovan stationshallarna planeras för bostäder och kontor. Den norra hallen bildar en dubbelhög sockelvåning och ovan denna inordnas bebyggelsen efter de viktiga siktlinjerna längs Gamla Brogatan, Bryggargatan och Mäster Samuelsgatan. Bebyggelsen kan utformas på olika sätt och programmet redovisar schematiskt två möjliga huvudprinciper. Utformningen måste också sättas i relation till hur bebyggelsen i etapp 2012 utformas.



Etapp 2020, bebyggelsevariant I illustrerad utan Klara Torn

Väster om norra hallen föreslås två byggnader uppföras som kan rymma kontor och om möjligt bostäder. I byggnadernas bottenvåningar ska planeras för butikslokaler för att dra nytta av det publikintensiva läget i staden. Utformningen av bebyggelsen måste ta i beaktande befintliga byggnader längs Västra Järnvägsgatan.

Utformningen av det offentliga rummet är viktigt. Nya rum och gator i stadsdelen ska knytas till befintliga platser i staden och bidra till att skapa attraktiva stadsrum och stråk. Kopplingarna till såväl City som Kungsholmen ska förbättras. Klarabergsviadukten omdanas och *Klarabergsplan* blir noden i området. Det blir här som stationen möter staden.

En ny gata, Järnvägsgatan, blir jämte Vasagatan och Blekholmsterrassen den huvudsakliga nord-sydliga kopplingen i området och förbinder Klarabergsplan med Kungsgatan. Järnvägsgatan kan i samband med en framtida överdäckning förlängas norrut och knyta Västra City till området utmed Barnhusviken. Nya och förbättrade gångstråk i öst-västlig riktning stärker Citys kontakt med Klara Sjö.

Trafik, parkering och angöring

Bebyggelsen ovan stationshallarna angörs från Järnvägsgatan respektive Kongresstorget. Ett parkeringsgarage föreslås söder om Klarabergsgatan med entré från Kongresstorget. Ytterligare parkeringsplatser reserveras i det parkeringsgarage som föreslås i etapp 2012 med entré från Blekholmsgatan. Cykelparkering för tillkommande bostads- och kontorsbebyggelse förutsätts kunna anordnas inom respektive fastighet.



Området sett från Vasabron, nuläget med Stockholm Waterfront



Etapp 2020, bebyggelsevariant I illustrerad med Klara Torn





Området sett från Vasabron. Etapp 2020, bebyggelsevariant 1 illustrerad med Klara Torn



Området sett från Vasabron. Etapp 2020, bebyggelsevariant 2 illustrerad utan Klara Torn



Utformning av bebyggelsen

Hur bebyggelsen ovan södra och norra hallen ska utformas kräver ytterligare studier. I programmet illustreras därför två schematiska alternativ, men även kombinationer kan vara tänkbara. Den planerade bebyggelsen bör ges ett arkitektoniskt uttryck som understödjer Västra Citys läge i staden.

Bebyggelsevariant 1 visar en lägre kvartersstruktur. Bebyggelsen illustreras i 8 våningar vilket motsvarar höjden på Klarabergshuset och Kungsbrohuset. Bebyggelsen utformas längs gatorna med en dubbelhög sockelvåning vilken rymmer bl.a. stationsutrymmen och publika lokaler.

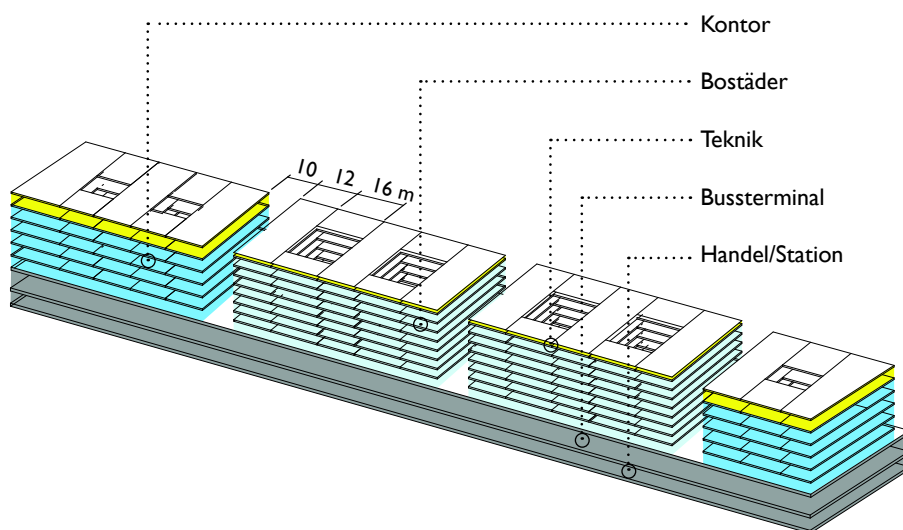
Bebyggelsevariant 2 visar skivhus som placeras längs Järnvägsgatans sträckning. Bebyggelsen illustreras i 15 våningar, varav två våningar utgörs av en dubbelhög sockelvåning vilken rymmer bl.a. stationsutrymmen och publika lokaler.



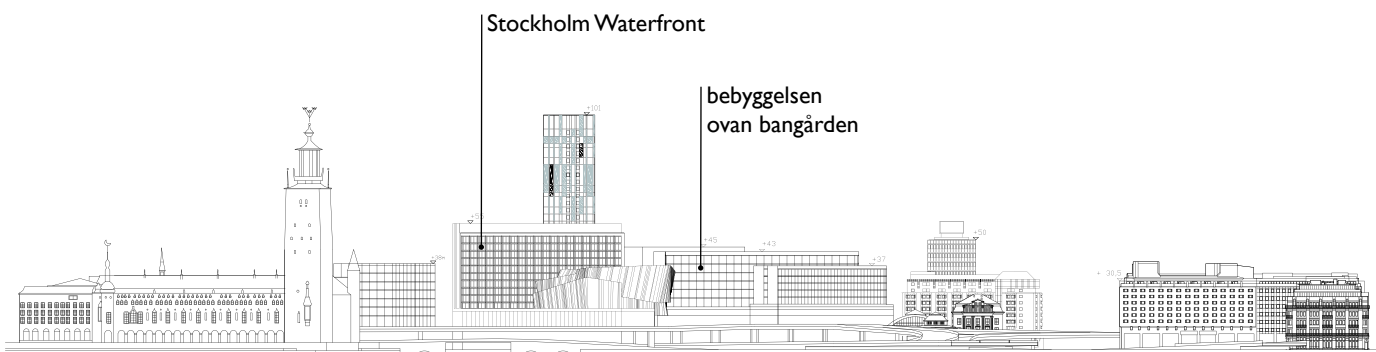
Etapp 2020, bebyggelsevariant 2 illustrerad utan Klara Torn



Etapp 2020. Vy från Monteliusvägen. Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn



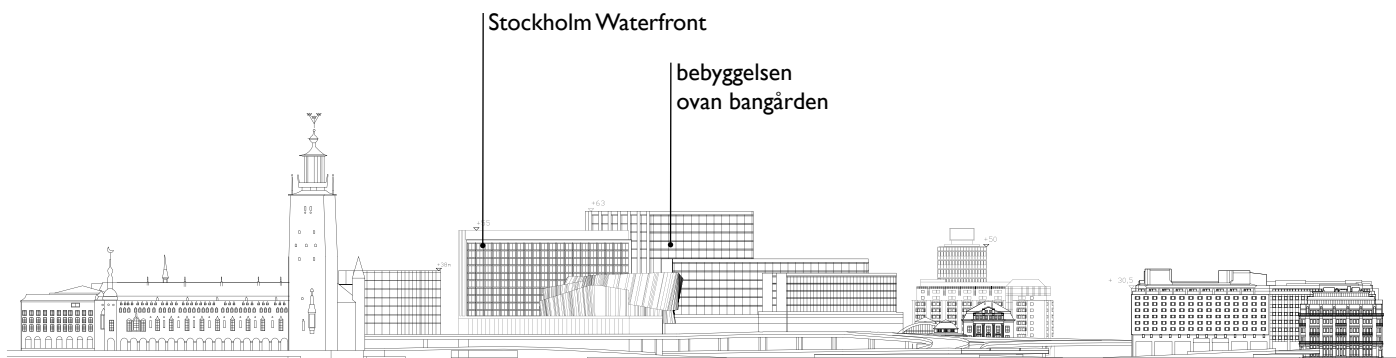
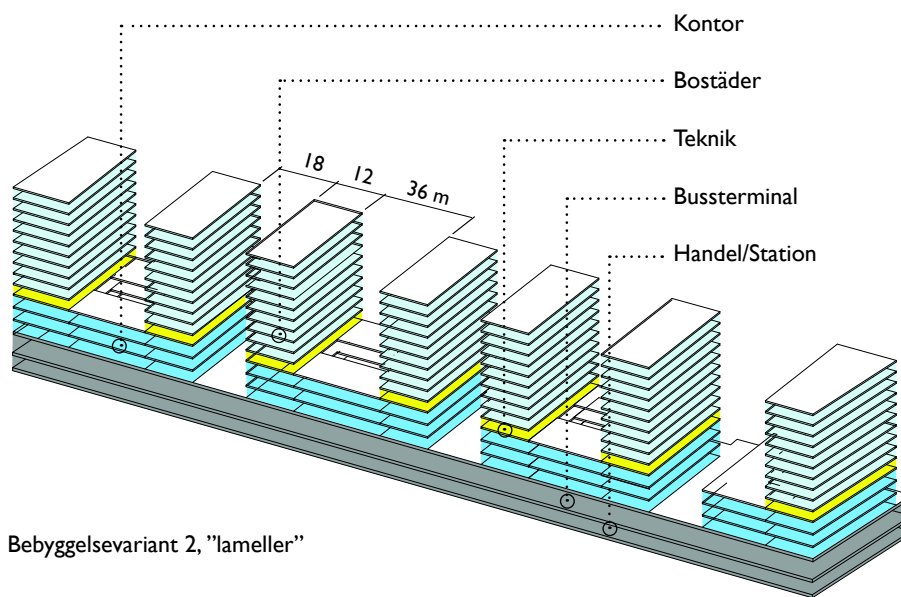
Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter"



