



Stockholms
stad

PROGRAM FOR CITY

Samrådshandling 2017-05-17

Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad

Projektgrupp

Catarina Holdar, projektledare (fr.o.m. nov. 2016)
Louise Heimler, projektledare (t.o.m. okt. 2016)
David Essinger
Mattias Olsson
Daniel Sjöborg

Referenspersoner

Torleif Falk
Thomas Stoll
Martin Schröder

Underlag kulturmiljö

Anna Birath, Nyréns arkitekter AB
Markus Ångeby, Nyréns arkitekter AB

Grafisk form och kartor

Anna Bernmark, White arkitekter AB
Tove Jägerhök, White arkitekter AB
Viktoria Arvidsson, White arkitekter AB

Bilder och fotografier

Bilder: Stadsbyggnadskontoret om inte annat anges.
Fotografier: Lennart Johansson, om inte annat anges.

Tryck

Maj 2017

Omslag. Båtar på Nybroviken.

Uppdraget

Kommunfullmäktige gav 2012-10-15 (§ 14) stadsbyggnads-, trafik- och exploateringsnämnderna i uppdrag att implementera *Stockholms stads vision för City 2030*. Trafiknämnden fick i uppdrag att ta fram en trafik- och gatumiljöplan, stadsbyggnadsnämnden att påbörja utredningsarbete avseende program- och strategifrågor och exploateringsnämnden att leda det operativa arbetet med stadsutvecklingsområdet City. Beslut om uppdragen fattades i stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafiknämnden i december 2012. Stadsbyggnadskontoret har på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden tagit fram detta program som svar på kommunfullmäktiges beslut.

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

Stadsbyggnadsnämnden beslöt vid mötet den 17 maj 2017 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra programsamråd för Program för City.

Samråd

Programförslaget visas under tiden 1 juni till 31 augusti 2017 i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider. Förslaget visas även i Stockholmsrummet i Kulturhuset under samrådstiden.

Under samrådstiden håller Stockholms stad öppet hus i Stockholmsrummet vid två tillfällen: torsdagen den 8 juni kl 16-19 och onsdagen den 14 juni kl 16-19. Personal från stadsbyggnadskontoret finns då på plats för att svara på frågor.

Information om Program för City lämnas av:

Stockholms stadsbyggnadskontor
Catarina Holdar
08-508 274 44

Synpunkter på programförslaget lämnas skriftligen och ska senast 31 augusti 2017 ha inkommit till:

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter kan även lämnas via e-post på adress stadsbyggnadskontoret@stockholm.se. Ange ärendets diarienummer Dnr 2017-06022.

Information om programmet finns på stockholm.se/detaljplaner.

Du kan även läsa mer om City på stockholm.se/city.

Läsanvisning

Program för City är uppdelat i två huvuddelar: Del 1 som beskriver riktlinjerna för den fortsatta utvecklingen i City och Del 2 som beskriver förutsättningarna för riktlinjerna. Del 2 är en mer djuplodande del för de som önskar fördjupa sig i bakgrunden till riktlinjerna.

Program för City inleds med en beskrivning av City idag, Citys framväxt och behovet av ett program för City. Programmet avslutas med uppgifter om referenser och en sammanfattning av tidigare ställningstaganden.

Som underlag för programmet har en kulturmiljöutredning tagits fram (*Kulturmiljöutredning. Karaktärisering av City. Nyréns. 2016*). Riktlinjernas konsekvenser för kulturmiljön beskrivs i en konsekvensbeskrivning (*Konsekvensbeskrivning för Riktlinjer, del 1 inom Program för City. Nyréns arkitektkontor. 2017*).

Innehåll

Inledning 7

City idag	7
Citys framväxt	8
Ett program för City	9
Syfte	12
Programarbete och process	12

Del 1

Stockholms mest föränderliga stadsdel 17

Riktlinjer 23

Upplevelserikt – människan som utgångspunkt	25
Unika möjligheter - mer stad	27
Starkt näringsliv – mångfald av utbud	29
Navet för stadens flöden	31
Vattnet – stadens signum	33

Det modernistiska City - förutsättningar och möjligheter 35

Västra City - förutsättningar och möjligheter 39

Stenstaden - förutsättningar och möjligheter 45

Del 2

Förutsättningar - stadens karaktär 53

Förutsättningar - stadens offentliga rum 61

Förutsättningar - stadens olika funktioner 69

Förutsättningar - stadens flöden 77

Den hållbara staden 81

Riksintressen 83

Övriga riksintressen	83
----------------------	----

Referenser och underlag 85

Sammanfattning av tidigare ställningstaganden 86



Inledning

City idag

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

En funktionell och attraktiv stadsmiljö som tillgodoser behov för alla de som nyttjar staden är en framgångsfaktor för stadens tillväxt, utveckling och demokratiska hållbarhet. En viktig del av Stockholms attraktivitet ligger i den unika fysiska karaktären som vuxit fram ur läget mellan Mälaren och Saltsjön och de topografiska förutsättningarna som Brunkebergsåsen och Söders förkastningsbrant ger.

Citys roll som maktcentrum för politik, finans och kultur har satt sina avtryck i starka solitära byggnader som manifesterar innehållet. Kulturvärdena i staden är en tillgång att ta stöd i för stadsutvecklingen och ska tidigt finnas med i planprocessen.

I City finns idag fysiska och funktionella utmaningar. Dessa har delvis skapats vid den radikala omdaning av nedre Norrmalm på 1950-70-talen. Ett arbete med

att åtgärda Citysaneringens baksidor har påbörjats och föreslås genom riktlinjerna i Program för City fortsätta så att City kan utvecklas till ett område som svarar mot stockholmarnas och besökarnas förväntningar på stadens kulturhistoriska och urbana kvaliteter samt näringslivets, handelns och turismens behov.

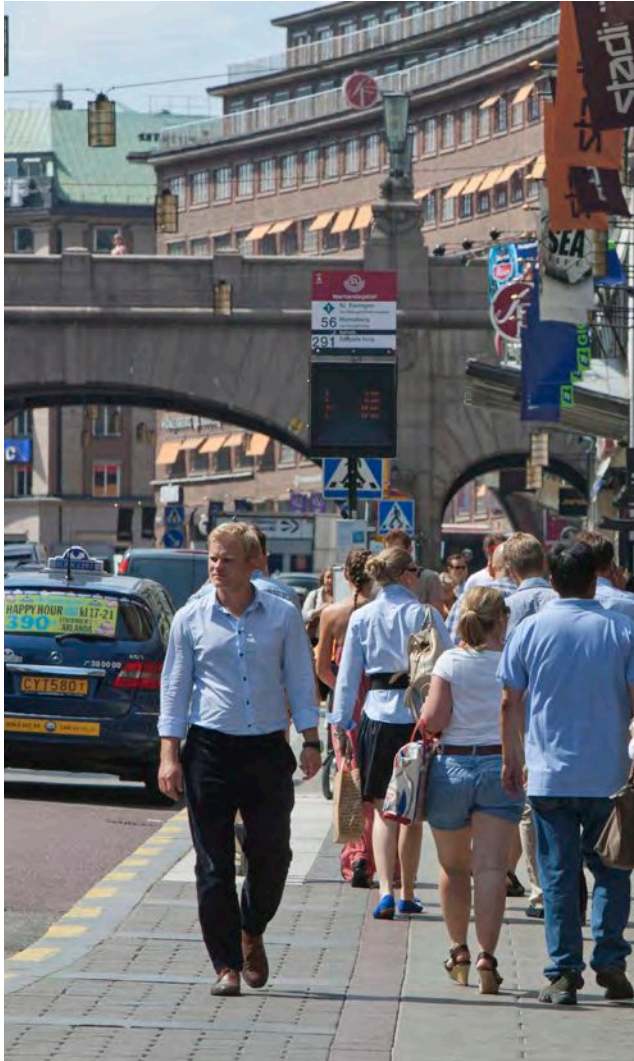
I City ska det finnas möjlighet för näringslivet att utvecklas och bidra till en ekonomiskt hållbar stad. City ska fortsätta att vara en konkurrenskraftig handelsplats med ett brett utbud.

Förändring och utveckling av bebyggelsen kan prövas i hela City men olika delområden har olika möjligheter, potential och förutsättningar för förändring. Citys stora utvecklingspotential ligger i användningen och utformningen av det offentliga rummet. Programmet tydliggör att förändringar av bebyggelsen i City ska bidra till att utveckla stadsliv och vistelsekvaliteter i det offentliga rummet genom att alla aktörer samverkar för att skapa en attraktiv, trygg och funktionell stadsmiljö för alla.

Fåglar på Strömmen vid
Kungsträdgården.
Fotograf: Anne Lintala

Flygbild över City västerut med
Nybroviken i förgrunden.





Citys framväxt

Bebyggelsen i City har vuxit fram under lång tid. Ett av de viktigaste karaktärsdragen är den klassiska stenstaden med sin enhetliga hushöjd som utgör större delen av det som definieras som City. Stenstaden har sitt ursprung i de omfattande och strikt reglerade utbyggnaderna på malmarna från slutet av 1800-talet och under 1900-talets första årtionden. Det har gett Stockholm en stadssilhuett där endast ett fåtal byggnader tillåts sticka upp. Stockholms höjder och läget vid stora vattenrum tillåter oss att betrakta staden lite från ovan från vissa utsiktspunkter. Det gör det möjligt att läsa topografin i hustakens böljande formationer och samtidigt betrakta ett varierat taklandskap. Befintliga landmärken i stadssiluetten, som exempelvis kyrktornen, Hötorgshuset, Wenner-Gren Center och Skrapan på Söder fungerar som orienteringspunkter i stadskärnan och dess närområde.

City har många funktioner som ska samsas på en liten yta. I cityplanerna från 1962 och 1967 prioriterades bilismen, med omfattande rivningar som konsekvens. Planerna kom bara att genomföras till viss del. I cityplanen från 1977 stod istället ett bevarande av bebyggelsen i fokus. Cityomdaningen fick som konsekvens att cityområdet tudelades med stora kontorsdominerade fastigheter i södra City och kvarvarande stenstad dominerad av bostäder i de norra delarna.

Efterkrigstidens idealism och framtidstro där storskalighet och funktionsseparering var planeringsideal

Kungsgatan, ett av Citys mest fotgängartäta stråk.

skapade många av dagens utmaningar. Resultatet motsvarar inte de förväntningar på livskvalitet som präglar Stockholm i övrigt. Det finns dock fina enskilda exempel på modernismen som Sergels torg, Hötorgscity och Kulturhuset. På 1990-talet påbörjades en förnyelse av City med bl.a. en satsning på levande bottenvåningar, en bra blandning av funktioner och en ökad trygghet i det offentliga rummet. Dessa aspekter är avgörande för att få en levande stad under en stor del av dygnets timmar. Tillkomsten av moderna kontor och arbetsplatser, nya typer av handelsetableringar, bostäder och en fortsatt diversifiering av kulturscenen är delar av den utveckling som på ett positivt sätt bidragit till ett mer levande City.

Pågående och planerade infrastrukturprojekt som Citybanan och utbyggnaden av tunnelbanan innebär att res- och rörelsemönster ändras. De stora kollektivtrafikinvesteringarna ökar Citys tillgänglighet och öppnar områden som tidigare legat i bakvattnet. Bra och effektiv kollektivtrafik säkerställer att City fortsätter att vara en kommunikationsnod för lokalt, regionalt och globalt resande.

En mångfald av stråk och platser som binder samman stadens delar och skapar tillfällen för möten, evenemang och vila utgör de viktigaste beståndsdelarna i en levande, urban och demokratisk stad. Med utgångspunkt i det offentliga rummet formas staden för ett tryggt och upplevelserikt stadsliv med människan i centrum.

Körsbärsträdens blomning i Kungsträdgården
är en attraktion som samlar människor från hela
Stockholm.
Fotograf: Anne Lintala





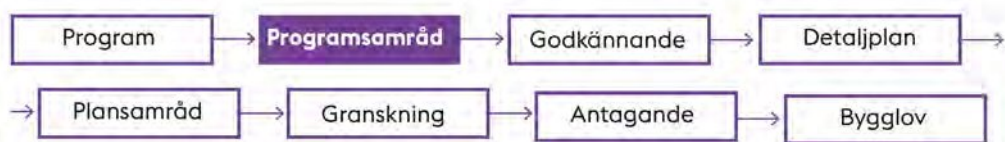
Syfte

Syftet med programmet är att uttrycka Stockholms stads intentioner för utvecklingen av City ur ett helhetsperspektiv. Programmet illustrerar hur *Vision för City 2030* kan konkretiseras och utgöra stöd, vägledning och verktyg för samtliga aktörer i den kommande planeringen av Citys utveckling. Programmet redovisar både konkreta frågor och åtgärder som enkelt kan genomföras, och större frågor som kräver ytterligare fördjupning och kan genomföras i ett längre perspektiv.

Programarbete och process

Genom att ta fram ett program för City kan Stockholms stad tidigt få in synpunkter från medborgare, verksamhetsutövare, fastighetsägare och remissinstanser om Citys framtida utveckling och planering. Programmet är ett första steg i planprocessen och kan bidra till att den efterföljande planeringen blir mer förutsägbar och effektiv genom att viktiga strategiska frågor lyfts i ett större sammanhang.