Etapp 2020. Elevation längs Riddarfjärden, bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn



Etapp 2020. Vy från Monteliusvägen. Bebyggelsevariant 2, "lameller", illustrerad utan Klara Torn



Etapp 2020. Elevation längs Riddarfjärden. Bebyggelsevariant 2, "lameller", utan Klara Torn

Centralstation Stockholm

Ambitionen är att utveckla Stockholms centralstation till en effektiv och attraktiv bytespunkt av internationell dignitet. I Stockholm, till skillnad från många andra stora Europeiska städer, finns järnvägsstation och bussterminal samlade på en och samma plats. Detta har sina fördelar då buss i många fall är ett värdefullt alternativ och komplement till tågtrafiken. Omstigningsmöjligheten mellan tåg, buss, bil, taxi, spårvagn och cykel samt möjligheterna att promenera till stationen förbättras. Det ska vara enkelt att nå alla spår samt att hitta till och från själva stationen och mellan stationens olika trafikslag.

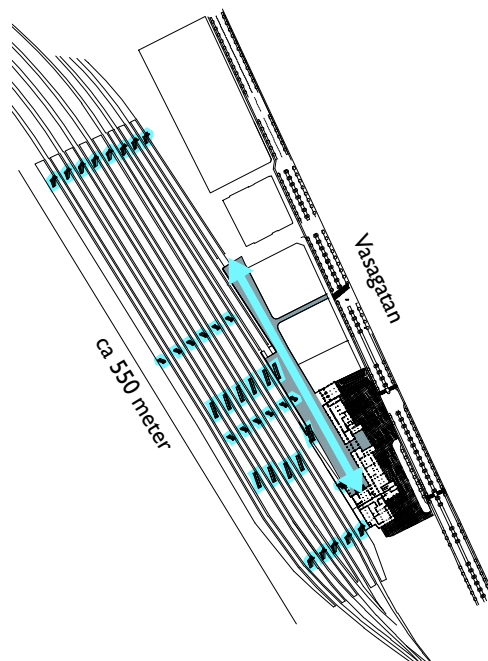
Om plattformsområdet vid en ombyggnad förlängs uppstår ett behov av nya plattformsförbindelser mellan staden och stationen. I nivå med spårerna föreslås Centralhallen förlängas till Vasaplan. Ovan överdäckningen föreslås två nya stationshallar, norr respektive söder om Klarabergsgatan. Därigenom bildas ett nytt stationskomplex, här kallat Centralstation Stockholm, vilket även inrymmer en effektiviserad och utbyggd bussterminal. Stationen blir en sammanhängande anläggning från Vattugatan till Kungsgatan.

Ungefär hälften av framtidens resenärer kommer till Centralstationen via tunnelbanan eller Citybanan enligt en delrapport från Inregia som ingår i Banverkets idéstudie Cst - Tillgänglighet och resandemiljö. Övriga resenärer kommer till Centralstationen med buss, taxi, bil, cykel eller till fots. Ett samlat och tydligt kommunikationssystem måste utformas med hänsyn till dessa flöden. Utöver nya och förbättrade entréer ska det vara möjligt att röra sig genom stationen i väl fungerande och attraktiva inomhusmiljöer. Dessa miljöer ska gestaltas med utgångspunkt från den mängd människor som kommer att röra sig i stationen och med den blandning av funktioner som planeras. Genom stationskomplexet planeras för gångstråk mellan Klarabergsplan och Kungsgatan i nord-sydlig riktning samt mellan en förlängning av Bryggargatan via Vasaplan till Blekholmstorget och Blekholmsterrassen i öst-västlig riktning.

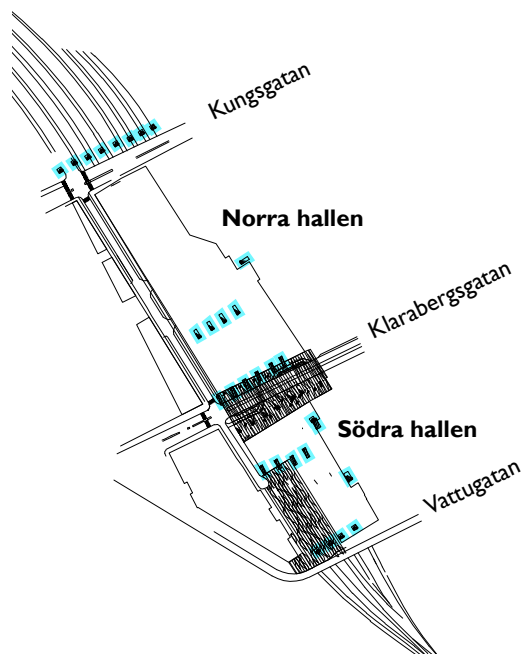
Cyklister ska i framtiden ges goda möjligheter att nå Centralstation Stockholm både via Vasagatan och via Klarabergsviadukten. God tillgång till cykelparkering ska finnas vid stationens entréer. Cykelparkeringen bör så långt möjligt vara både väderskyddad och övervakad.

Det är främst långväga resenärer som har behov av hämtning och lämnning med bil inklusive taxi. Behovet av parkeringsmöjligheter och taxi kommer därför att öka i framtiden. Den beräknade ökningen av fjärr- och regionalstågsresandet medför ett ökat behov av parkeringsmöjligheter med ca 50 % till år 2015 och med 100 % till år 2030. Antalet angöringsrörelser med bil för fjärr- och regionalstågsresenärer antas därmed fördubblas inom en 30-årsperiod. Det ökade taxibehovet kan mötas på två principiella sätt; antingen genom att öka antalet taxiplatser eller genom att omsättningen på befintliga taxiplatser ökas. Dessa möjligheter ska studeras framöver.

Klarabergsplan blir navet i stationskomplexet. Platsen ligger på mitten av en förlängd plattformskonfiguration och i direkt anslutning till City. Norra och södra hallen har bägge sina huvudentréer här. Klarabergsplan har en stor betydelse i staden som del i en viktig öst-västlig förbindelse och som ett av stadens centrala offentliga rum.



Bangården och den förlängda Centralhallen



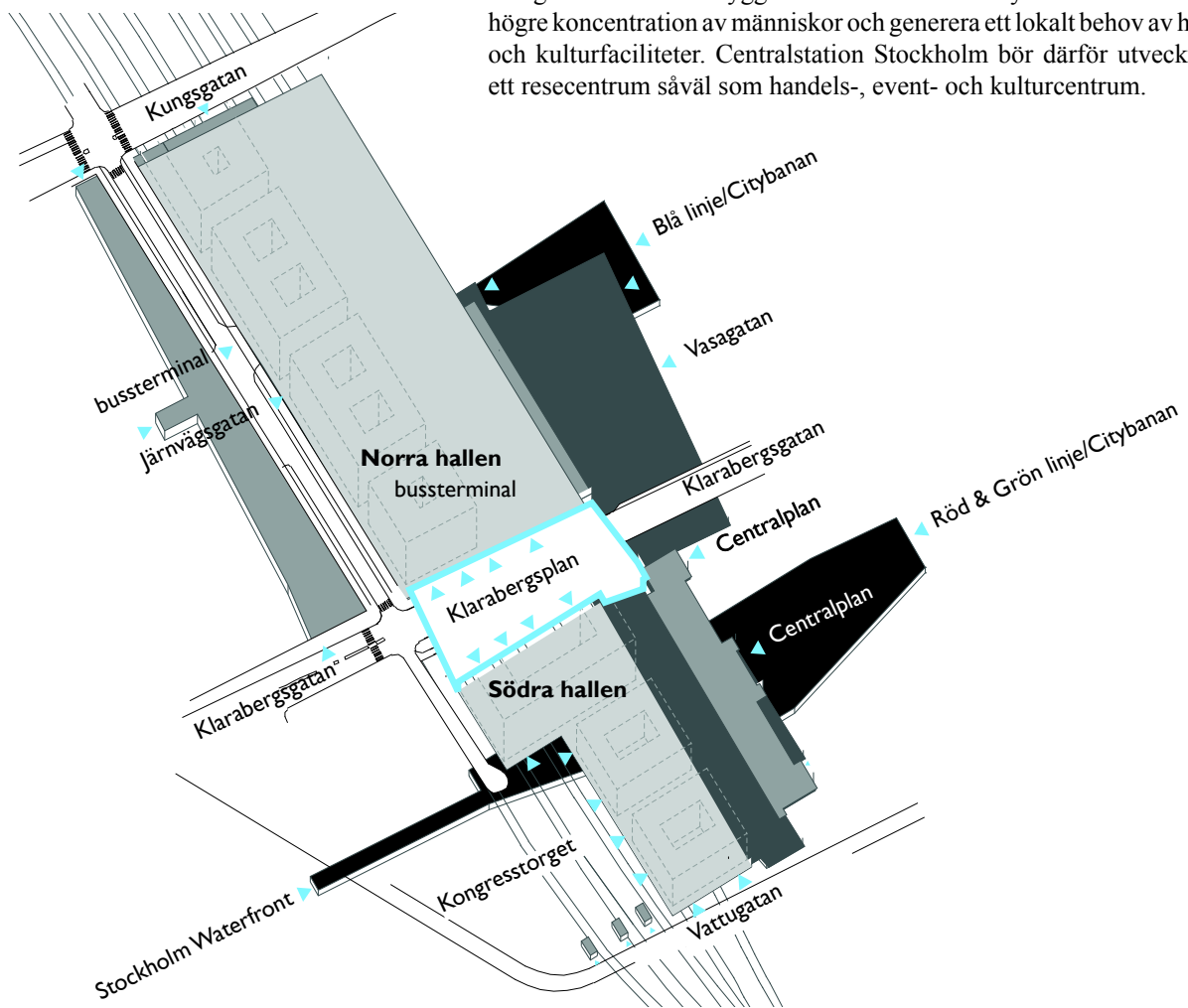
Norra och södra hallen ovan överdäckningen. De blå markeringarna visar nedgångar till plattformarna

Centralhallen blir huvudkommunikation i spårens riktning och knyter samman de två ovanliggande stationshallarna. Centralhallens kulturhistoriska värden ska bevaras då den har stor betydelse som karaktärs- och identitetsskapande rum samt som symbol för järnvägens etablering i Stockholm.

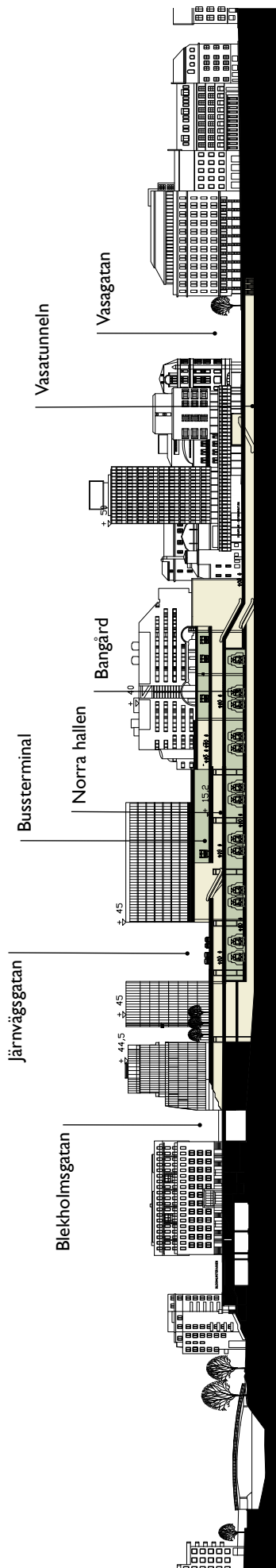
Den befintliga bussterminalen föreslås byggas ut västerut med in- och utfart från Järnväggsgatan. Om bussterminalen ligger kvar i en nivå ovanför Klarabergsplan kan bussterminalen inrymmas i ett plan. Genom att lägga Järnväggsgatan i lutning kan en effektiv terminal åstadkommas utan ytkrävande ramper. Samtidigt blir det möjligt att nå alla järnvägsspår från den norra hallen. En konsekvens av att Järnväggsgatan måste läggas i lutning är att gatumiljön kan påverkas negativt. Det kan försvaga gatans tänkta funktion som en av områdets huvudgator och försvårar de visuella kopplingarna i staden. Alternativa lösningar ska studeras i det fortsatta arbetet.

Förslaget visar på möjligheten att åstadkomma en betydligt större bussterminal än dagens med ökat antal gator, större buffringskapacitet och en effektivare trafikering med fler uppställningsplatser. Terminalens framtida kapacitetsbehov måste dock studeras ytterligare innan beslut kan tas om bussterminalens slutliga utformning.

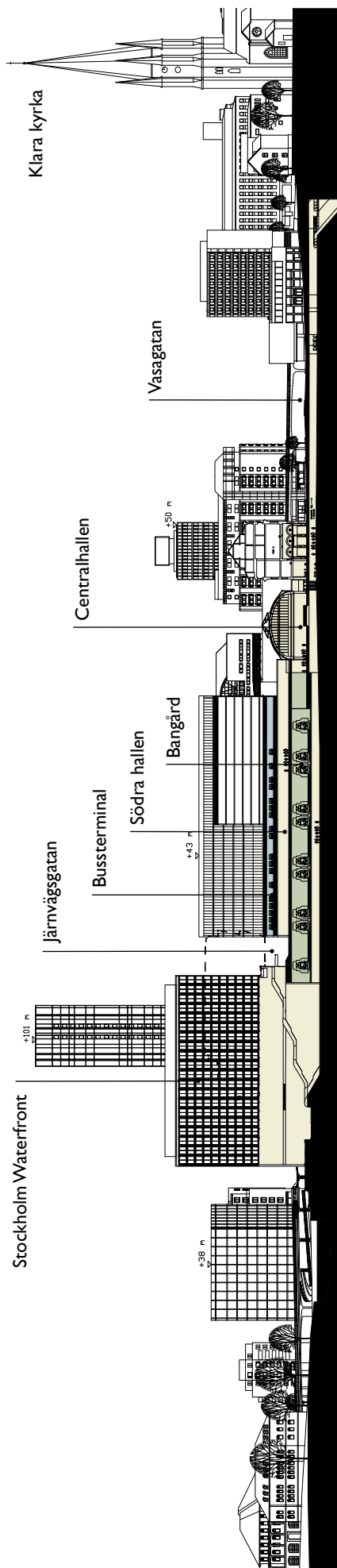
Stockholm Waterfront, Klarabergs- och Kungsbrohusen, kontorshuset Kungsbron 2 samt utbyggnaden inom Västra City kommer att skapa en högre koncentration av människor och generera ett lokalt behov av handel- och kulturfaciliteter. Centralstation Stockholm bör därför utvecklas till ett resecentrum såväl som handels-, event- och kulturcentrum.



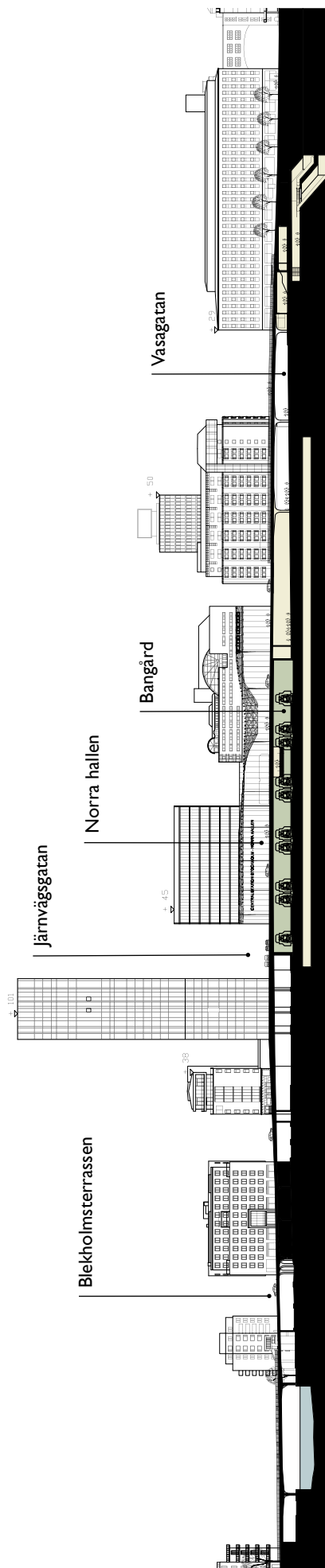
Klarabergsplan blir huvudentré till det nya stationskomplexet. De många sidoentréerna, markerade i blått, gör stationen tillgänglig från många punkter i City



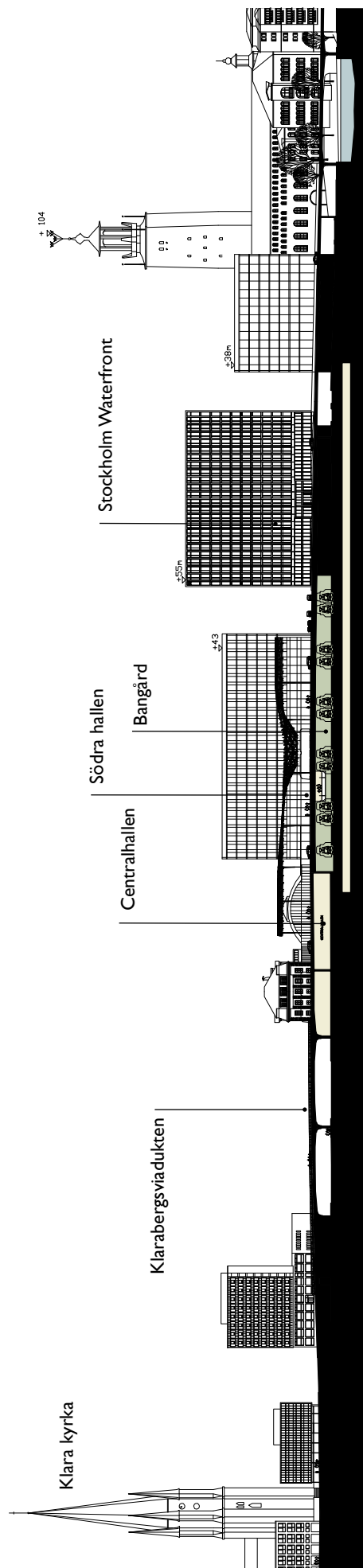
Etapp 2020. Sektion genom Bryggargatan, vy mot norr. Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn



Etapp 2020. Sektion genom Centralhallen, vy mot norr. Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn



Etapp 2020. Sektion genom Klarabergsgatan, vy mot norr. Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn



Etapp 2020. Sektion genom Klarabergsgatan, vy mot söder. Bebyggelsevariant I, "slutna kvarter", illustrerad med Klara Torn

Klarabergsplan & Klarabergsgatan

Klarabergsplan bildar förplats till Centralstation Stockholms huvudentréer. Platsen samlar trafikflöden från öst och väst och länkar ihop City med Kungsholmen. Platsen kommer vara både det första och sista mötet med Stockholm för många av stadens besökare. Ambitionen för utformningen av Klarabergsplan måste, trots det begränsade utrymmet och de höga funktionskraven, vara att åstadkomma ett stadsrum av hög kvalitet. Gestaltningen av Klarabergsplan ska förmedla platsens funktion och betydelse i staden.