Förslaget till program går ut på ett programsamråd där fastighetsägare, myndigheter och allmänheten har möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter sammanställs sedan i en programsamrådsredogörelse och eventuella justeringar av programmet görs innan det lämnas för godkännande i stadsbyggnadsnämnden. Programmet kommer sedan ligga till grund för arbetet med detaljplaner och bygglov inom olika delar av City.



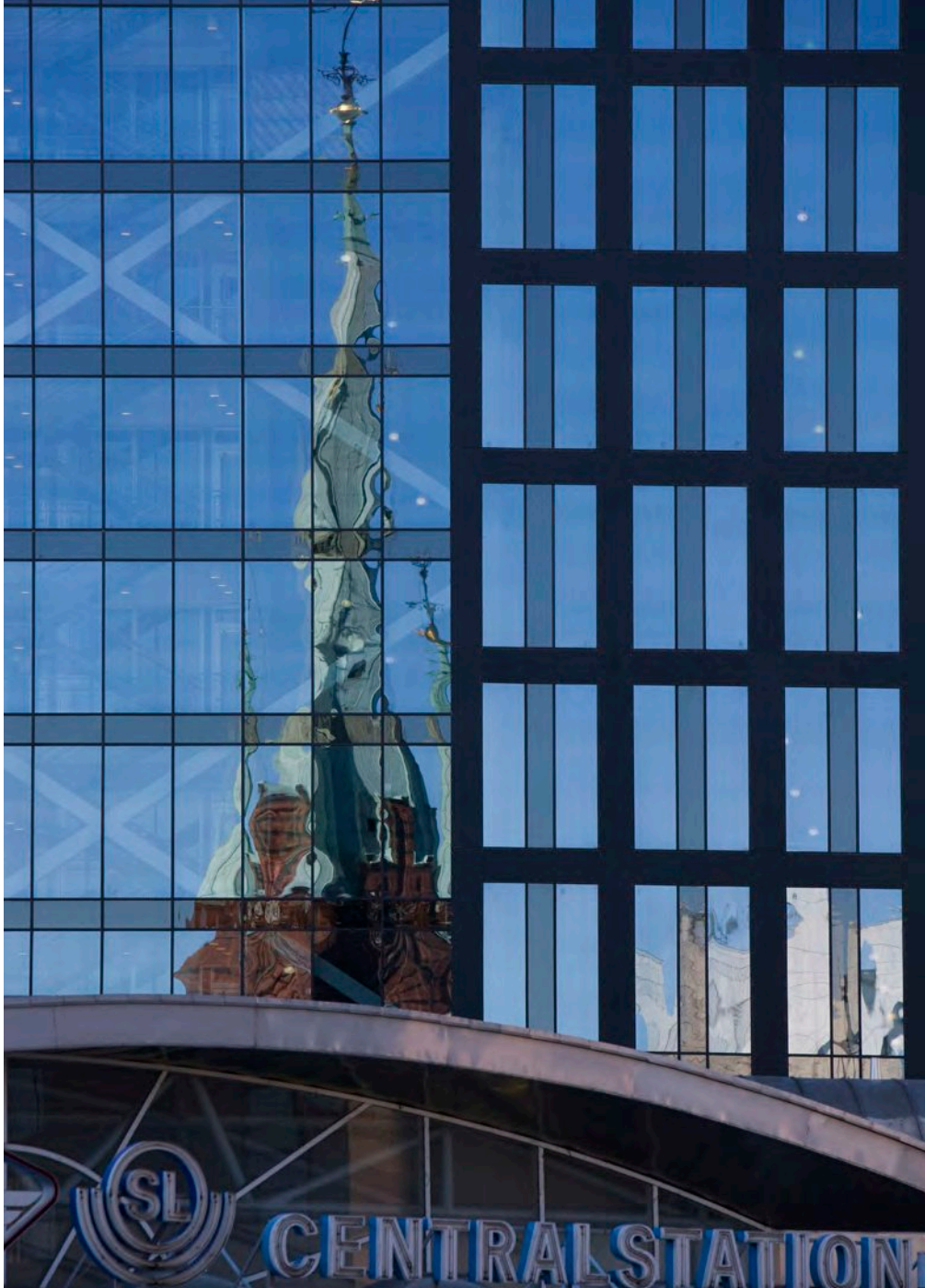
Processkedjan. Ett program är den första delen i planprocessen. Det färdiga programmet går ut på programsamråd innan det godkänns av stadsbyggnadsnämnden.

Tegelbacken och City sett från väster.



Parallellt med programmet för Centrum i Stockholm, har stads-
trafikkontor fram en trafik- och gatumiljöplan som visar
på konkreta förslag till åtgärder på olika gator och platser
med syfte att uppfylla målen i den Vision för år 2030.
Tillsammans utgör Program för City och trafik- och gatumiljö-
planerna ett helhetsgrepp när Citys fortsatta utveckling.

Del 1



Klara kyrka speglas i Waterfront, en av de nya byggnaderna inom Västra City.

Stockholms mest föränderliga stadsdel

Stockholms stad är unikt i det att man tydligt kan läsa stadens framväxt i de välbevarade årsringarna – från stadens grundande på medeltiden fram till idag. Genom åren har flera genomgripande förändringar skett, vilket är en naturlig del av stadens framväxt.

Det äldsta Stockholm

Den medeltida stadsbilden i Gamla stan karaktäriseras av ett oregelbundet gatunät styrt av hänsyn till topografin och behovet av framkomlighet snarare än en genomtänkt planering. På 1600-talet växte Sverige till en stormakt och Stockholm befästes som rikets huvudstad. Ståtliga palats uppfördes i vackra lägen mot vattnet på bland annat Riddarholmen, Blasieholmen och i Gamla stan. Invånarantalet växte snabbt under 1600-talet. Stockholms status som huvudstad krävde ett nytt förhållningssätt till planläggning och under 1630-talet påbörjades under överståthållare Klas Larsson Flemings ledning arbetet med att reglera malmarna. På malmarna fanns vid den här tiden framförallt oreglerad kåkbebyggelse som efterhand revs och ersattes med stenhus. Många bränder härjade staden vid den här tiden och under 1660-talet blev det förbjudet med trähus i flera våningar på Södermalm och Norrmalm. Det gatunät som kan ses på en karta från 1642 över Norrmalm, norra Södermalm, östra Kungsholmen och delar av dagens Östermalm, gäller fortfarande i Stockholms centrala delar. Genom åren har vissa förändringar skett men i stort är strukturen intakt.



Karta från 1642. Källa: Stadsmuseet

Industriella revolutionen i Stockholm

Stockholms utveckling stagnerade under 1700-talet och början av 1800-talet. Med den industriella revolutionen under senare hälften av 1800-talet tog utvecklingen fart igen. Staden växte snabbt och under loppet av några decennier tredubblades befolkningen vilket ledde till bostadsbrist med sociala och sanitära problem som följde.

Som ett led i att råda bot på förhållandena inleddes på 1860-talet arbetet med en ny generalplan för hela Stockholm. Arbetet leddes av juristen och riksdagsledamoten Albert Lindhagen. Planen som togs fram, den så kallade Lindhagenplanen, antogs aldrig i sin helhet.



Karta från 1870. Källa: Stadsmuseet

men kom ändå att styra stadens utveckling under lång tid. Rutnätssystemet från Flemings plan byggdes ut över malmarna och kompletterades med breda esplanader enligt kontinentalt mönster. Esplanaderna gick diagonalt över rutnätet och strålade samman i större platser. Omfattande rivningar av äldre bebyggelse genomfördes, vilket beskrivs bland annat av August Strindberg i dikten Esplanadsystemet.

Kring sekelskiftet 1900 växte staden på malmarna i snabb takt. Utbyggnaden styrdes av byggnadsstadgar och stadens byggnadsordning där bland annat hushöjder och gatubredder var strikt reglerade. Idag är den klassiska stenstaden från denna tid den dominerande årsringen i Stockholms innerstad.

Ännu under 1800-talet och en bit in på 1900-talet förutsattes att Gamla stan skulle förbli Stockholms förvaltnings- och detaljhandelscentrum. Nytt riksdagshus och riksbank på Helgeandsholmen byggdes till exempel 1897 till 1905. Men industrialismen innebar ökat behov av plats för banker, huvudkontor och yrkrävande verksamheter. Järnvägens sammanbindningsbana med ny station vid Vasagatan bidrog också till förflyttning av fokus till nedre Norrmalm. Omkring 1910 började man kalla Stadsholmen för Gamla stan vilket tydligt visar att detta inte längre uppfattades som Stockholms centrum. De första stegen mot ett nytt City på Norrmalm hade tagits.

Det modernistiska City

På Norrmalm låg fortfarande den gamla gatustrukturen och gatubredderna kvar sedan 1600-talet. Brunkebergsåsen skar effektivt av kommunikationer i



Lindhagenplanen från 1866. Källa: Stadsarkivet



Flygbild från telefontornet norrut med Malmkillnadsgatan till vänster, år 1952. Källa: Stadsmuseet



Byggnad av Kungsgatan, år 1909. Fotot är taget i korsningen med Norrlandsgatan, Regeringsgatan på bro syns i fonden.

öst-västlig riktning. På 1920-talet fanns det så många bilar i Stockholm att stadsplanerarna började oroa sig för en kommande trafikinfarkt och för att verksamheterna i City skulle spridas ut över staden. I början av 1930-talet utlystes en internationell arkitekttävling om nedre Norrmalms gestaltning. En av nyckelfrågorna i tävlingen var om Sveavägen skulle dras ner till Gustav Adolfs torg eller inte. Tre olika förslag prisbelöntes, men trots det fick tävlingen mycket liten betydelse för den fortsatta planeringen. Stockholms stad fortsatte istället att utarbeta olika förslag på reglering av strukturen på nedre Norrmalm. Debatten fortsatte att handla om Sveavägens framtida dragning. År 1945 fattade stadsfullmäktige beslut om en reglering där Sveavägen slutade vid Hamngatan.

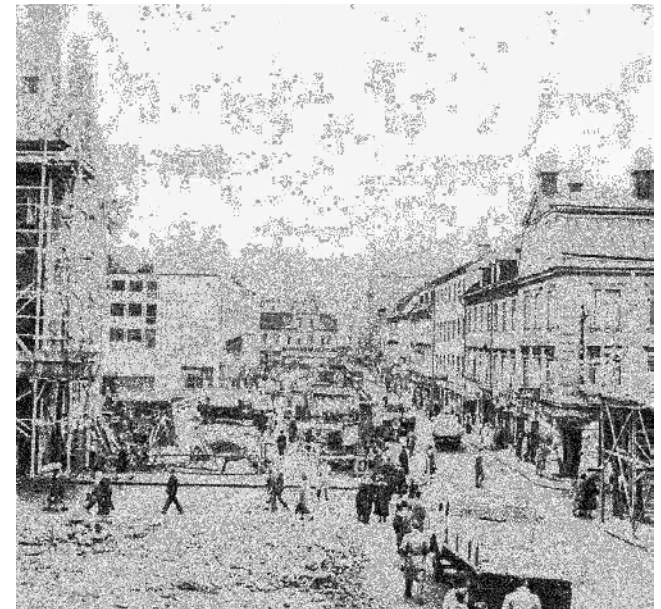
Det som kom att bli det egentliga startskottet för regleringen av nedre Norrmalm var byggandet av tunnelbanan. I början av 1950-talet var det inte längre möjligt att skjuta upp avrivningarna av området kring det framtida Sergels torg för att kunna bygga klart tunnelbanan. Citysanereringen fick stor internationell uppmärksamhet. Den har både lovordats och ifrågasatts. De nya prioriteringar som tidsandan möjliggjorde märks fortfarande tydligt i dagens Stockholm, där de småskaliga Klarakvarteren ersattes med storskaliga byggnader med renodlade funktioner och en bilorienterad trafikapparat. Det moderna City präglas av slutna bottenvåningar och de barriärer som skapas av trafikanläggningar och stora kvarter, men även av märkesbyggnader och kulturmiljöer av hög klass som Hötorgscity och Sergels torg.

År 1962 togs en översiktsplan för City fram där bland annat 18 parkeringshus låg spridda över City. I den



Brunkebergsåsen schaktas bort. Gropen vid Malmkillnadsgatan/Hamngatan, år 1961. Källa: Stadsmuseet

efterföljande City 67 prioriterades biltrafiken med breda stadsmotorvägar och fotgängarna på gångbroar. I slutet av 1960-talet började rivningarna allt mer ifrågasättas. Slaget om almarna i Kungsträdgården 1971 blev en symbolfråga och har kommit att betraktas som vändpunkten i cityombyggnaden. I Cityplan 1977 var en målsättning att göra det bättre för gående, cyklister, kollektivtrafik och varutransporter. Värdefulla miljöer och byggnader skulle sparas och ny bebyggelse skulle ansluta till de befintliga



Klarabergsgatan västerut i korsningen med Drottninggatan, år 1955. Klara kyrka skymtar längst till vänster. Källa: Stadsmuseet

byggnadernas skala. Smygkontoriserade bostäder skulle återgå till att vara just bostäder.