Klarabergsplans huvudsakliga funktion blir att vara en omstigningsplats eller kommunikationsnav i staden. Det ska vara en plats där det är enkelt för resenärer att byta färdmedel. Här blandas spårvagnar, taxibilar, cyklar, busstrafik och gående. Likväl ska platsen inbjuda till vistelse. Klarabergsgatan är en huvudgata i staden och fyller en viktig funktion i stadens trafiknät. Samtidigt kommer ett stort antal människor att passera Klarabergsplan. Utformningen av platsen är därför av stor vikt både med hänsyn till trafiksäkerhet som till platsens funktion som viktig publik plats i staden.

För att markera Klarabergsplan i stadsrummet samt för att visuellt och funktionellt binda samman stationens två hallar krävs en väl genomarbetad arkitektonisk utformning bl.a. vad gäller markbeläggning och utformning av bebyggelsen. Stadsrummets funktion kan ytterligare förstärkas genom ett tak över Klarabergsplan som association till en modern version av det klassiska stationsvalvet. Gestaltningen av platsen ska studeras i det fortsatta arbetet.

På Klarabergsplan ska finnas angöringsmöjligheter för buss, taxi, bil och cykel. Ytor för gående prioriteras och ska vara generösa och inbjuda till vistelse. Det framtida parkeringsbehovet och fördelningen mellan entimmesparkering, zoner för hämtning/lämning och 10-minutersparkering på Klarabergsgatan kommer att studeras i det fortsatta planeringsarbetet.

Vasaplan

Ambitionen med Vasaplan är att platsen ska bli ett vitalt rum i den centrala staden. Vasaplan ligger i Bryggargatans förlängning, ett stråk som härstammar från 1600-talets stadsplan. Genom att låta stråket fortsätta från Vasaplan genom det nya stationskomplexet till Bleckholmstorget återskapas en viktig öst-västlig koppling i City.

I samband med ombyggnaden av bangården ska möjligheten till en ny gångtunnel under spåren studeras. Gångtunneln planeras få sin mynning vid Vasaplan. Också Citybanan får en entré från Vasaplan. Det gör att fler människor kommer att röra sig på platsen i framtiden. Det framtida Vasaplan bör därför utformas som en attraktiv offentlig plats som tillvaratar läget i staden och den ökade mängden människor som kommer att vistas här.

Utformningen av Vasaplan ska tillgodose många olika funktioner samtidigt som utrymmet på gatumark är begränsat. Man bör därför försöka finna lösningar på tomtmark, inte minst vad gäller behovet av cykelparkering. Här finns idag taxiuppställning som servar resande med Arlanda-banan och övrig tågtrafik. Ett lastfar som betjänar intilliggande byggnader ansluter vid platsen. Genom att samordna logistiken för anslutande fastigheter och området i stort kan inlastningstrafiken vid Vasaplan minska och i stället ges utrymme för exempelvis uteserveringar. Det är idag dålig luftkvalitet på platsen vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet.



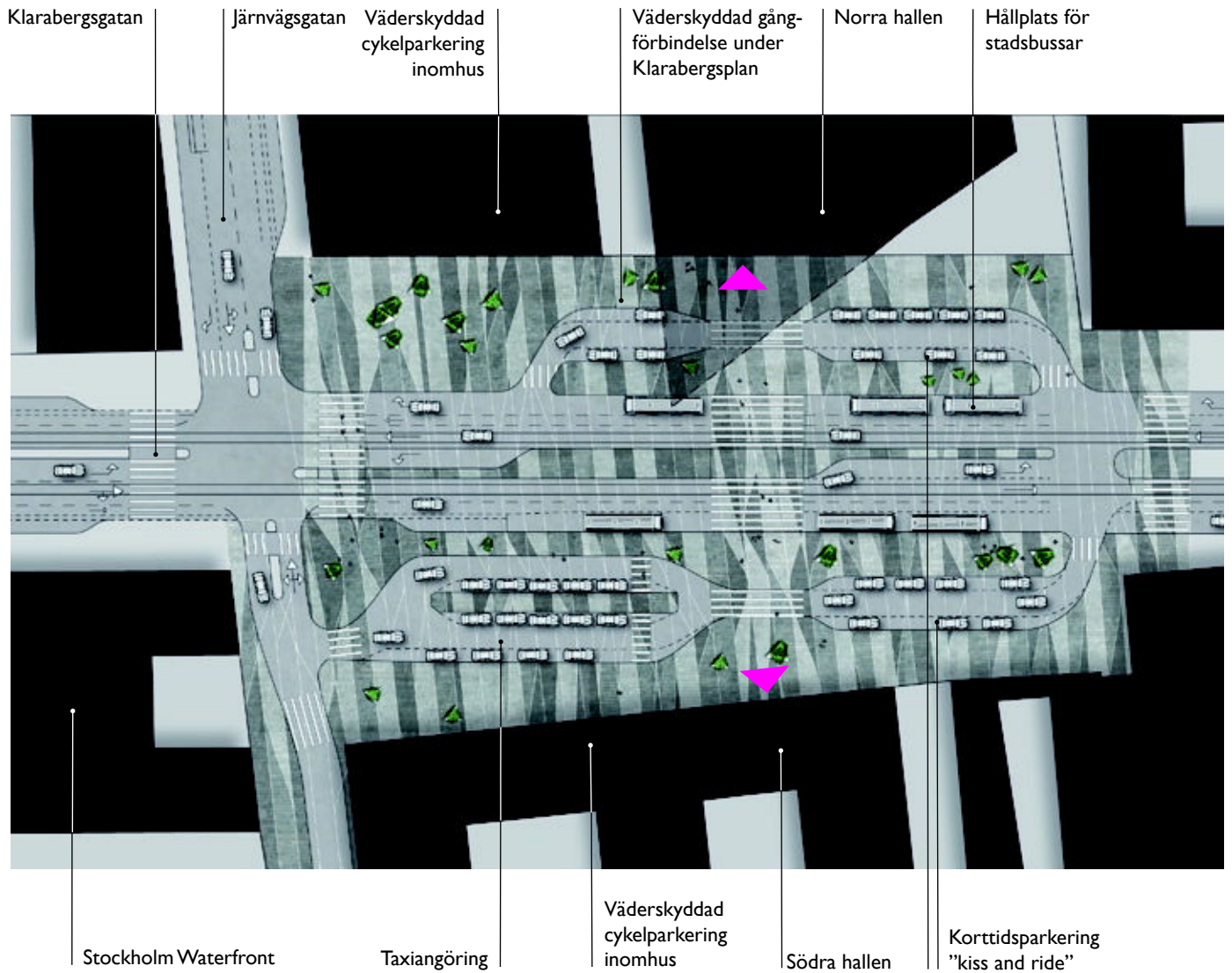
Perspektiv Klarabergsplan sett från norra hallen



Perspektiv Klarabergsgatan



Stationskomplexets entré från Vasaplan



Klarabergsplan, illustrationsplan



Perspektiv Klarabergsplan

Centralplan

Platsen framför stationsbyggnadens nuvarande huvudentré ska återigen bli ett tydligt samlat stadsrum, en förplats där byggnadens tongivande fasad lyfts fram. Utrymmet på Centralplan är begränsat vilket innebär att en rad olika funktioner ska samsas på en relativt liten yta. Genom att effektivisera användningen och så långt möjligt befria Centralplan från biltrafik friläggs ytor som i stället kan användas för vistelse, uteserveringar och cykeluppställning.

För att förbättra kopplingarna mellan Centralplan och staden föreslås nya trappförbindelser dels i norr mot Klarabergsviadukten och i söder mot Vattugatan. För att åstadkomma ett tydligt gångstråk mot City och Sergels Torg föreslås att taxicentralen få en samlad in- och utfart från Vasagatan. För att ytterligare förbättra förutsättningarna för gående kring Centralplan kan övergångsställen behöva flyttas och nya tillkomma i strategiska lägen. Detta kommer att studeras i det fortsatta arbetet.

På Centralplan anordnas taxi-, angörnings- och korttidsparkering. Med en effektivare användning kan kapaciteten öka för att bemöta den förväntade resandeökningen för fjärr- och regionaltåg. Busshållplatserna som idag är spridda längs Vasagatan föreslås samlas till området under Klarabergsviadukten. Därigenom underlättas omstigningen mellan de olika trafikslagen.

I syfte att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister och gående längs Vasagatan föreslås antalet in- och utfarter mot Vasagatan i möjligaste mån samordnas. Det kan också vara möjligt att se över påfarten mot Söderleden i syfte att sänka hastigheten och därigenom åstadkomma en säkrare passage.

I det fortsatta arbetet ska utformningen av Centralplan samordnas med de tankar som finns att förbättra cykelparkeringen och kopplingen till Klarabergsgatan samt möjligheten att pröva ny bebyggelse på platsen. Likaså måste en samordning ske med pågående upprustningsprojekt av stationsbyggnaden där också höjdsättningen av Centralplan ses över.

Järnvägsparken ligger utanför programområdet och dess framtida utformning och funktion ska studeras i det fortsatta arbetet. Järnvägsparken ingår som en viktig del i Vasagatans möte med Tegelbacken. Utformningen av platsen ska relatera till Tegelbacken såväl som till Vasagatan.

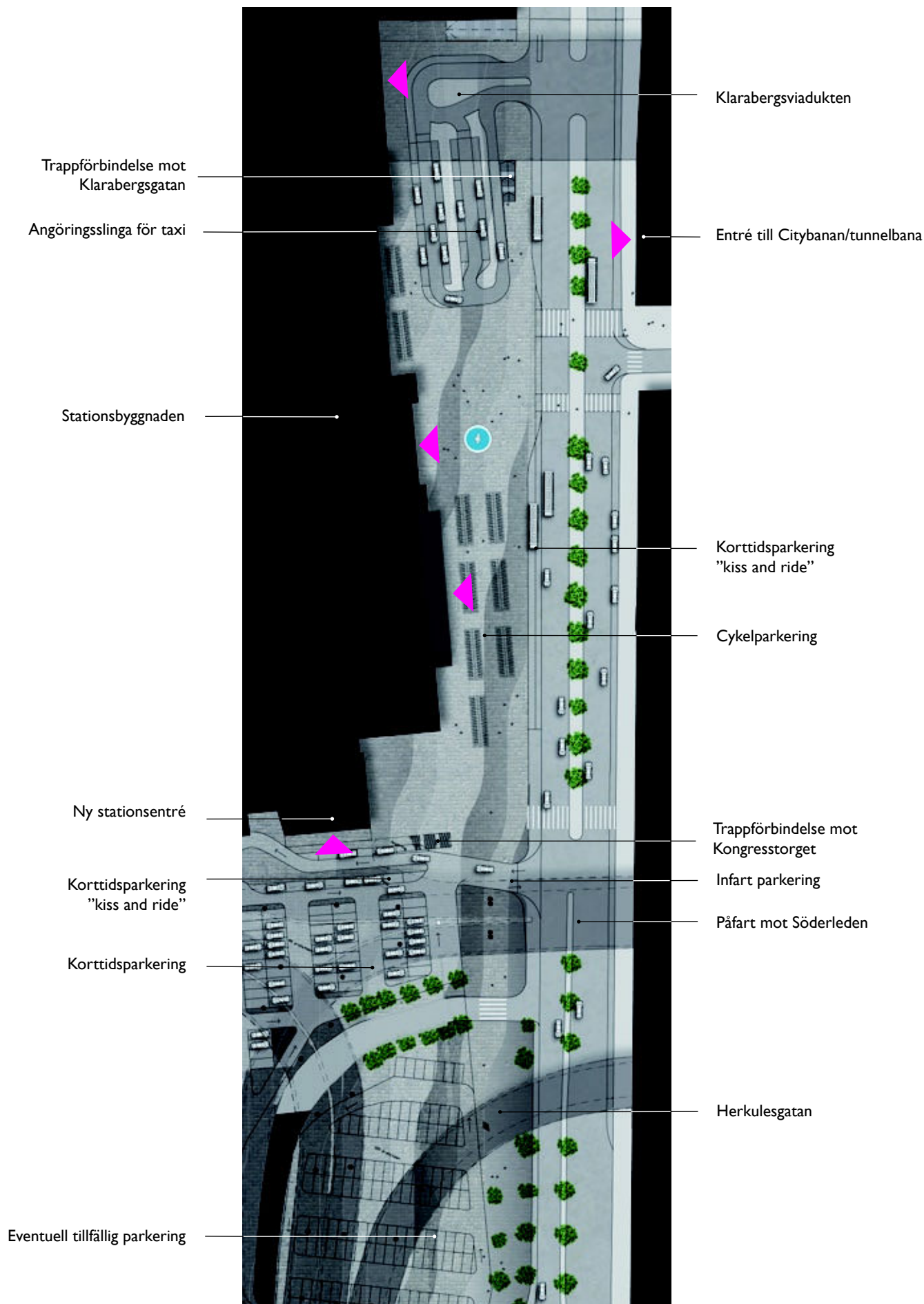
Kungsgatan

Genom att stationens plattformar antas förlängas norrut föreslås ytterligare stationsentréer från Kungsgatan. I detta läge kommer även entrén till bussterminalen och Arlandabanan få ökad betydelse. Kungsgatans sektion bör därför ses över i syfte att åstadkomma bättre förhållanden för gående och cyklister som för att bemöta behovet av taxi och angöring.

Det bör prövas om ramperna mellan Klarastrandsleden och Kungsgatan kan byggas om och förläggas i samma korsningspunkt som Järnvägsgatan. Ramperna ska placeras så att en bra koppling mellan Västra City och en framtida stadsutveckling längs Barnhusviken möjliggörs.



Perspektiv, Centralplan



Centralplan, illustrationsplan

Järnvägsgatan

En ny gata, Järnvägsgatan, blir parallellt med Vasagatan och Blekholmsterrassen den huvudsakliga nord-sydliga kopplingen i området. Gatan förbinder Klarabergsgatan och Kungsgatan och utgör ett viktigt stråk i staden. Järnvägsgatan förbinder Västra City såväl med befintliga gator i staden som med det framtida området utmed Barnhusviken vid en fortsatt överdäckning av spårområdet. Genom att flytta ramperna från Klarastrandsleden knyts Järnvägsgatan till två fyrvägs korsningar vid Klarabergsgatan respektive Kungsgatan vilket innebär stora trafikmässiga fördelar.

Järnvägsgatan kommer att fylla en viktig funktion i huvudvägnätet, primärt genom att den avlastar Blekholmsterrassen från genomfartstrafik. Gatan blir den sammanbindande länken för gående och cyklister mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten. Busstrafiken angör bussterminalen från Järnvägsgatan vilket underlättar kopplingen söderut.

En rad faktorer styr Järnvägsgatans sträckning och geometri. I ett alternativ föreslås gatan bli 21 meter bred. I kombination med att Järnvägsgatan läggs i lutning blir det då möjligt att nå alla plattformar från den norra stationshallen. Genom att bygga ut bussterminalen mot Järnvägsgatan kan terminalen inrymmas i ett plan placerat en nivå ovanför Klarabergsplan. Busstrafiken når då terminalen med en samlad in- och utfart från Järnvägsgatan. Sett med hänsyn till bussterminalen ger det en effektiv lösning utan ytkrävande ramper.

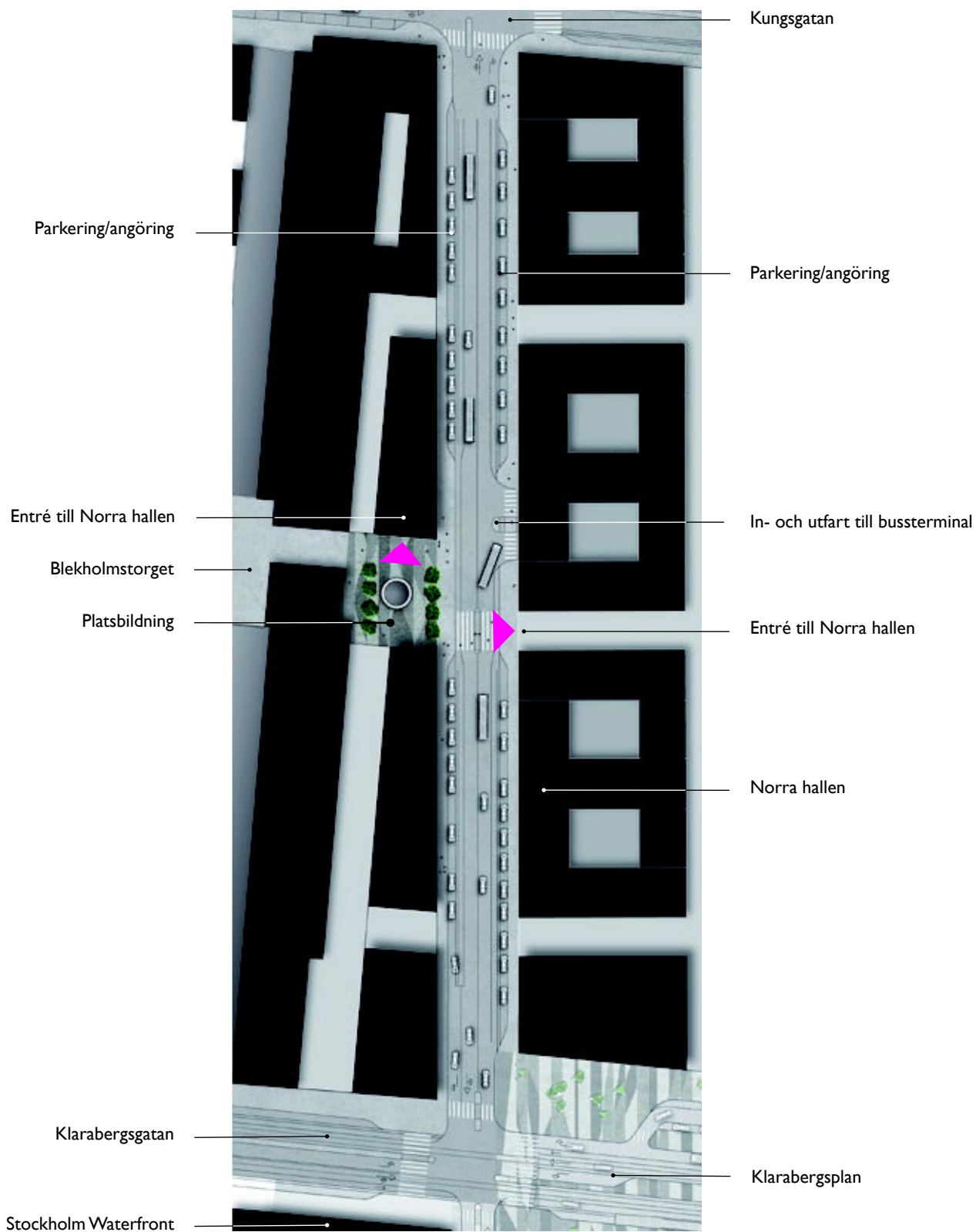
En konsekvens av att Järnvägsgatan läggs i lutning är att gatamiljön kan påverkas negativt. Lutningen kan försvaga gatans tänkta funktion som en av områdets huvudgator och försvårar de visuella kopplingarna i staden. För att öka stadsmässigheten, både rumsligt och funktionellt, kan en bredare och planare gata prövas. En planare gata ger bättre förutsättningar för de visuella sambanden i staden där inte minst flukten ut mot Riddarfjärden och Klara Sjö är av stor betydelse. En bredare sektion ger större flexibilitet i gatans anordnande. Det ger förutsättningar för mer generösa ytor för gång och cykel samt möjlighet till inslag av grönska i gaturummet. För att detta ska vara möjligt krävs en samordning med bussterminalen och spårområdet. I det fortsatta arbetet kommer gatans utformning att studeras, både gatans sektion som den föreslagna lutningen. Bussterminalens framtida kapacitetsbehov ska utredas och ligger till grund för terminalens slutliga utformning. Oavsett gatusektion ska det vara möjligt för spårvagnen att i framtiden passera i blandtrafik.