1980-2000-tal

Under de senaste decennierna har Stockholms stad genomfört flera förnyelsesatsningar i City, ofta i samverkan med fastighetsägare och näringsliv. Mer omfattande arbeten utfördes för till exempel Hötorgscity, området kring Stureplan och östra delen av Kungsgatan under 1980- och 1990-talen.

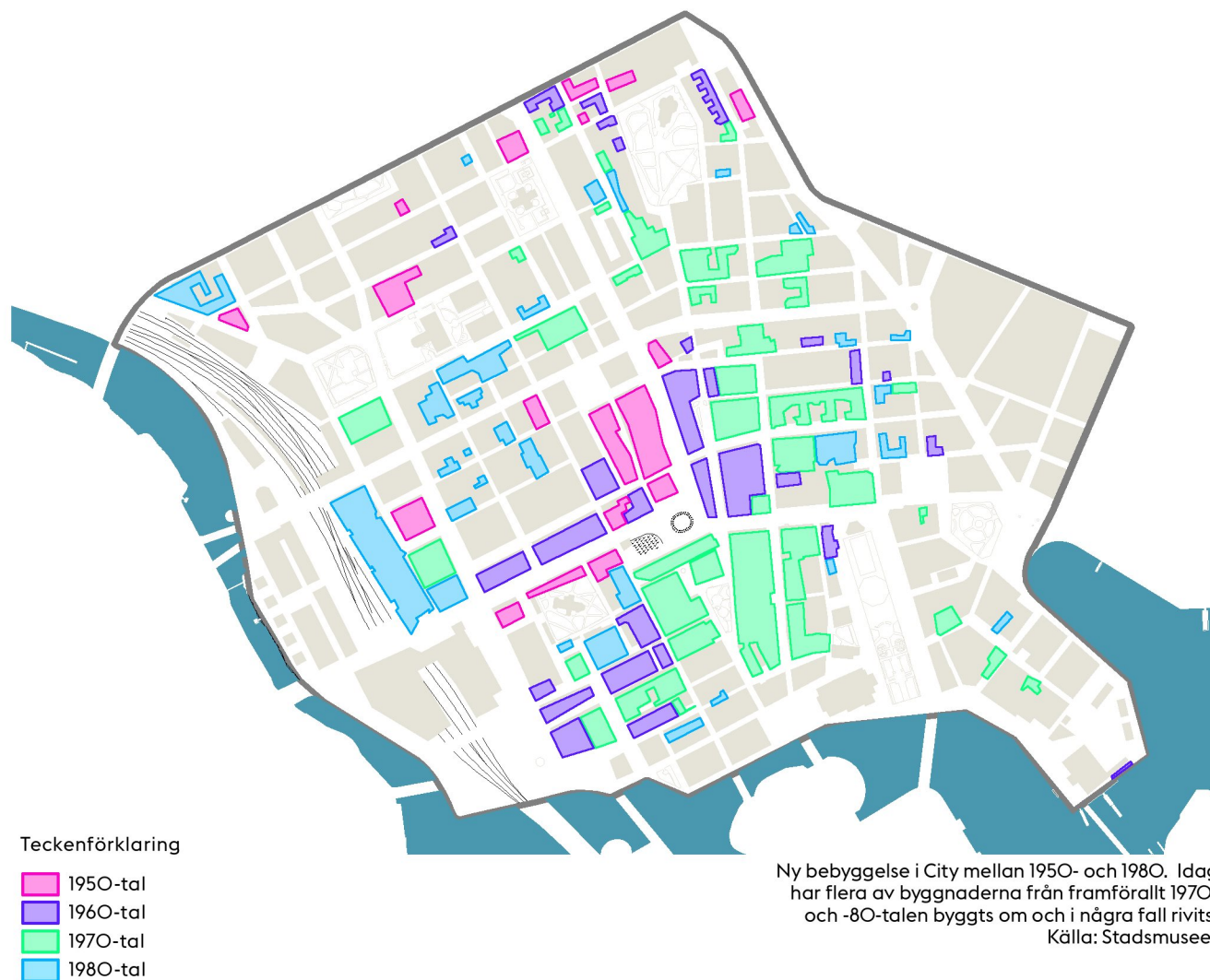
I takt med att de kvartersstora fastigheterna från city-omvandlingen har börjat byggas om är förändringarna i City mer påtagliga, både i gaturummet och sett i de långa vyerna. Om- och nybyggnader av fastigheter i City möjliggör att det som blev mindre bra i cityomvandlingen 1950-70 till viss del kan åtgärdas. Slutna bottenvåningar öppnas för olika typer av verksamheter som i sin tur bidrar till stadslivet. Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras i stadsrummet vilket ger möjlighet att bygga bort stora trafikbarriärer.

City i framtiden

City är och kommer att fortsätta vara i ständig förändring, främst på grund av ett högt tryck på fastighetsutveckling men också som konsekvens av pågående satsningar på infrastrukturen. Citybanans öppnande, utbyggnaden av tunnelbanan och Spårväg City har direkt inverkan på den centrala staden, bland annat genom förändringar av res- och rörelsemönster. Även förändringar av Centralstationen där ett detaljplanearbete pågår, kan komma att förändra rörelsemönstren kring Kungsbron.

Idag har vi möjlighet att dra lärdom från tidigare generationers radikala grepp, och planera för ett City som vårdar viktiga kärnvärden samtidigt som Stockholm växer och utvecklas.

Den stora utvecklingspotentialen i City ligger i användningen och utformningen av det offentliga rummet. Här finns möjligheter och förutsättningar att skapa platser som motsvarar förväntningarna på en storstad samtidigt som stadens särprägel behålls och utvecklas. Det åstadkoms genom en utveckling av bebyggelsen med aktiva



bottenvåningar, funktionsblandning och högkvalitativ gestaltning med människan i centrum samt ett kapacitetsstarkt, framkomligt och resurseffektivt trafiksystem, som prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik.



Bostäder vid Torsgatan.



Kungstrappan (K25)

Goda exempel

Goda exempel på utveckling i City som genomförts de senaste åren är:

- Moodgallerian som gett nya gångstråk och målpunkter. Fler entréer och utvecklingen av verksamheter i bottenvåningar har varit positiva för gatulivet på Jakobsbergsgatan och Mäster Samuelsgatan.
- Paviljongerna längs Strömkajen som gjort kajen mer attraktiv att vistas på.
- Om- och tillbyggnad vid Kungstrappan, K25, en mörk och ogästvänlig trappa har blivit ljus och mer attraktiv att använda.
- Omvandlingen av Brunkebergstorg med fler hotell och restauranger har stora möjligheter att bli en ny stark målpunkt i City.
- Nya bostäder på Torsgatan, Sergelgatan, Vattugatan och Herkulesgatan i samband med ombyggnad av fastigheter.
- Orgelpipan 6, Hotell Scanic Continental. Ny uppgång från Citybanan och tunnelbanan samt ny entréplats vid Klarabergsgatan innebär genare flöden och en ljusare mer inbjudande utformning av ett tidigare mörkt och slitet hörn i staden.





Riktlinjer

Förändring och utveckling av bebyggelsen är möjlig i hela City men olika områden har olika potential och förutsättningar. Riktlinjerna är utgångspunkt och stöd för den långsiktiga utvecklingen av City.

Vid förslag till förändring ska hänsyn tas till byggnadens, platsens och områdets egenvärde och till dess betydelse för miljön som den är en del av. Det gäller både på byggnadsnivå och vid mer omfattande förändringar av kvarter och gatustråk.

Riktlinjerna i Program för City utgår från Vision för City 2030 och dess sju utvecklingsområden med tillhörande mål. Riktlinjerna kan sammanfattas i fem rubriker:

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

Vid om-, ny- och påbyggnader ska projektets relation till staden, till gaturummet och gestaltningen av huset beskrivas och förklaras. I varje projekt behöver därför några frågor alltid besvaras och förklaras:

- Vilka värden tillför projektet City och de människor som vistas där?
- Hur främjar projektet stadslivet och de offentliga rummen?
- Vilka arkitektoniska kvaliteter tillför projektet till staden och sin omgivning?
- Hur kan projektet utvecklas över tid?

Strömkajen. Strömkajens attraktivitet har ökat med de nya paviljongerna som ger möjlighet att sitta ner en stund i solen.
Fotograf: David Essinger



Upplevelserikt – människan som utgångspunkt

Stockholm är en av världens högst rankade städer när det gäller livskvalitet. Med fokus på staden i ögonhöjd utvecklas City till en väl fungerande stadsdel med stora upplevelsevärden och människan i centrum.

Storskalighet bryts upp

- Genom arkitektonisk gestaltning, indelning av byggnadsvolymer och genom att skapa passager genom fastigheter fås en mer upplevelserik och varierad upplevelse av stadsrummet i City.

Bottenvåningar aktiveras

- Bottenvåningar dimensioneras för en generalitet i användandet som medger olika typer av verksamheter.
- Bottenvåningar utformas med hög arkitektonisk kvalitet och omsorgsfullt utformade detaljer.
- Bottenvåningar är tydligt definierade, utförs med förhöjd våningshöjd, en hög grad av öppenhet och en hög entrétäthet.

Publika platser och offentliga rum ges olika karaktär

- City ska ha en mångfald av platser med olika karaktärer för att kunna erbjuda såväl stillhet som större evenemang med stor publik.
- Det offentliga rummet utformas med hållbara, flexibla och estetiskt tilltalande lösningar som åldras vackert.
- Mörka och inte omhändertagna passager och gator förbättras för att öka trygghet och orienterbarhet.

Ta stöd i arkitektur och kulturmiljöer som identitetsbärare

- De äldre byggnaderna och stadsmiljöerna i City är viktiga för cityområdets attraktivitet och upplevelsen av en mångsidig bebyggelsemiljö.
- Stenstadens småskaliga bebyggelsestruktur och funktionsblandning bibehålls och utvecklas.
- Nya byggnader och tillbyggnader ska hålla högsta nivå avseende arkitektur och gestaltning samt ett medvetet förhållningssätt till stadens grammatik.

Gör City grönare

- Stadens offentliga platser ska planeras och utformas för att skapa ett bra mikroklimat med hänsyn till buller, sol och vind.
- Omkringliggande bebyggelse utformas för att inte inverka negativt på stadens offentliga parker och torg genom att skugga eller skapa oönskad eller ökad vindpåverkan.
- Planera för ett högre inslag av grönska genom kompletteringar i kvarteren och på stadens offentliga platser. Grönska ger stadens platser karaktär och trivsel.

Sergelgatan med Kulturhuset.
Foto: Jany Plevnik



Godkänt dokument - Martin Schröder, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2017-05-23, Dnr 2017-06022

Unika möjligheter – mer stad

Stockholm är en av världens vackraste storstäder. Genom att ta stöd i den attraktionskraft som finns i Citys natur- och kulturvärden vidareutvecklas en unik stadsbygd.

Om-, på- och nybyggnader är möjliga

- Alla tillägg till staden ska ha som mål att skapa ett arkitektoniskt bidrag av hög kvalitet, dels i relation till sin närmaste omgivning, dels till staden som helhet. Den arkitektoniska idén ska kunna beskrivas.
- Den höjdmässigt sammanhållna silhuetten av bebyggelse mot vattenrummen är riktmärke vid förändringar i stadens front mot vattnet.
- Nya tak ska utformas med variation i höjd och volym, reflekterande eller upplysta delar ska undvikas.
- Ny bebyggelse formas med beaktande av skalan och proportionerna i gaturummet och görs i samklang med omgivningen med syfte att skapa en sammanhängande rumslig helhet.
- Väl tilltagna våningshöjder som tillåter en flexibilitet i användande ger en långsiktighet som tål nya funktioner.
- Materialval och färgsättning görs i samspel med det lokala sammanhanget med strävan att skapa en medvetet formad helhetsmiljö.
- Fastighetsägare och byggaktörer uppmuntras att investera i miljö- och klimatsmart arkitektur.

Viktiga märkesbyggnader fortsätter att dominera

- Befintliga landmärken i stadssilhuetten som till exempel kyrktornen, Kungstornen och Hötorgsskraporna, ska visas hänsyn och även fortsatt framträda tydligt.
- Nya märkesbyggnader kan tillkomma som uttryck för vår tid.

Stadens topografi ska vara avläsbar

- Stadens topografi ska fortsatt vara avläsbar. Bebyggelsen anpassas volymmässigt till de karaktärsskapande landskapselementen, som Brunkebergsåsen och vattenrummen.

Verka för blandning av funktioner

- En ökning av ”dygnet runt befolkningen” skapas genom fler bostäder, hotell och andra boendeformer i City.
- City är fortsatt en mötesplats för hela staden med en mångfald av kultur, publika aktiviteter och evenemang.

Nyligen ombyggda Hotell Scandic Continental med Klara kyrka i bakgrunden



Starkt näringsliv – mångfald av utbud

I City ska det finnas möjlighet för näringslivet att utvecklas och bidra till att skapa en levande och ekonomiskt uthållig stad.

Näringslivets viktigaste utvecklings- och etableringsområde

- Stadsplaneringen ska möta näringslivets behov och nya arbetssätt genom utveckling av funktioner som också bidrar till Citys urbana kvaliteter.
- I City planeras för ett stort utbud av olika typer av arbetsplatser och verksamheter.
- I City finns möjlighet att erbjuda plats för innovativa och effektiva arbetsplatser och verksamheter.
- Byggnader och kvarter med många arbetsplatser kompletteras med levande bottenvåningar med utåtriktade och publika serviceverksamheter.