Gaturummet kommer att bli långsträckt och bebyggelsen längs gatan relativt hög. Utformningen av gatan är därför av stor vikt och ska understryka gatans betydelse i staden. Längs med Järnvägsgatans östra sida bildar den norra hallen ett storkvarter med en dubbelhög sockelvåning. Huskropparna ovan sockelvåningen bör delas upp i mindre volymer, både för att åstadkomma ett varierat uttryck längs gatan men också för bättre ljusförhållanden. På gatans västra sida skapas en platsbildning som delar upp sträckan i två kvarter. Platsen kan beskrivas som en typ av minipark som ansluter till Blekholmstorget. Platsen kan med fördel göras så grönskande som möjligt.

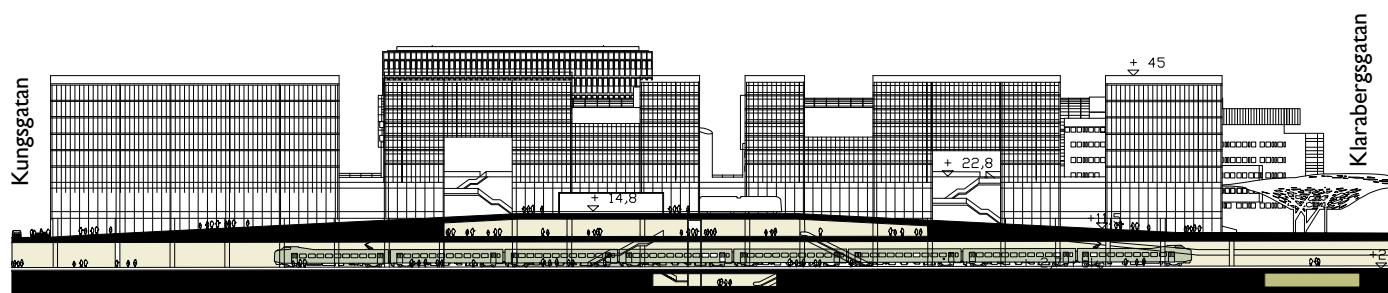
Bebyggelsen längs gatan bör planeras med butiker och lokaler i bottenvåningarna för att tillvarata potentialen genom den mängd människor som rör sig i området. Med den nya bebyggelsen, butiker längs gatan och de blandade trafiklagen finns förutsättningar för att Järnvägsgatan ska bli ett vitalt stråk i staden.



Järnvägsgatan, vy mot söder från Blekholmstorget



Järnvägsgatan, illustrationsplan



Järnvägsgatans föreslagna lutning från Kungsgatan till Klarabergsgatan

Kongresstorget

I Järnvägsgatans förlängning söderut bildar Kongresstorget ett stadsrum med en storslagen utsikt mot Stadshuset, Riddarholmen och Södermalm. Torget fyller flera olika funktioner. Från Kongresstorget nås den södra stationshallen samt bostäderna, kontoren och parkeringsgaraget i dess övre våningsplan. Torget bildar samtidigt en förplats till Stockholm Waterfront och ska fungera för angöring och varutransporter till densamma.

Platsens kvaliteter med det södervända läget och möjligheterna till utsikt ska tas till vara i utformningen. Med Stockholm Waterfront samt stationssentrén och de strömmar av människor som de genererar finns potential att utveckla torget till en attraktiv plats för vistelse i staden. Torget utgör också en viktig koppling för gångtrafik mot Vattugatan samt mot Mälarhamnen och Kungsholmen.

Kongresstorgets utformning kommer att studeras i det fortsatta arbetet och ske i dialog med Stockholm Waterfront.



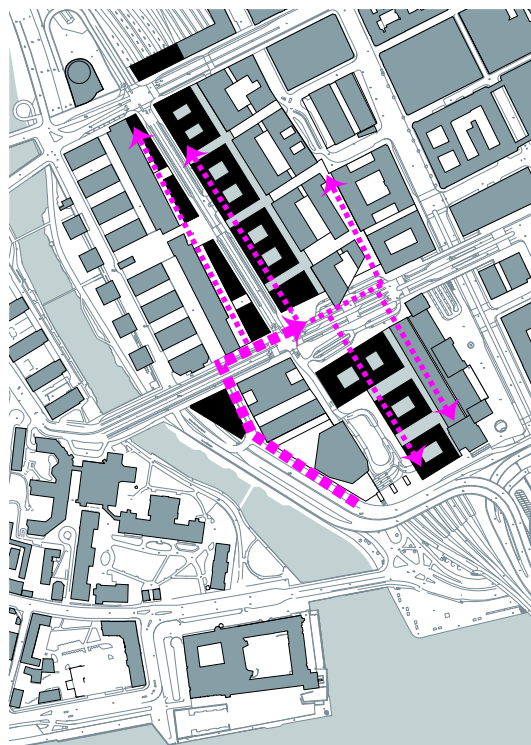
Perspektiv, Kongresstorget sett norrifrån med Stockholm Waterfront till höger

Lastgårdar och distributionstunnlar

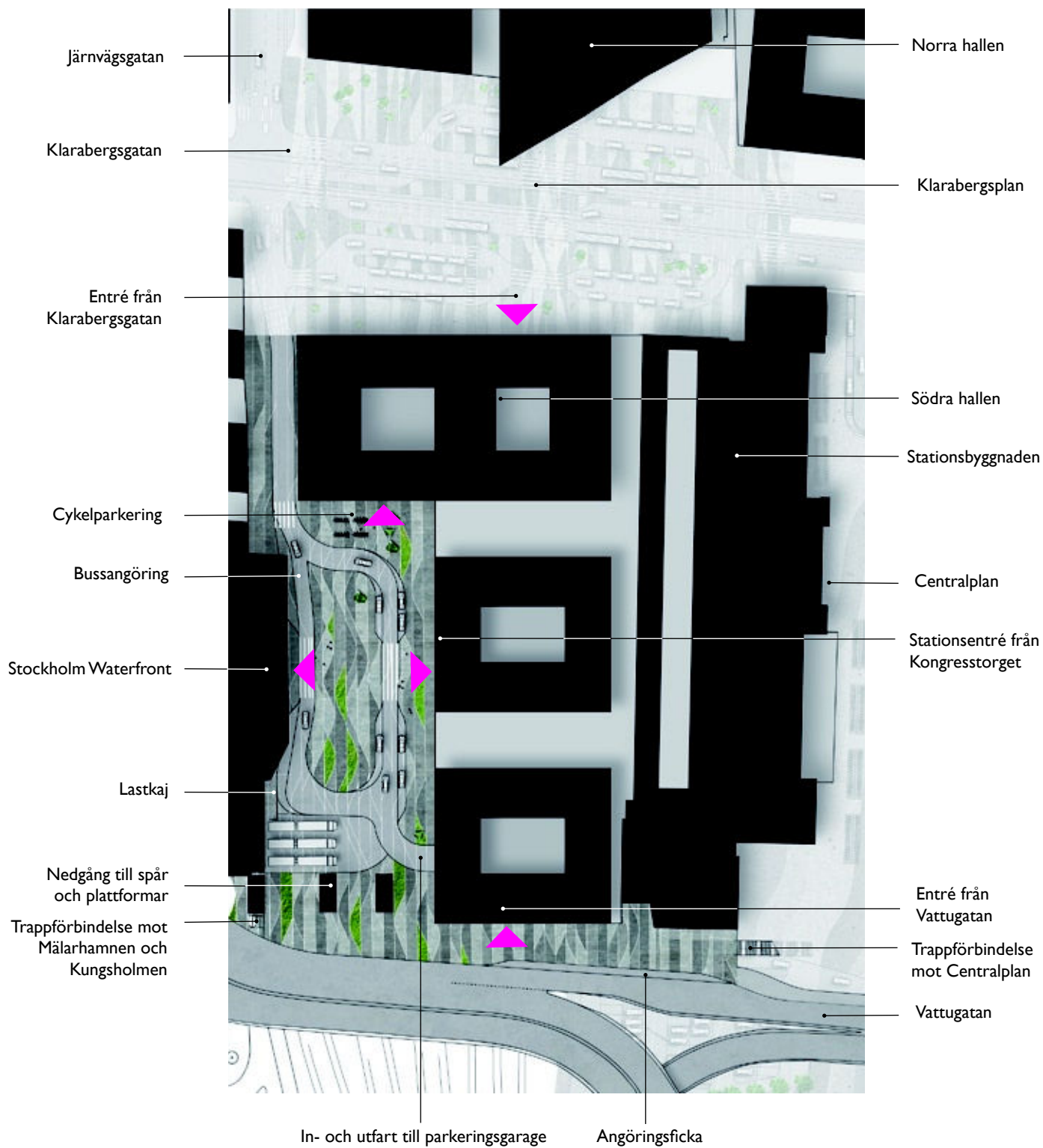
En ny lösning för transporter till och från verksamheterna i Centralstation Stockholm ska prövas vilken kompletterar och till stor del ersätter befintliga distributionsinfarter från Vasagatan och Vasaplan. Distributionstrafiken kan i stället angöra via en avfart från Klarastrandsleden och därefter ledas ner under plattformarna till olika lastgårdar och transportfär. Möjligheterna till föreslaget försörjningssystemet kommer att studeras i det fortsatta arbetet, bland annat måste kapaciteten på Blekholmsgatan beaktas.

Fortsatt arbete

- Utformningen av det offentliga rummet ska studeras liksom gatunätets utformning. Ambitionen är att Västra City ska bli en vital del av staden med attraktiva gator och platser samt goda kopplingar till kringliggande områden.
- Bebyggelsens utformning, höjdsättning och arkitektoniska uttryck ska studeras med hänsyn till stadsbild och riksintresset. I det fortsatta planarbetet måste också fördelningen mellan andelen bostäder och kontor studeras. Förutom risk- och bullerfrågor spelar även fördelningen mellan bostäder och kontor in bl.a. vad gäller behov av parkeringsplatser, skola och förskola.
- Banverkets utredningsprocess kring en omdaning av spårområdet och de beslut som fattas inom ramen för den är styrande för de framtida möjligheterna att överdäcka spårområdet.
- Järnvägsgatans utformning ska studeras, både gatans sektion som föreslagna lutning.
- Cityterminalens framtida kapacitetsbehov ska utredas och blir vägledande för bussterminalens utformning.



Princip, föreslagen distributionslösning under mark



Kongresstorget, illustrationsplan

Vision 2030

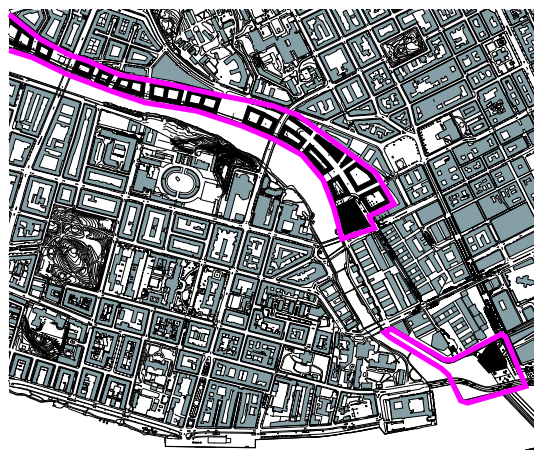
Vision 2030 ligger utanför programområdet och dess genomförande är beroende av andra ställningstaganden än tidigare etapper. Vision 2030 är därmed mer osäker i tid och illustrerar endast en möjlig utveckling. Visionen innebär att staden tillåts nå fram till Klara Sjö. En fortsatt överdäckning och utveckling kring och över spårområdet från Kungsgatan till Karlberg skapar förutsättningar för en ny stadsdel längs Barnhusviken. Ambitionen är att överbrygga de barriärer som trafiklederna och spårområdet utgör i staden och i stället ta tillvara stadens läge vid vattnet. Genom att förbättra kopplingarna mellan stadens olika delar kan en bättre sammanhållen stad skapas.

En fortsatt stadsutveckling ställer många frågor om Tegelbackens, Klarastrandsledens och växelområdets framtid. Vidare stadsbildsstudier är nödvändiga för att utreda möjligheterna för en total överdäckning.

Tegelbacken

Syftet med en omdaning av Tegelbacken är att förbättra den offentliga miljön och förstärka stadens möte med vattnet. Tegelbackens potential med sitt centrala och vackra söderläge vid Riddarfjärden och Stadshuset kan utvecklas betydligt. Visionen illustrerar möjligheten att skapa en plats i staden som inbjuder till vistelse och möjliggör möten mellan människor. Dagens trafikapparat vid Tegelbacken kan i stället bli en plats tillgänglig för Stockholmare och turister i ett av stadens allra förnämsta lägen.

I den stund det blir möjligt att överdäcka spårområdet norr om Vattugatan uppenbarar sig en rad frågeställningar också för Tegelbackens utveckling. Hur ska det framtida Tegelbacken utformas? Är det möjligt att gräva ner eller överdäcka trafikleden? Är det möjligt att i stället för som idag låta gående, cyklister och stadstrafik färdas under trafikbarriären vända på förhållandet och låta Klara Mälarstrand i sin helhet bli ett promenadstråk och en stadsgata? Är inslag av bebyggelse på platsen tänkbart?



Vision 2030



Vision 2030

En omdaning av Tegelbacken måste utgå från och beakta platsens grundvärden. En förutsättning är att Stadshusets framskjutande plats i stadsbilden respekteras samt att den nuvarande kajlinjen mot Riddarfjärden inte påverkas. Tegelbacken bör utgöra del av Vasagatans slut mot vattnet. Området ska även bidra till att förstärka stråken i öst-västlig riktning längs vattnet och möjliggöra funktionella och attraktiva kopplingar mot Kungsholmen. Utvecklingen kräver en helt annan trafiklösning än dagens och en samsyn kring projektet hos en mängd aktörer, inte minst vad gäller finansieringen. Några detaljerade studier av den framtida utformningen har i dagsläget inte gjorts och området måste studeras framöver, inte minst ur stadsbildssynpunkt med tanke på riksintresset. En omdaning av Tegelbacken får heller inte inverka på möjligheten att utveckla tågtrafiken eller negativt påverka trafikledens kapacitet.

Barnhusviken

Norr om Kungsgatan kan en ny stadsdel växa fram ovan överdäckningen längs Klara Sjö. Bebyggelsen binder samman Västra City med det planerade området vid Norra Station. Nya kopplingar över vattnet kan prövas för att förbättra kopplingarna mellan Norrmalm, Vasastaden och Kungsholmen.

En fortsatt överdäckning och ny bebyggelse vid Barnhusviken ska studeras i det fortsatta arbetet, både bebyggelsens utformning och innehåll. Ett stort tillskott av citynära bostäder kan vara möjligt blandat med publika byggnader, torg och parker. Utvecklingen ska syfta till att förstärka stadens kontakt med vattnet. Stranden ska göras tillgänglig och ett sammanhängande promenadstråk längs Klara Sjö och Karlbergskanalen eftersträvas. Områdets offentliga platser och stråk är viktiga för att området ska bli en vital del av staden. Lokaler för butiker och verksamheter bör vara ett naturligt inslag i stadsdelen, inte minst längs Järnvägsgatans fortsättning genom området.



Vision 2030, vy från Monteliusvägen

FORTSATT ARBETE

En utveckling av Västra City enligt programförslaget innebär att staden utvidgas och förtätas i överensstämmelse med stadens översiktsplan. Ett av stadens mest centrala lägen kan nyttjas för ny bebyggelse samtidigt som de kollektiva transportsystemen kan förbättras och utvecklas. Genom en överbyggnad av spårområdet och trafiklederna kan en bättre stadsmiljö skapas avseende buller och luftföroreningshalter. Befintliga barriärer kan överbryggas och staden kan utvecklas genom att ta fasta på de resurser och kvaliteter som området erbjuder. Den byggda miljön kan därigenom bli mer attraktiv för stadsliv och boende. Likaväl som att området kan erbjuda en rad positiva möjligheter för Stockholms fortsatta utveckling, behöver den planerade bebyggelsen ställas i relation till de värden som idag karakteriserar Stockholm. Avvägningar måste göras kring de konsekvenser som ett genomförande av programförslaget resulterar i.

Västra Citys strategiska läge, likaväl som de ekonomiska förutsättningarna för en överdäckning, talar för ett effektivt markutnyttjande. Bebyggelsen ovan överdäckningen innebär sannolikt en ny skala och täthet i den centrala staden, i likhet med Klarabergshuset och Stockholm Waterfront. I det fortsatta arbetet måste studeras hur en tät stad kan planeras för att dra nytta av det centrala läget samtidigt som Stockholms befintliga kvaliteter och höga kulturvärden beaktas. Den högre skalan innebär att kulturvärden kopplat till riksintresset Stockholms innerstad kan komma att påverkas. I synnerhet högre bebyggelse påverkar Stockholms karaktäristiska stadssilhuett. Närheten till Stadshuset, Klara kyrka och stadens front mot Riddarfjärden måste beaktas. Tillkommande bebyggelse får inte påtagligt skada riksintresset. Höjdsättningen och utformningen av bebyggelsen måste därför studeras noga i det fortsatta arbetet. Avgörande är också att bebyggelsens arkitektur är av hög kvalitet.