En central handelsplats

- Flerfunktionella bottenvåningar skapar lokala förutsättningar för en varierad handel och service.
- I City finns plats för flera olika handelssegment och kluster. Det varierade handels- och serviceutbudet är en konkurrensfördel som ska stödjas.

Utveckla attraktiva besöksmål

- Citys roll som evenemangsplats utvecklas. Ett större och mer diversifierat kulturutbud uppmuntras både i det offentliga rummet och i befintliga eller nya kulturinstitutioner.
- Verksamheter och funktioner som bidrar till att människor rör sig i staden vid olika tider på dygnet, t.ex. hotell, prioriteras.

Ta tillvara unik stadsmiljö av internationellt intresse

- Stadens silhuett är ett av Stockholms särdrag.
- Bebyggelsemiljöer som ingår i riksintressets värdekärnor är en tillgång att ta stöd i vid utvecklingen i City.

I City ska olika typer av arbetsplatser och verksamheter finnas.
Fotograf: Yanan Li



Navet för stadens flöden

Bra och effektiv kollektivtrafik gör att City fortsatt är nåbart och tillgängligt för alla stockholmare och besökare. Pågående och planerade infrastrukturprojekt ger nya rörelsemönster i City och skapar platser med ökad energi.

Lätt att ta sig till – enkelt att röra sig i

- Arbeta bort barriärer i det befintliga gatunätet som försvårar framkomligheten för gående och cyklister. Gatunätet ska vara logiskt, tydligt och tryggt.

Globalt mot världen – lokalt i staden

- Centralstationen och Cityterminalen fortsätter att utvecklas som Stockholms främsta nod för lokal, regional och global kommunikation med förbättrad handel och service.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras

- Prioritering av gående och cyklister i det offentliga rummet görs på bekostnad av utrymme för biltrafik.
- Andelen cykelparkeringsplatser ökas. Platserna ska väljas och utformas med tanke på samtliga användare av stadens offentliga rum.
- Verka för att verksamheter, handel och kontor främjar ett hållbart resande genom att öka andelen cykelparkering inom fastigheterna.

Infrastruktur utvecklas

- Gaturummet utvecklas för nya rörelsemönster i City till följd av ökade eller ändrade resenärsflöden när kollektivtrafiken byggs ut.
- Utvecklad fysisk och digital infrastruktur gör City mer tillgängligt för alla stadens invånare och hela Stor-Stockholm.

Kopplingar till övriga staden stärks

- Ökat fokus på tvärkopplingar mellan stadens gångstråk som en del i att bättre utnyttja stadens gatunät.
- Gångstråken mellan City och Kungsholmen längs Klarabergsgatan och Kungsgatan utvecklas.

Nya stråk skapas

- De öst-västliga och nord-sydliga stråken för gång- och cykeltrafik stärks.
- Västra City möjliggör nya kopplingar mellan City och Kungsholmen.
- Viktiga stråk som Vasagatan och Klarabergsgatan/Hamngatan behöver fortsätta att utvecklas.

Ny entré till järnväg och tunnelbana från Vasagatan.



Vattnet – stadens signum

Vattnet är ett viktigt rum i staden.

Samspelet med grönskan, bebyggelsen och skärgårdens topografi är särdrag som ger Stockholm dess unika karaktär.

Utveckla miljöer vid vattnet för aktivitet och vistelse

- Stadsmiljön längs vattenrummen ska hänga samman och göras tillgänglig genom mer och bättre utformade platser för fotgängare och med fler och nya målpunkter, som erbjuder en mångfald av upplevelser.

Stärk och förtydliga stråk som leder till vattnet

- Kontakten med vattnet utvecklas och görs starkare genom fler och tydligare stråk som leder ner till vattnet.
- I samband med en utveckling av Västra City kan ett kontinuerligt rekreationsstråk skapas längs Klara sjö och Barnhusviken där möjligheter att vistas och röra sig nära vattnet tillför nya kvaliteter till City.

Vattnet är ett viktig offentligt rum

- Möjligheterna att betrakta City från vattnet och att använda vattnet för kommunikation fortsätter att utvecklas.

City sett från söder med Gamla stan i förgrunden.



Strömkajen och Nybrokajen är huvudkajer för skärgårdstrafiken.



Riktlinjer för delområden

Delområden – förutsättningar och möjligheter

City kan delas in i delområden med olika karaktär beroende på under vilken tid de huvudsakligen växt fram. Förändring och utveckling av bebyggelsen är möjlig i hela City men de olika delområdena har olika förutsättningar för förändring.

I följande tre avsnitt beskrivs förutsättningar och möjligheter för de tre olika bebyggelseområdena **det modernistiska City**, det framtida utvecklingsområdet **Västra City** samt **stenstaden**. För varje delområde beskrivs också kortfattat riksintressets uttryck för området. Vid bedömning om en förändring är möjlig och hur den kan genomföras ska förändringen vägas mot påverkan på riksintresset.

För varje delområde identifieras också stråk och platser där Stockholms stad har uppmärksammat ett ökat förändringstryck och därför ser behov av att ytterligare precisera ett förhållningssätt.

Flygbild, över Västra City med Kungsholmen i bildens nedre del.

Det modernistiska City – förutsättningar och möjligheter

Karaktär och kvaliteter

Den dramatiska cityomdaningen mellan 1950-talet och 1970-talet innebar att många gator breddades och fastigheter slogs ihop till större enheter. För att få fram tunnelbanan och den nya stadens logistik under marknivå krävdes djupa schakt. Omvandlingen innebar att dessa delar av City upphörde som boendemiljö. Den modernistiska strukturen innebär en tydlig avvikelse från den äldre småskaliga strukturen. Bebyggelsens höjder ansluter däremot i huvudsak till omgivande bebyggelsehöjder. Enskilda byggnader eller grupper av byggnader höjer sig dock över den enhetliga lägre bebyggelseskan.

Det modernistiska Citys centrala läge gör att det är tydligt urskiljbart i de långa vyerna över vattenrummen. Förändringar i höjdskan påverkar ett stort omland. Några av det modernistiska Citys miljöer är värdekärnor i riksintresset på grund av sin sällsynt konsekvent utförda modernistiska stadsplanering. Det gäller Hötorgscity, Sergels torg och Hamngatan. Det senaste decenniet har många byggnader i det modernistiska City byggts om och/eller byggts på. Byggnadernas karaktäristiska raka avslut mot himlen har förändrats och blivit mer varierat. Højningar av de stora volymerna påverkar läsbarheten i taklandskapet då karaktäristiska landmärken, som Hötorgshuset, döljs eller tappas sin funktion som accent i en höjdmässigt homogen bebyggelse.



Sergels torg - en plats för evenemang och manifestationer.

Förutsättningar

I det modernistiska City är flera av byggnaderna, gaturummen och de offentliga platserna mer storskaliga än i den klassiska stenstaden. Det ger en karaktär som har större förutsättningar för påbyggnader än i den klassiska stenstaden. Påbyggnader av de ofta kvartersstora byggnaderna ska utföras så att taklandskapet sett i de långa vyerna fortfarande är läsbart.

Utvecklingsmöjligheter

Beridarebansgatan

Kopplingen för gående och cyklister mellan Sergels torg och Brunkebergstorg behöver förbättras i samband med att Brunkebergstorg rustas upp och får en viktigare roll med de nya hotellen, restaurangerna och den nya entrén till Gallerian.

Centralplan

Entrétorg för resande till Stockholm. Centralplan återupprättas som en publik plats värdig läget vid Centralstationen. Förutsättningarna för utveckling av platsen studeras i det pågående arbetet med detaljplan för Centralstationen.

Klarabergsgatan

I samband med tätskiktsarbeten genomförs förändringar i gaturummet som innebär prioritering av fotgängare, cyklister och kollektivtrafik och ökade vistelsekvaliteter längs gatan. På sträckan mellan Sergels torg och Klara

Norra Kyrkogata kommer endast kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik tillåtas.

Klarabergsviadukten

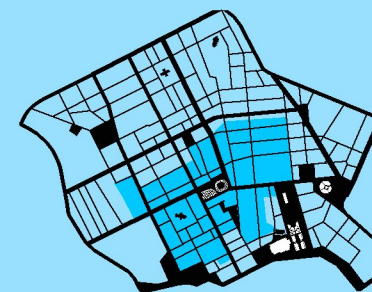
Platsen mellan Centralstationen och Cityterminalen utvecklas till en attraktiv plats där resande och pendlare möter City. Stråket Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten tydliggörs som öst-västligt stråk genom staden. Förutsättningarna för utformningen av platsen utreds och samordnas i samband med det pågående arbetet med detaljplaner för Centralstationen och andra fastigheter kring Vasagatan/Klarabergsviadukten. Höjder på tillkommande eller ombyggda byggnader ska relateras till Hotell Continental som, förutom Klara kyrka, även fortsatt ska vara platsens högsta byggnad.

Klara kyrkogård

Kyrkan och kyrkogården ligger tillbakadraget från omgivningen och har problem med otrygghet. Tillgänglighet och vistelsekvaliteter kan förbättras och tryggheten stärkas.

Klara Västra Kyrkogata och Rödbodgatan

I pågående detaljplanearbete för kv. Snäckan 8 vid Fredsgatan/Rödbogatan föreslås att infarten till Klarafaret söderifrån stängs och att Rödbogatan smalnas av. Gaturummen rustas och Tysta Marigången får en ny inbjudande utformning. Gången blir dagtid ett attraktivt gångstråk. Eftersom den stängs kvällstid är övergångsstäl- len vid Klaratunneln önskvärda.



Värdebärande uttryck*

- Stockholms särdrag genom vyerna från viktiga utsiktspunkter, stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden.
- Betoningen av Brunkebergsåsen där bebyggelse något högre än omgivningen tillåts längs Malmkillnadsgatan.
- Många byggnader med ett kulturhistoriskt och konstnärligt värde.
- Hötorgscity och Sergels torg som modernt stadscentrum av högsta internationella klass och med få motsvarigheter.

*Källa: Riksantikvarieämbetet och Stadsbyggnadskontoret.

Värdekärnor i Riksintresset**

- Hötorgscity som på ett för landet unikt sätt förverkligar 1950-talets internationella idéer om arkitektur och planering med skysrapor, bilfri shoppinggata och låga glasade terrasshus.
- Sergels torg som uppfördes som flaggskeppet i efterkrigstidens stora cityomdaning.
- Hamngatan ett modernistiskt gaturum med högkvalitativ kommersiell arkitektur med tydlig horisontalitet.

**Källa: Stockholms stad tillsammans med Länsstyrelsen.

Malmskillnadsgatan

Om- och nybyggnad av SEB:s gamla huvudkontor i kvarteret Hästskon innebär utveckling av levande bottenvåningar och tillkomst av bostäder längs Malmskillnadsgatan. En ny koppling till Hamngatan föreslås. Gaturummet ses över så att hela sträckan Brunkebergstorg till bron över Kungsgatan blir mer attraktiv. Riktmärke för byggnadshöjder längs södra delen av Malmskillnadsgatan fram till bron över Kungsgatan är kvarteren Trollhättan och Hästskon.

Mäster Samuelsgatan

Trafiken på gatan dominerar upplevelsen mellan Drottninggatan och Norrlandsgatan. Gatsträckan har potential att bli en mer attraktiv koppling för fotgängare och cyklister när fler levande bottenvåningar tillkommer. Riktmärke vid om- och nybyggnad av bebyggelse längs denna del av Mäster Samuelsgatan är Mästerhuset.

Nils Ericsons plan

Stockholm Waterfronts entréplats vid Centralstationen ligger i skymundan och fungerar som en vändplan. Förutsättningarna för utveckling av platsen studeras i det pågående arbetet med detaljplan för Centralstationen.

Sergelgatan

En viktig länk som kopplar ihop Hötorget med Sergels torg och i förlängningen vidare mot Brunkebergstorg. Sergelgatan är till sin karaktär starkt kopplad till Sergels torg och har därmed stor potential att utvecklas för ökad

vistelsekvalitet och trygghet. Kopplingarna till både Slöjdgatan och Sveavägen samt till den högre belägna Mäster Samuelsgatan behöver förbättras.

Sergels torg

En av Stockholms mest kända offentliga platser. En plats för kultur, möten, marknad och manifestationer. Sergels torg har höga kulturhistoriska värden som representerar modernismens omdaningar i City, men torgets vistelsevärden kan förbättras. Sergels torg har idag problem med otrygghet, särskilt upplevs det offentliga rummet under tak som en otrygg plats. Enligt gällande detaljplan kan delarna under tak byggas in. En första del av denna detaljplan genomfördes när dåvarande Hästskogången mellan Sergels torg och NK byggdes in och blev Sergelgången. Balansen kring Sergels torg med horisontellt uttryck på omgivande byggnader är ett viktigt uttryck att värna vilket innebär begränsade möjligheter till påbyggnader för Kulturhuset (kv. Skansen 23), EPA-huset (kv. Sporren), Åhlénshuset (kv. Gripen) och kvarteret Hägern större på Drottninggatan.