Samtidigt som stadsbilden måste beaktas kan en högre bebyggelsekoncentration vara möjlig just i denna del av staden. Områdets läge med närheten till stadens kollektivtrafikknutpunkt och City ger motiv för detta. Genom en noga genomtänkt och studerad utformning med attraktiva offentliga platser och förbättrade kopplingar till övriga staden kan Västra City bli en livskraftig del av City med tydliga målpunkter och ett brett utbud av publika verksamheter. Stationskomplexet utgör en viktig knutpunkt. Bostäder blandas med kontor, hotell, butiker och andra verksamheter. Att området tillgängliggörs skapar även förutsättningar för ökade fastighetsvärden.

I det fortsatta arbetet måste studeras hur man kan planera för en god boendemiljö samtidigt som exploateringen troligtvis blir hög. Det finns många positiva effekter av fler bostäder i staden. Ett större tillskott av bostäder i Västra City bidrar till att fler människor rör sig i området, att stadens gator och platser befolkas och att den upplevda tryggheten ökar. Förutom det centrala läget, med tillgång till befintligt utbud av service och verksamheter, innebär närheten till Centralstation Stockholm, Klara Sjö och Kungsholmen stora boendekvaliteter. Samtidigt saknas funktioner som skola, förskola och större grönytor. Lämpliga lägen för nya förskolor kan vara svåra att åstadkomma i området. Som alternativ kan möjligheten till förskolor i nära anslutning till området prövas. Likaså måste behovet och möjligheten till lekplatser för mindre barn studeras.

Hur områdets offentliga platser utformas är av stor vikt. Samtidigt som de utgör del i stadens centrala rum i direkt anslutning till kollektivtrafikknutpunkten måste rekreativa ytor för boende och verksamma i området tillskapas. Grönskande friytor eller parker i traditionell mening är svårt att åstadkomma i området. Den grönska som Blekholmsstranden erbjuder kommer att nyttjas av fler människor i framtiden. Nya möjligheter att exempelvis utveckla gårdar, platser för vistelse och gröna rum på byggnadernas tak bör prövas i det fortsatta arbetet. Genom att i framtiden tillgängliggöra stranden längs Klara Sjö och Barnhusviken skapas ytterligare möjligheter till rekreativa promenadstråk som kan kopplas samman med stråken utmed Norr Mälarstrand och Kungsholms strand. Den platsbildning som föreslås i anslutning till Blekholmstorget kan med fördel utformas så grönskande som möjligt.

Västra Citys läge i staden och närhet till kollektivtrafik ger motiv till att avstegsfall från stadens parkeringsnorm görs. Ur hållbarhetssynpunkt är det angeläget att hålla bilinnehavet nere. Västra City kan vara den stadsdel där detta är möjligt att genomföra genom att skapa förutsättningar för en ny typ av cityboende där bilinnehav inte är en självklarhet. Behovet av och andelen parkeringsplatser kommer att studeras i det fortsatta arbetet. Här ska närheten till och utbudet av kollektivtrafik ställas i relation till den övergripande parkeringstillgången i City. Möjligheterna till exempelvis bilpooler för planerade bostäder bör också tas med som en tänkbarhet i det fortsatta arbetet. Det kommer dock inte att vara möjligt att uppnå stadens parkeringsnorm om 1,0 bilplats/lägenhet och samtidigt åstadkomma önskat utveckling av området med en stor andel lägenheter.

Området invid Klarabergsviadukten och bangården är idag hårt belastat av buller från väg- och järnvägstrafik, vilket främst påverkar bebyggelsen i etapp 2012. För att bostäder ska vara möjliga föreslås att avstegsfall görs från gällande bullernormer och att den s.k. Stockholmsmodellen tillämpas. Det innebär att något högre bullervärden accepteras mot att en tyst sida skapas mot vilken hälften av bostadens rum placeras. Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att krävas, exempelvis i form av särskilt ljuddämpande fasader, inbyggda balkonger mm. Om spårområdet överdäckas i etapp 2020 minskar bullernivåerna från järnvägstrafiken, men nivåerna kvarstår för vägtrafiken vilket gör att skyddsåtgärder krävs också i etapp 2020. Projektets komplexa förutsättningar med en kombination av en överdäckning av spårområdet, stationskomplex och ny bebyggelse innebär att det också finns risk- och miljöfrågor som måste beaktas i det fortsatta arbetet. De tekniska förutsättningarna för en överdäckning liksom överdäckningens konstruktion måste studeras.

Västra City har potential att utgöra ett framtida exempel på hur en hållbar stadsutveckling kan ske i en komplex situation där infrastruktur-försörjningen är av största vikt. Utöver ett effektivt markutnyttjande bör ny teknik och miljökunskande inom byggindustrin utnyttjas. Byggnader och platser ska optimeras ur ett hållbarhetsperspektiv och förutsättningar för en enkel miljövänlig vardag ska skapas. Genom att skapa möjligheter för boende, besökare och verksamma i området att i högre grad gå, cykla eller nyttja kollektivtrafiken kan den negativa påverkan från biltrafiken minska. Detta leder förutom till mindre utsläpp också till en bättre stadsmiljö vad gäller barriäreffekter, buller och partikelhalter. Stockholms stad har som mål att staden år 2030 i stort sett ska vara ett fossilbränslefritt samhälle. Stockholm ska också vara den stad i världen där flest åker kollektivt. I en sådan stad är effektivitet och komfort i kollektivtrafikens bytespunkter avgörande.

Om plattformsområdet genom en ombyggnad av bangården förlängs blir gångavstånden från dagens Centralhall till plattformarnas norra delar mycket långa. Nya plattformsförbindelser föreslås i Banverkets förstudie, bl.a. en ny gångtunnel från Vasaplan. Förutsättningarna för en överdäckning är i hög grad beroende av om och i vilken omfattning Banverkets omdaning av bangården genomförs. En omfattande ombyggnad innebär att möjligheterna att genomföra programförslaget ökar avsevärt. Vid ett mindre omfattande alternativ kan delar av programförslaget behöva utgå. Även den planerade bussterminalens föreslagna ombyggnation påverkar genomförandet av programförslaget. Om bangården i samband med en ombyggnad däckas över är förutsättningen för en bra helhetslösning god.

MILJÖFRÅGOR

Miljöbedömning av planer

Enligt reglerna för miljöbedömning av planer och program ska detaljplaner behövsbedömas, det vill säga kommunen ska utifrån kriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar bedöma om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Är så fallet ska detaljplanen åtföljas av en miljöbedömning och MKB enligt PBL 5 kap 18 § och Miljöbalken 6 kap 11 §.

Övergripande miljökonsekvensbeskrivning

En övergripande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram och utgör en del av underlaget i programsamrådet. MKB-dokumentet används som underlag för stadens samråd om betydande miljöpåverkan och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen i kommande detaljplaneskede.

Den MKB som tagits fram är av övergripande karaktär och syftar till att på ett tidigt stadium upptäcka eventuella konflikter mellan utbyggnadsplanerna och miljö, hälsa eller hushållning med naturresurser. Syftet är även att lyfta fram miljöfrågorna i planprocessen så att de integreras i planarbetet. I MKB:n redovisas även vilka frågor som behöver utredas närmare i det fortsatta planarbetet.

Samlad bedömning

Utifrån ett regionalt perspektiv är det positivt att förtäta ett redan exploaterat område, i synnerhet eftersom 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. Att förtäta innebär även att verksamheter kan tillkomma i ett område som i det här fallet har ett särskilt gynnsamt kollektivtrafikläge vilket motiverar en lägre parkeringsnorm än gällande. Detta gör sammantaget att det är 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 kultur- miljövärden där stadens front mot vattnet är en viktig del. Klara Torn skulle med sin illustrerade höjd vara synlig på långt avstånd. Från Södermalm skulle byggnaden synas intill Stadshuset och minska den dominans det har idag. Från platser närmare programområdet, exempelvis vid Tegelbacken, skulle Stadshuset fortfarande ligga som en solitär. Samma slutsats gäller byggnaderna på överdäckningen, vilka i höjd bör anpassas så att de bäddas in i stadssiluetten och minskar påverkan på stadens front mot vattnet.

Överdäckningen innebär att risksituationen inom området förändras radikalt. 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 samtidigt innebär en ökad risk för de resenärer som vistas på plattformsnivå. Överdäckningens konstruktion måste dimensioneras så att risken att den skadas vid en explosion eller ur-

spårning 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 miljö kvalitetsnormen och detaljerade spridningsberäkningar krävs i planskedet för att utreda den framtida situationen. I etapp 2012 klaras miljö kvalitetsnormen.

Bullerberäkningar visar att det i vissa fall är mycket svårt att klara gällande riktvärden och avstegsfall för bostäder. I etapp 2012 finns både vägtrafik- och järnvägstrafikbuller att ta hänsyn till. För att bostäder i Klara Torn ska vara möjligt krävs avstegsfall från riktvärdena och åtgärder likt ljudskyddande balkonger och dubbla fasader. Förutsättningarna för bostäder i etapp 2020 kräver ytterligare bullerutredningar men där finns bättre förutsättningar att placera bostäder längre från högtrafikerade gator och med ljudskyddade innergårdar.

En överdäckning innebär att det blir en klimatskyddat miljö på plattformarna vilket skulle vara en förbättring för resenärerna. De negativa konsekvenser en överdäckning innebär för resenärsmiljön avseende högre bullernivåer och försämrade luftkvalitet kan troligen mildras eller kompenseras med tekniska åtgärder. Risksituationen måste analyseras och bedömas ytterligare i det fortsatta arbetet. Tekniska åtgärder för att minska magnetfält och vibrationer krävs för att inte riktvärden ska överskridas.