Södra Sveavägen

Denna del av Sveavägen domineras av upp- och nedfarten till Klaratunneln och är starkt präglad av biltrafiken. I Trafik- och gatumiljöplanen för City föreslås att trottoarer och cykelbanor breddas. Mellan Mäster Samuelsgatans bro och mittrefugen på Sveavägen mot Sergels torg föreslås en bred gradäng med trappa och sittplatser i fint solläge.



Bostäder vid Vattugatan, tidigare parkeringshuset Elefanten.



Klara Västra Kyrkogata. Här finns möjlighet att utveckla ett attraktivt stråk mellan Klarabergsgatan och Tegelbacken

Tegelbacken/Södra Vasagatan

Trafikkontoret har studerat olika alternativ för åtgärder för att omdisponera ytorna på Tegelbacken och södra Vasagatan. För Vasagatan föreslås nya cykelbanor och bredare gångbanor med träd på gatans båda sidor. Tegelbackenföreslås få en ny trafiklösning där de överstora trafikytorna minskas till förmån för större vistelseytor. Buller- och barriäreffekter minskar och platsen kan bättre kopplas till omgivande stråk och gator. I samband med framtida förändringar av biltrafiken vid Klaratunneln och Centralbron och viadukterna, kan nya byggnader och gångstråk bidra till en sammanlänkning av de idag svårtillgängliga och splittrade delarna av stadslskapet runt Centralstationen. Vattugatan och Herkulesgatan kan utvecklas till mer attraktiva kopplingar mellan Vasagatan/Tegelbacken och Brunkebergstorg. Därmed öppnas möjlighet till förbättrad funktionsblandning och attraktiv gestaltning av gaturummets eftersatta delar.



Sveavägen med nedfarten till Klaratunneln



Vasagatan söderut mot Tegelbacken.

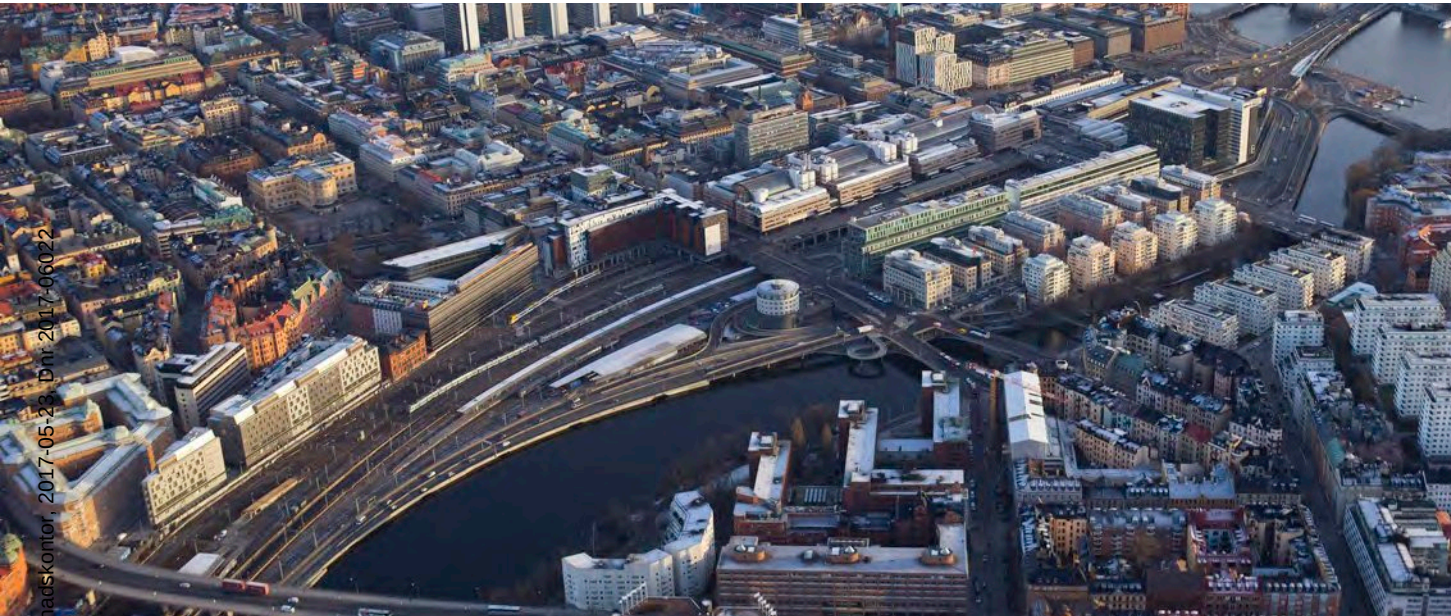
Förbättringspotential

- De sammanslagna fastigheterna ger byggnader med stor volym, långa fasader och få entréer. Bottenvåningarna är ofta slutna.
- I det modernistiska City dominerar kontor och handel vilket innebär att stora delar är helt nedstängda efter kontors- eller affärstid.
- Det modernistiska idealet med prioritering av biltrafikens framkomlighet ger barriärer för fotgängare och cyklister.

Möjligheter

- De breda byggnaderna som ofta upptar hela kvarter, behöver öppnas upp i fotgängarnivå med levande bottenvåningar och fler entréer samt ökad funktionell variation. Upplevelsen av staden i ögonhöjd är väsentlig.
- Sergels torg och Hötorgscity är värdekärnor i riksin-tresset. Brister avhjälpas med utgångspunkt från den konsekventa modernistiska utformningen. Horisontaliteten och den sammanhållna byggnadshöjden som bygger vidare på den klassiska stenstaden, är ett annat värdebärande karaktärsdrag som tillvaratas vid utveckling av platsen.

Västra City – förutsättningar och möjligheter



Västra City. För området Vattugatan – Kungsbron pågår ett detaljplanearbete.

Utveckling av Västra City

Västra City begränsas av Barnhusbron i norr, Vasagatan i öster samt Riddarfjärden och Klara sjö i söder och väster. Västra City har cityområdets största utvecklingspotential. En överdäckning av spårområdet ger staden möjlighet att utveckla en blandstad med verksamheter, arbetsplatser och bostäder.

Ett planarbete för utveckling av Centralstationen har påbörjats. Planområdet omfattar södra delen av Västra

City, fram till och med Kungsbron. I den långsiktiga visionen för Västra City överdäckas spårområdet ända upp till Hagastaden.

I och med att pendeltågstunneln Citybanan tas i bruk under 2017 minskar tågtrafiken förbi Centralstationen under en period innan region- och fjärrtrafiken tagit den ökade kapaciteten i anspråk. Det innebär ett tidsfönster där förändringar av spårområdet är möjliga.

Förutsättningar

Centralstationen och banområdet har stor betydelse för förståelsen av järnvägen som drivande kraft i stadsutvecklingen. Från mitten av 1850-talet byggdes stambanorna i Sverige ut. I Stockholm slutade till en början stambanorna vid säckstationer vid Norra Bantorget och Medborgarplatsen. Sammanbindningsbanan mellan dessa säckstationer öppnades 1871. Järnvägsområdet kring Centralstationen är delvis byggt på utfylld mark. Blekholmen strax norr om Centralstationen var tidigare en ö i Klara sjö. Utbyggnaden av järnvägen var en viktig del i Sveriges industrialisering. I närheten av Centralstationen etablerades verksamheter med koppling till kommunikation som post, tryckerier, tidningar och hotell. En ny huvudgata, Vasagatan, skapades genom breddning och förlängning söderut av en äldre gata. En ny bro, Vasabron, byggdes till Gamla stan och intill norra landfästet Sveriges första moderna affärs- och kontorshus Centralpalatset.

På 1980-talet överdäckades delar av spårområdet. Övre hallen på Centralstationen, Cityterminalen och ett kördäck till den nu rivna postterminalen tillkom på överdäckningen. På senare år har ytterligare kontorshus och hotell tillkommit i området som Waterfront Building och Kungsbrohuset.

På 1990-talet byggdes bostäder och kontor på Blekholmsterrassen och området kring Klara sjö mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron fick därmed bostäder på båda sidor.

Karaktär och kvaliteter

Området upptas till större delen av bangården till Centralstationen vid Klara sjö och Barnhusviken. Spårområdet ligger relativt lågt vilket innebär att lågpunkten i topografin delvis kvarstår trots utfyllnader i Klara sjö och Barnhusviken. Det stora öppna dalrummet är fortfarande avläsbart. Det skulpturalt utformade stora komplexet Cityterminalen/World Trade Center ligger på den sedan tidigare överdäckade delen av spårområdet. Mittemot Cityterminalen ligger det nyligen ombyggda Kungsbrohuset. Byggnaden är åtta våningar mot Klarabergsviadukten och reser sig till tio våningar mot Kungsbron.

Bostadsbebyggelsen på Blekholmsterrassen har en postmodernistisk karaktär och knyter in sin färgsättning an till funktisbebyggelsen på Kungsholmssidan.

Hotell, kontor och bostadsbebyggelse vid Norra Banorget och längs Torsgatan är i sju till tio våningar. Bostadsbebyggelsens karaktär knyter an till den klassiska stenstaden i utformning och färg medan hotellet har en mer monumental utformning.

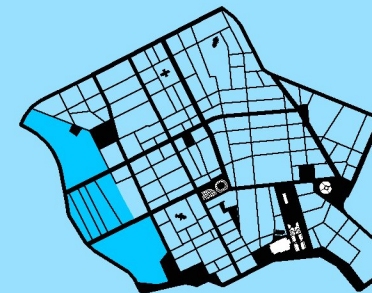
Utvecklingsmöjligheter

Västra City är en del där det bedöms möjligt att pröva en högre bebyggelse än i stenstaden i övrigt. Hur en utbyggnad påverkar riksintresset, Stockholms silhuett och läsbarheten i de långa vyerna är en väsentlig fråga att belysa i den vidare planeringen. Bebyggelsen i Västra City förhåller sig höjdmässigt till Kungsbrohuset.

Västra City ligger mellan det historiska avslutet av stenstaden och det lågt liggande landområde som möter vattenrummet och Kungsholmen på motstående sida. Utbyggnaden av Västra City innebär en stor förändring av det befintliga och historiskt välförankrade stadsdelsavslutet mot väster.

En utbyggnad av Västra City innebär att siktlinjer och utsikter kommer att påverkas. Höjdskillnaderna mellan befintlig mark och den nya marknivån på överdäckningen måste hanteras för att säkra möjligheterna att röra sig mellan City, Västra City och Kungsholmen.

Mötet med den befintliga stadens byggnadsstruktur behöver särskilt studeras. Möjligheten att skapa mer grönytor, förbättra kontakten med vattnet och skapa nya kopplingar i staden innebär att det finns stora möjligheter att komplettera det befintliga stadslivet med nya kvaliteter i form av vistelsevärden och upplevelser. Därtill kommer förutom ett stort tillskott av arbetsplatser, bostäder och byggnader för övriga samhällsfunktioner som kultur och handel.



Förhållningssätt

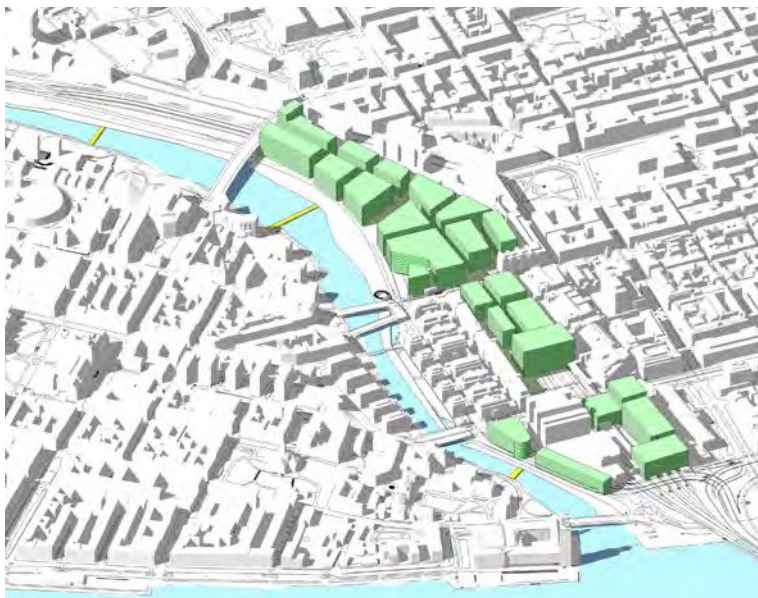
- Västra City ligger mellan det historiska avslutet av stenstaden och det lågt liggande landområde som möter vattenrummet och Kungsholmen på motstående sida. Utbyggnaden av Västra City innebär en stor förändring av det befintliga stadsdelsavslutet mot väster. Mötet med den befintliga stadens bebyggelsestruktur behöver särskilt studeras.
- Höjdskillnaderna mellan befintlig mark och den nya marknivån på överdäckningen måste hanteras för att säkra möjligheterna att röra sig mellan City, Västra City och Kungsholmen.
- En generellt högre höjdskala än i City i övrigt är möjlig i Västra City.

Väsentliga frågor

Stambanan genom Stockholm är ett riksintresse för kommunikation. För att kunna genomföra visionen om Västra City behöver behoven för den framtida järnvägstrafiken utredas vidare. Vidare är transporter med farligt gods och andra riskfrågor väsentliga att utreda vidare. I det pågående planarbetet för Centralstationen kommer bland annat dessa frågor belysas.

Klarastrandsleden och spårområdet sett från
Barnhusbron.
Fotograf: David Essinger





Västra City sett från söder. Möjlig utbyggnad från Vattugatan i söder till Barnhusbron i norr. För delen Vattugatan – Kungsbron pågår ett planarbete.



I gällande översiktsplan är visionen att överdäcka hela järnvägsområdet ända upp till Hagastaden.

Förbättringspotential

- Spårområdet, Klarastrandsleden och vattnet är stora fysiska barriärer som idag endast kan korsas vid Stadshusbron/Tegelbacken, Klarabergsviadukten, Kungsbron och Barnhusbron.
- Tåg- och biltrafiken genererar höga bullernivåer. en överdäckning minskar bullernivåerna över ett stort område.
- Kajstråket från Klarabergsviadukten till Söder Mälarstrand är svårtillgängligt, ogästvänligt och med bristande kopplingar till omgivningen.



Vy in mot City från S:t Eriksbron.

Möjligheter

- Västra City blir en helt ny stadsdel som länkar Norrmalm med Kungsholmen.
- Den sydvästvända kajen och stranden längs Klara sjö har potential att bli ett nytt attraktivt stråk som kopplar till stråk längs Klara Mälarstrand och Strömmen.
- Västra City stärker City som stadens viktigaste arbetsplatsområde.
- Etableringsmöjlighet i bästa internationella klass intill Stockholms viktigaste kommunikationsnod.
- En överdäckning av spårområdet från Vattugatan till Barnhusbron ger många tusen nya arbetsplatser och bostäder.
- Nya kopplingar mellan City och Kungsholmen kan skapas förutsatt att fler broar byggs över Klara sjö.
- Mer gröna ytor och en förbättrad vattenkontakt tillsammans med nya kopplingar innebär ett tillskott av kvaliteteter i form av vistelsevärden och upplevelser till det befintliga stadslivet.
- Buller från väg och järnväg minskar i ett stort område.



Stenstaden – förutsättningar och möjligheter

Karaktär och kvaliteter

Den klassiska stenstaden

Kännetecknande för den klassiska stenstaden är att den formats av 1870-talets stadgar och förordningar som bland annat lade fast ett givet förhållande mellan hushöjd och gatubredd, vanligen med fem våningar mot breda gator och fyra mot smala gator. Bebyggelse från 1920- och 30-talen har ofta ytterligare en våning men håller liknande takfotshöjd. I flera kvarter har bostadshus ersatts med kontorshus och i vissa fall har även två eller fler fastigheter slagits ihop för att ge plats för en större byggnad. Kvarters takfotshöjd har dock följts. Den klassiska stenstaden rymmer många olika funktioner, vilket gör den levande och attraktiv för människor att bo och verka i.

De enskilda byggnaderna kan ha väsentlig betydelse som del av stadsbildens helhet, oberoende av vilket kulturvärde de har som enskilda objekt.

Sveavägen fram till Konserthuset skapades genom en breddning av Stora Badstugatan under 1900-talets första decennier. Korsningen Kungsgatan-Sveavägen fungerade tidigt som symbol för Stockholms framväxt till storstad. Kungsgatan öster om Sveavägen kantas av affärs- och kontorshus uppförda på 1920-talet i enhetlig byggnadshöjd om sex våningar. Centrumhuset, i korsningen Sveavägen-Kungsgatan, och Thulehuset på Sveavägen är utpräglade kontorshus med rationell funktionsplanering.

Kungsgatan, en av värdekärnorna i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

Fotograf: Yanan Li



Gamla Brogatan västerut mot Vasagatan. Norra Klara är ett av områdena i City som har stor utvecklingspotential.

Södra Klara och Jakob

Rutnätsplanen i Södra Klara och Jakob lades ut på 1600-talet då även Gustav Adolfs torg fick sin nuvarande form. Byggnader från 1600- och 1700-talen utgör fortfarande ett inslag i bebyggelsen. I de flesta fall är de dock ombyggda under 1800-talet. Kvarteren präglas tydligt av påkostade bank- och kontorsbyggnader i fyra-fem våningar uppförda strax efter sekelskiftet 1900. Bebyggelsen håller en sammanhållen skala i fronten mot vattnet. Varierade hushöjder och husbredder, mellan två och fem våningar.

Norra Klara

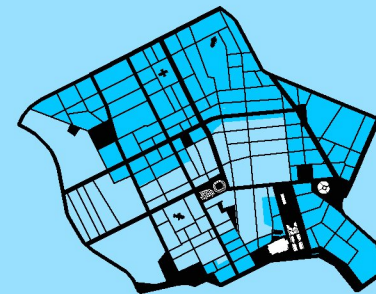
De äldsta byggnaderna i Norra Klara är från 1700-talet och början av 1800-talet. Huvuddelen av bebyggelsen är dock uppförd under andra hälften av 1800-talet med inslag av jugendhus från början av 1900-talet. Värdebärande karaktärsdrag är de småskaliga fastigheterna, smala gaturum med bebyggelse i 3-4 våningar.

Blasieholmen

Bebyggelsen på Blasieholmen är blandad, större delen utgörs av byggnader från 1800-talet. Kvar från 1600-talet är bland annat Bååtska palatset, Utrikesministerhotellet och delar av Fersenska palatset. Inom området finns även väl anpassad bebyggelse från 1970- och -80-talen. Mot Norrström ligger monumentala byggnader som Grand Hôtel och Nationalmuseum.



Kungsgatan österut från Kungsbron.
Fotograf: Jens Johansson



Värdebärande uttryck*

- 1600-talets starkt expansiva stad genom Blasieholmen, gatustrukturen på malmarna, kyrkor, offentliga byggnader och bostäder.
- Handelns, närings-, nöjes- och kulturlivets byggnader.
- Stockholms särdrag genom fronten mot vattenrummen, vyerna från viktiga utsiktspunkter, stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden.
- Det sena 1800-talets stadsbyggnad genom tät och enhetlig stenstadsbebyggelse enligt 1874 års byggnadsstadga. Den klassiska stenstadsskalan, med sina normalt fem våningar höga hus vid 18 meter breda gator.
- Gatufasadernas tydliga uppdelning i sockelvåning och huvudfasad, oftast med markerad takfot och ibland med vindsvåning.
- Sluttande tak, oftast plåttäckta.
- Många välbevarade byggnader, ofta utförda med hög detaljering, i puts eller natursten.
- Tidiga kommersiella centra genom Birger Jarlgatan och Kungsgatan.

*Källa: Riksantikvarieämbetet och Stadsbyggnadskontoret.

Förutsättningar

Stenstaden tål viss förändring. Den klassiska stenstadens karaktär vad gäller byggnadsvolymer, hushöjder, byggnadsutförande och fastighetsindelning med mera är en viktig del av stadens identitet.

Stenstadens arkitektur med branta takfall är känslig för förändring. I synnerhet den konsekvent genomförda 1910 - 20-talsarkitekturen är känslig för förändring. Takutformningen gör att påbyggnader är svåra att genomföra på ett sätt som tar hänsyn till varsamhetskraven i PBL. En kulturhistorisk analys bör vara en del av beslutsunderlaget vid förändringar av bebyggelse och gaturum.

Utvecklingsmöjligheter

Kajstråket Klara Mälarstrand – Strömkajen

Rörelse längs vattnet utgör en av Stockholms viktigaste kvaliteter och kan vidareutvecklas i City. Stråket från Klara Mälarstrand via Tegelbacken, Gustav Adolfs torg och Kungsträdgården till Strömkajen och vidare mot Skeppsholmen är möjligt att utveckla. Utrymmet för biltrafiken längs vattnet kan minskas.

- Tegelbacken omvandlas med publika rum längs vattnet och ändrad trafikföring.
- Gustav Adolfs torg upprustas med mål att förbättra för gång- och cykeltrafik, skapa vistelseytor och förbättra kontakten med vattnet.
- Strömgatan förbi Operan och Karl XII:s torg utvecklas med bredare gångytor, cykelbana och plats för sittplatser vid vattnet.

Vid förändring ska om- och nybyggnader inordnas i den sammanhållna stenstadsfronten mot vattnet. Höjdskalan relateras till Sheraton, Centralpalatset och Rosenbad.

Birger Jarlsgatan

Stadens äldsta exempel på utbyggnad av ett kommersiellt centrum där de första varuhusen byggdes och en passage genom ett kvarter öppnades enligt mönster från kontinenten. Funktionen som affärsgata är viktig att bevara. Möjligheterna till om- och påbyggnader varierar mellan de olika fastigheterna. Den homogena skalan mellan de olika fastigheterna och byggnadernas höjd i relation till gatubredden bibehålls.

Värdekärnor i Riksintresset*

- Stockholms särdrag genom fronten mot vattenrummen, vyerna från viktiga utsiktspunkter, stadssilhuetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktorn och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden.
- 1600-talets gatustruktur genom Drottninggatan som har kvar sin ursprungliga bredd i hela sin längd.
- Blasieholmstorg som exempel på manifestering av stormaktstiden.
- Gustav Adolfs torg genom sin roll som samlingsplats för historiska händelser och storslagna samkomposition med slottet, Norrbro och Arvfurstens palats.
- Kungsträdgården som är Stockholms äldsta park med ursprung i den kungliga köksträdgården.
- Finansens byggnader öster om Kungsträdgården utförda i gedigna och kostsamma material.
- Birger Jarlsgatan utvecklades under slutet av 1800-talet som stadens kommersiella centrum med dåtida varuhus och kontorspalats.
- Berzelii park som var en av de första parkerna som anlades för att förbättra stadens fysiska miljö.
- Norra Bantorget som är en miljö med betydande symbolvärden präglad av fackföreningsrörelsens bebyggelse kring torget.
- Kungsgatan som kommersiellt centrum från början av 1900-talet, Kungstornen är Stockholms första skyskrapor.

*Källa: Stockholms stad tillsammans med Länsstyrelsen

Blasieholmen

Stallgatan, Blasieholmstorg/Blasieholmsgatan och Nybrokajen görs mer attraktiva för gående och cyklister i samband med att Nobel Center tillkommer.

Gustav Adolfs torg

Torg för kultur, möten och representation. Platsen domineras av biltrafik, och utnyttjar inte sin fulla potential som offentligt rum vid vattnet, eller som representativ del av rumssekvensen mot Kungliga Slottet. Förändrad trafikföring kan ge förbättrad vattenkontakt och minska karaktären av trafikplats.

Kungsgatan mellan Drottninggatan och Stureplan

Enhetligt utformad gata som redan från början kantades av kontors- och affärshus och tidigt fungerade som symbol för Stockholms framväxt som storstad. Utveckling genom förbättringar av gaturummet.

Kungsträdgården

Bättre kopplingar mellan Hamngatan och Kungsträdgården och mellan Kungsträdgården och vattnet. Utveckling av evenemangsplatsen och scenen.

Malmtorgsgatan

Malmtorgsgatan kopplar Brunkebergstorg till Gustav Adolfs torg och vattnet. Stråkets betydelse ökar i och med upprustningen av Brunkebergstorg med fler hotell och andra verksamheter.

Norra Klara

De bevarade norra Klarakvarteren kring Gamla Brogatan, Bryggargatan och Klara Norra Kyrkogata, med sin äldre bebyggelse och småskaliga karaktär, har stor potential att stärka sina kvaliteter och bli en aktiv och attraktiv del i City. Även kvarterens gårdar kan bidra till att skapa en levande och unik stadsmiljö genom att de öppnas, länkas samman och aktiveras.

Norra Bantorget

Folkrorelsens och de politiska manifestationernas plats. Området kring Norra Bantorget kan utvecklas med fler arbetsplatser, bostäder och publika platser. Vid förändringar och tillägg ska bebyggelsen anpassas till höjdskalet i omgivningen till exempel Clarion hotell och Vasagatans höjdskala.

Norrmalmstorg

Torg för kultur, möten och omstigning i kollektivtrafiken. Platsen omgärdas av fyra gator. Gatorna skulle kunna omformas så att bebyggelsens bottenvåningar möter torgytan.

Olof Palmes gata

Gatan har idag karaktären av koppling för biltrafik mellan Norra Bantorget och Sveavägen. En utbyggnad av Västra City gör att gatan i framtiden kan få en större betydelse för gående och cyklister.

Förbättringspotential

- Den klassiska stenstaden är flexibel i sin struktur och står sig bra i en föränderlig värld.
- Förbättringar av byggnaders tekniska kvalitet och utveckling för att klara moderna krav görs med omsorg om befintliga värden.
- I delar av den äldre stenstadsbebyggelsen finns byggnader av sluten karaktär som inte bidrar till en levande stadsmiljö med aktiva bottenvåningar. Det kan till exempel handla om monumentala byggnader som har få entréer och slutna fasader, tidigare privata palats eller näringslivsbyggnader, men även de delar av regeringskvarteren som på grund av säkerhetsskäl inte kan innehålla publika verksamheter i markplan. Denna slutenhet är svår att förändra, och stadens arbete för en levande gatumiljö bör i sådana fall fokusera på andra åtgärder för att skapa en attraktiv, trygg och levande gatumiljö.

Luntmakargatan

Längs Luntmakargatan är påbyggnader i mindre omfattning möjliga. Höjdskalet förhåller sig till den ombyggda delen av kv Träsket, Sveavägen 42-46, och Brunkebergsåsen.



Gamla Brogatan österut med ett av Hötorgshuset i bakgrunden.



Norra Bantorget. förnyelse av parken och utbyggnad av hotell och bostäder har givit nytt liv åt Norra Bantorget.
Fotograf: Anne Lintala

Möjligheter

- Om- och nybyggnader är möjliga. Skala bibehålls både i höjd och bredd, gaturummets proportioner behålls. Den klassiska stenstadens höjd är ca 20 meter över mark. Den enhetliga höjdskalen ger avläsbar topografi.
- Levande bottenvåningar där så är möjligt.
- Den enhetliga takfotshöjden och motivet med sockelvåning är viktiga motiv i gaturummet.
- Utveckling av det offentliga rummets kontakt med vattnet längs Norrström och Nybrokajen.
- Vattennära lägen är extra känsliga vid förändring då de är synliga på långa avstånd. Här ställs höga krav på anpassning till befintlig bebyggelse längs stadens front mot vattnet.
- Monumentala byggnader längs Norrström som Nationalmuseum, Grand Hôtel, Operan och Rosenbad ska fortsatt uppfattas som solitärer.
- Låg höjdskala och småskalig fastighetsstruktur i Norra Klara och de enstaka lägre byggnader som är bevarade i City behålls.
- Fler bostäder i Norra Klara – avkontorisering men butiker i bottenvåning behålls.
- Kungsgatans enhetligt gestaltade gaturum behålls. Om-, ny- och påbyggnader ska anpassas till befintliga byggnader.
- Kungstornen ska fortsatt vara landmärken.

Del 2



Märkesbyggnader. Stadshuset, Waterfront,
Klara kyrka, Hotell Conintental och
Hötorgshuset.

Förutsättningar – stadens karaktär

En framgångsfaktor för stadens tillväxt och utveckling är en stadsmiljö som tillgodoser behov för boende, besökare och de som arbetar. Den långsiktiga fysiska planeringen skapar förutsättningar för en attraktiv och hållbar stad samt en fortsatt god ekonomisk tillväxt.

City är det politiska, ekonomiska, administrativa och kulturella centret för både regionen och landet. Planeringen i City är därför en angelägenhet lokalt, regionalt och nationellt.

Stadens värden och kvaliteter ska värnas och föras vidare i det framtida Stockholm. Stadens unika karaktär har sitt ursprung i gränssnittet mellan insjö- och skärgårdslandskapet. Stadsplaneidealen från 1600- och 1800-talen kan fortfarande avläsas genom de karaktäristiska kvarterbildningarna och kyrkornas framskjutna position i stadslandskapet. Även moderna förändringar som järnvägens intåg och 1950- och 60-talens omdaningar av nedre Norrmalm har satt sin prägel på City.

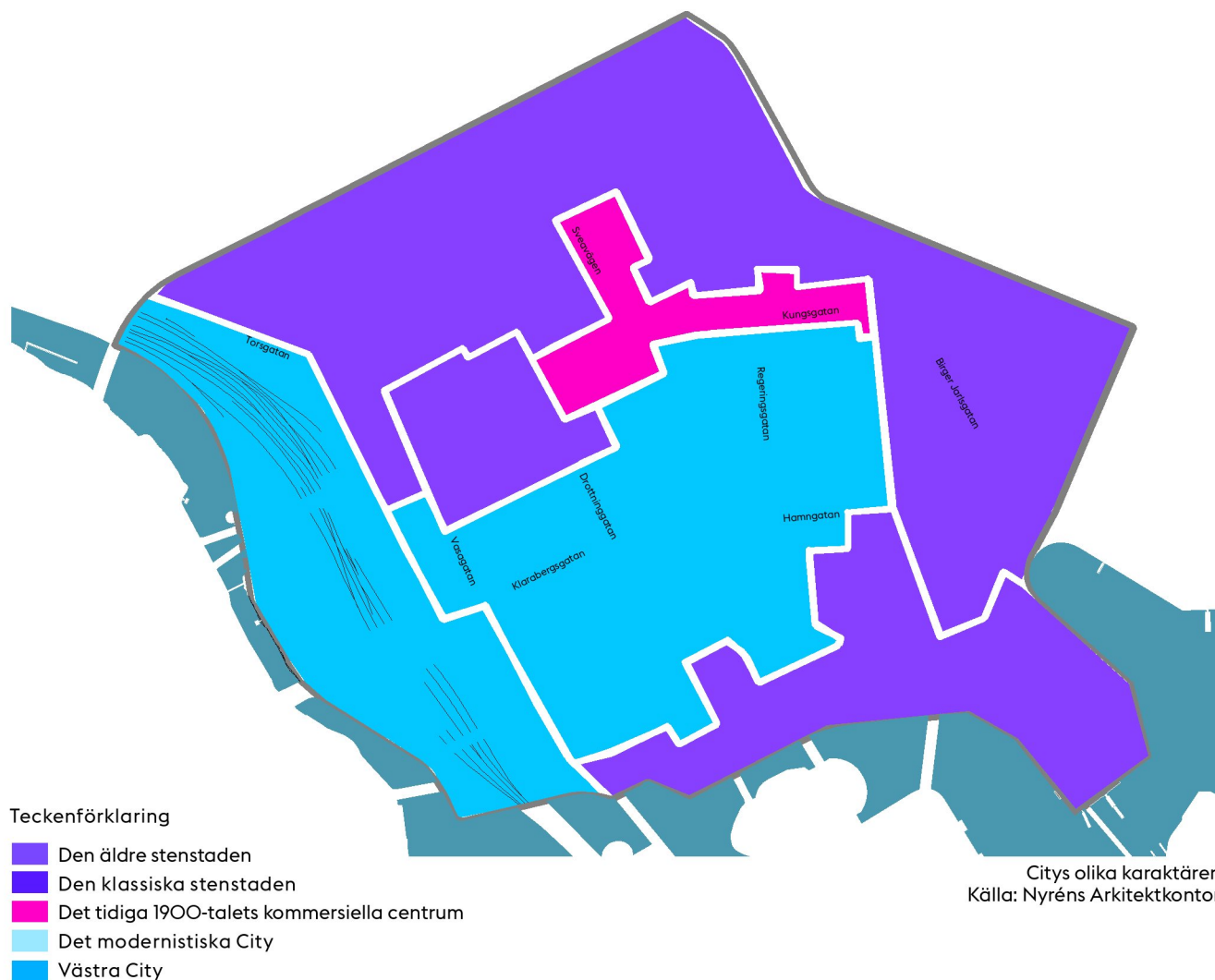


I Citys bebyggelse är lagren av årsringar tydlig, här i en vy mot Västra Trädgårdsgatan från Kungsträdgården.

Kulturmiljö

Utvecklingen av City tar sin utgångspunkt i en stadsmiljö som växt fram under lång tid och som tydligt representerar stadens historia. Mälarens skärgård, innerstadens vattenrum och Saltsjöns övärld har gett staden sin rumsliga form. Brunkebergsåsen skiljer de östra delarna av området från de västra och kan fortfarande avläsas i bebyggelsens stigning längs åsryggen.

Bland de kulturpåverkade förutsättningarna är gatu- och fastighetsstruktur, bebyggelsehöjder och det bebyggelsehistoriska arvet betydelsefulla. De kulturpåverkade förutsättningarna har en lång historisk kontinuitet, även om delar av City är starkt påverkat av omdaningarna i mitten av 1900-talet. Bebyggelsestrukturen präglas dels av det rutnätsindelade planmönster som ursprungligen lades ut under 1600-talet och som i omgångar har bekräftats och justerats, men även av den omvälvande modernistiska bebyggelsestrukturen efter rivningarna på nedre Norrmalm under mitten av 1900-talet. Det bebyggelsehistoriska arvet handlar framför allt om bebyggelsens uttryck, material, färgsättning och skala, men även om användning och innehåll.



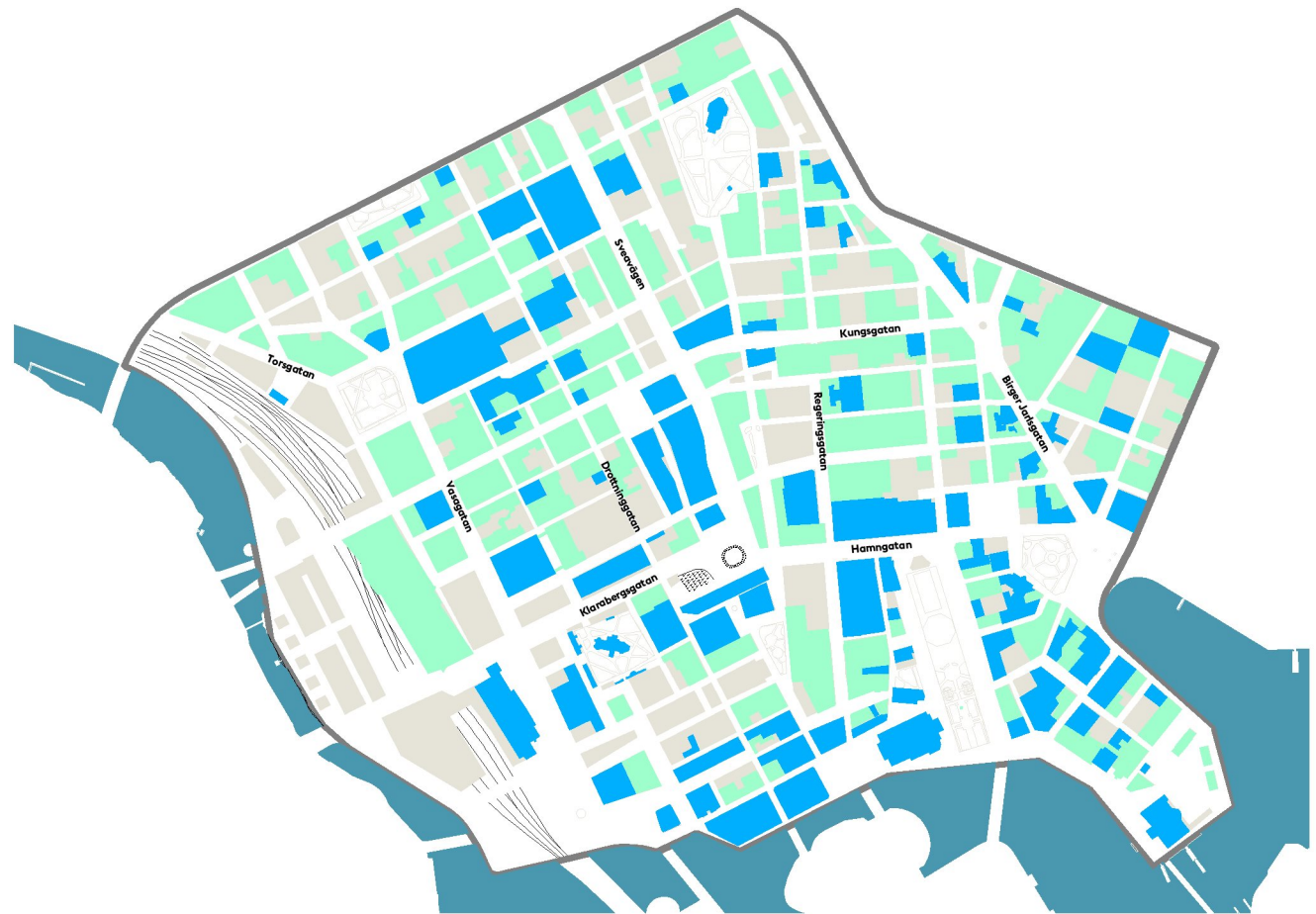
Bebyggelse

Stenstaden

Bebyggelsen i stenstaden har alltså ett antal sammanhållande karaktärsdrag: den enhetliga höjdsalan, tydligt definierade bottenvåningar, de tydligt definierade takavsluten, enhetlig färgsättning med ursprung i traditionella jordkulörer och ett mörkt och varierat taklandskap med få fönsteröppningar.

Offentliga byggnader

Delar av bebyggelsen är av offentlig karaktär som bland annat hör till Stockholms funktion som huvudstad, kulturellt och finansiellt centrum. Exempel på denna typ av byggnader eller bebyggelse är Operan, kyrkorna, Nationalmuseum, Norra Latin, Centralstationen, bankpalatsen, regeringskvarteren, Konserthuset, teatrar, Musikaliska akademien och Konstakademien.



Teckenförklaring

- Blå klassning (synnerligen kulturhistoriskt värdefull)
- Grön klassning (høgt kulturhistoriskt värde)

Kulturmiljö, blå- och grönklassade byggnader.
Blå- och grönklassade byggnader motsvarar
särskilt värdefull byggnad enligt PBL.
Källa: Stadsmuseet

Stadsbild

Citys silhuett

Den enhetliga höjdsdskalan utgör grunden i Citys silhuett. Den bidrar till att göra landskapselementen urskiljbara och, tillsammans med den småskaliga kvartersindelningen, ge stadssilhuetten variation och stadsbilden djupverkan. Enstaka högre byggnader kontrasterar mot den sammanhållna höjdsdskalan. De utgör viktiga inslag i silhuett och stadsbild och markerar ofta funktioner som har betraktats som samhällsviktiga och därmed givits utrymme i stadsbilden. Deras funktion som accenter i silhuett och stadsbild är beroende av deras fåtal.

Känslighet för förändringar

Beroende på de platsspecifika förutsättningarna varierar känsligheten för förändringar på olika platser. Varje fall måste prövas i sitt sammanhang. Sammanhållna kulturhistoriskt värdefulla miljöer och delområden kan få högre krav på hänsyn. Andra områden som präglas av storskalighet, slutna bottenvåningar eller otrygghet kan istället vinna på att karaktären utvecklas mot mer öppen och varierad miljö. Förändringar och tillägg inom City ska planeras med utgångspunkt från stadens arkitektoniska kvaliteter, historiska värden och karaktär, där en högklassig arkitektur berikar och bidrar till att karaktären och upplevelsen av City stärks.

Landmärken i Citys silhuett från viktiga vypunkter

1. Johannes kyrka
2. Jakobs kyrka
3. Kungstornen
4. Hötorgshuset
5. Vasahuset
6. Stockholm Waterfront Building
7. Scandic Continental (Orgelpipan 6)
8. Klara kyrka
- *. Stadshuset



Förhöjd bottenvåning med lokaler, en vanlig lösning i stenstaden. Bilden visar Tegnégatan.
Fotograf: David Essinger



Stockholmsskalan. Byggnader med ca 5 våningar och en ca 18 m bred gata. Vy längs Tegnégatan.
Fotograf: David Essinger



Exempel på område med sammanhållen karaktär, Kungsgatan.
Fotograf: David Essinger

Fornlämningar

Stora delar av City ingår i fornlämningsområdet Stockholm 103:1. Här kan man förvänta sig fynd från medeltid till 1600-tal. I projekt där man gräver sig ner djupare än tidigare kan man därför behöva konsultera arkeologisk expertis.



En stor del av City ingår i fornlämningsområde Stockholm 103:1. Fornlämningsområdet är inlagt efter karta från 1650-talet. Inom området kan man förvänta sig kulturlager från medeltiden till 1600-talet.
Källa: Riksantikvarieämbetet

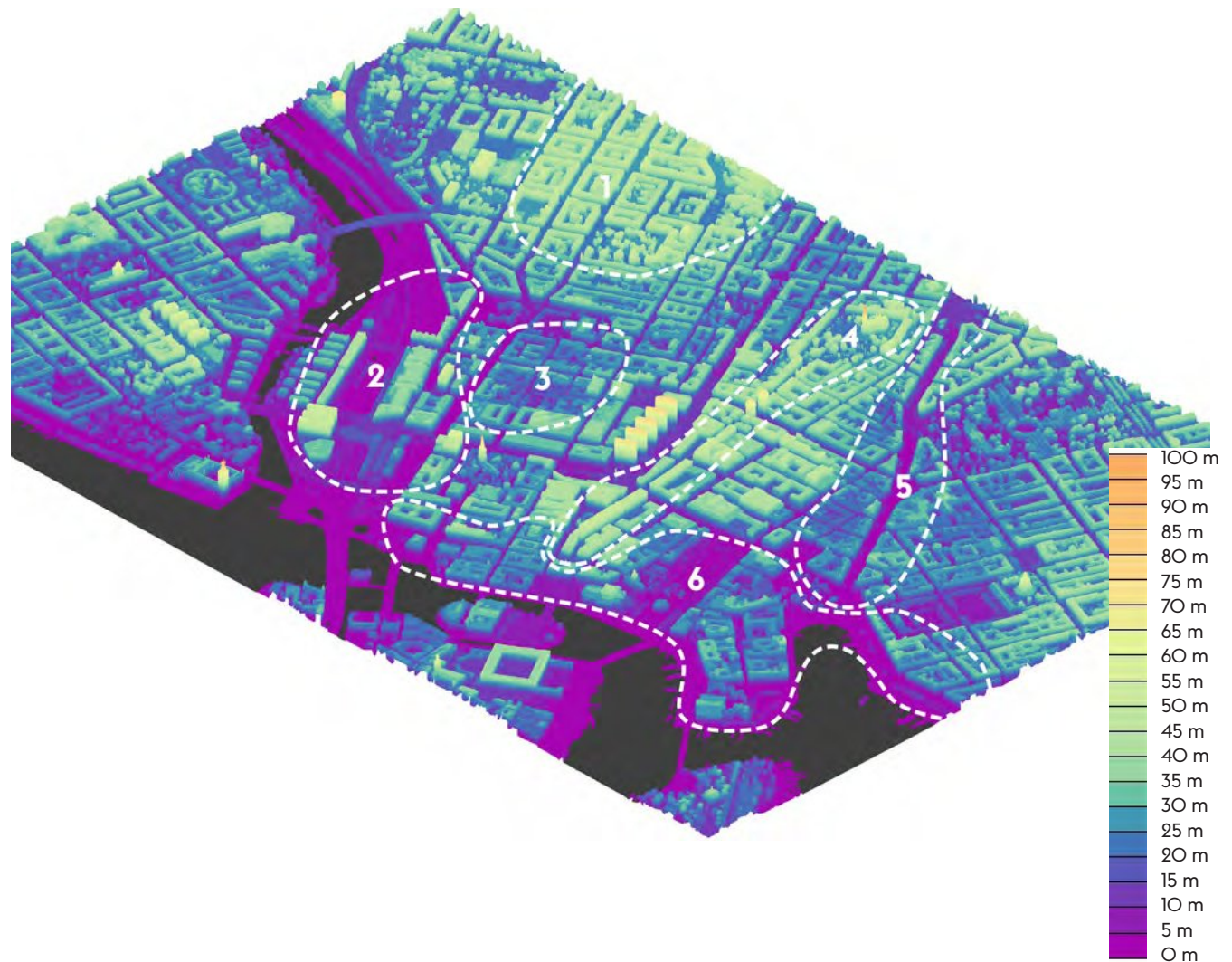


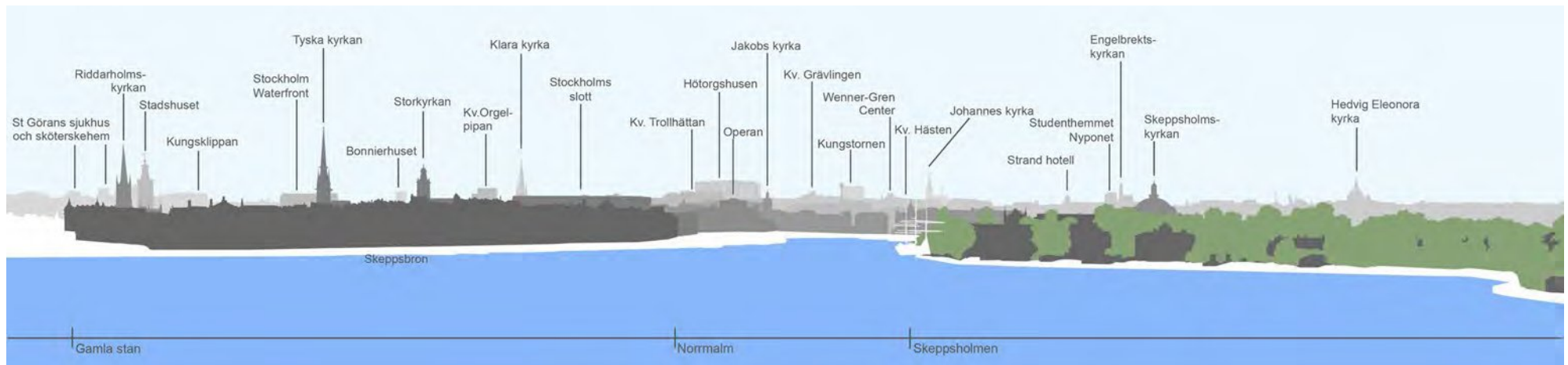
Höjd- och djupkarta över Stockholm från 1897 (bearbetad), med Brinkebergsåsen markerad med röd linje. Brinkebergsåsen är en del av Stockholmsåsen som fortsätter utanför staden.
Källa: Kungliga biblioteket

Höjdskala

Bilden intill visar byggnadernas höjd över stadens nollplan markerade med olika färger. I taklandskapet kan stadens topografi avläsas, till exempel hur Brunkebergsåsens höjdrygg även återspeglas i bebyggelsens höjd längs Malmskillnadsgatan.

1. Vasastadens höjder kring Tegnérkunden och Observatoriekullen är avläsbara som en höjning i bebyggelsemassan.
2. Det låglänta området kring Klara sjö och Blekholmen har succesivt fått en allt högre bebyggelse i anslutning till Centralstationen.
3. Norra Klara mellan Drottninggatan och Vasagatan undgick citysaneringens rivningsvåg och har bevarat 1800-talets låga höjdskala.
4. Brunkebergsåsens höjdrygg har genom historien betonats med högre bebyggelse och är avläsbar i taklandskapet. Kungstornen och Johannes kyrka framträder som landmärken på åsen, och sentida projekt längs Malmskillnadsgatan förstärker upplevelsen av åsens topografi.
5. Birger Jarlsgatan utgör den gamla Träskrännilens dalgång som tidigare förband kärret Stora Träsket vid Jarlaplan med Nybroviken. Dalgången är avläsbar i bebyggelsens höjder.
6. Den sammanhållna stenstadsfronten mot vattnet utgörs av bebyggelse med cirka 4-6 våningar i 1600-talets och 1800-talets stadsplanestrukturer. Det låglänta läget och den klassiska stenstadsskalan avspeglas i en sammanhållen medelhög bebyggelse.





Vy över Citys silhuett från Fjällgatan. Den nedre illustrationen förtydligar stadens skiktning, dvs. djupverkan i utsikten när stadsdelar på olika avstånd är avläsbara bakom varandra i taklandskapet. Om nya byggnader som skymmer bakomliggande områden uppförs minskar möjligheten att avläsa stadens geografi och topografi.

Bild: Nyréns Arkitektkontor



Nybroplan.

Förutsättningar – stadens offentliga rum

Det offentliga rummet

Det offentliga rummet håller samman staden genom gator, torg och parker. Stadens boende, arbetande och besökare ska känna sig välkomna och bekväma med att använda sig av det offentliga rummet. Ett tillgängligt och användarvänligt offentligt rum är viktigt i ett demokratiskt samhälle. Det offentliga rummet består även av värden som upplevelser, brukarvänlighet, tillhörighet och plats för möten.

Allmänna platser

För att kunna skapa ett rikt stadsliv är det viktigt att det offentliga livet sker på gatunivå på platser öppna för allmänheten. Takterrasser och invändiga passager som görs tillgängliga för allmänheten kan vara ett komplement, men kan inte ersätta ett väl fungerande offentligt rum. Alla förändringar i den bebyggda miljön i cityområdet ska bidra till ett bättre och mer högkvalitativt offentligt rum.



Berzelii park, en av Stockholms äldsta parker.
Parken är anlagd med det uttalade syftet att
förbättra stadens trevnad.
Fotograf: Anne Lintala

Torg

Stadens torg har traditionellt olika funktioner till exempel det representativa torget, mötestorget och handelstorget samt i en kombination av funktioner och användningsområden. I City vistas människor i alla åldrar, och det finns ett stort behov av platser med olika karaktär som möter olika behov. Stadens gator, platser och torg ska utformas med god orienterbarhet och tillgänglighet. Nya platser, exempelvis fickparker, ska utvecklas i samspel med befintliga och nya byggnader

Tillfälliga platser

Det offentliga rummet planeras och utformas med hög arkitektonisk kvalitet för att bidra till upplevelsen av platsen men också staden i stort. Tillfällig arkitektur kan användas som ett medel för att aktivera platser med låg attraktionskraft i väntan på en permanent förändring av platsen.



Offentliga platser.

Plats för vistelse

En vistelseinventering av gator och torg i City visar ett antal platser där vistelseintensiteten är särskilt hög. En vistelseplats är en plats där fotgängare stannar upp och spenderar tid på att vänta, sitta ner och äta eller vila. Inventeringen visar bland annat på platser som idag har en låg arkitektonisk kvalitet men där många människor vistas av andra skäl. Ett exempel är Centralplan framför Centralstationens huvudentré, en plats som skulle behöva omhändertas på ett bättre sätt. Andra platser som borde vara attraktiva för vistelse har en låg nivå, till exempel det sydvända kajstråket från Tegelbacken via Strömgatan till Strömkajen. Särskilt sträckan mellan Gustav Adolfs torg och Strömkajen har potential att utvecklas till ett attraktivt stråk genom bredare gångytor.

Plats för lek

I det offentliga rummet finns det stora möjligheter att skapa nya andningshål och attraktioner som underlättar för barn, föräldrar och ungdomar. Det kan handla om nya lekplatser, lekvänliga konstverk eller en utformning av gatumöbler som inspirerar till lek, men även evenemang och tillfälliga aktiviteter för yngre. Lekplatserna i City är få och har speciella förutsättningar med hårt slitage och ibland oönskad användning. Idag finns lekplatser inom City i Tegnérslunden och intill Johannes kyrkogård. I Kungsträdgården finns två lekskulpturer.



Stråk och rörelsemönster

Nivåskillnader

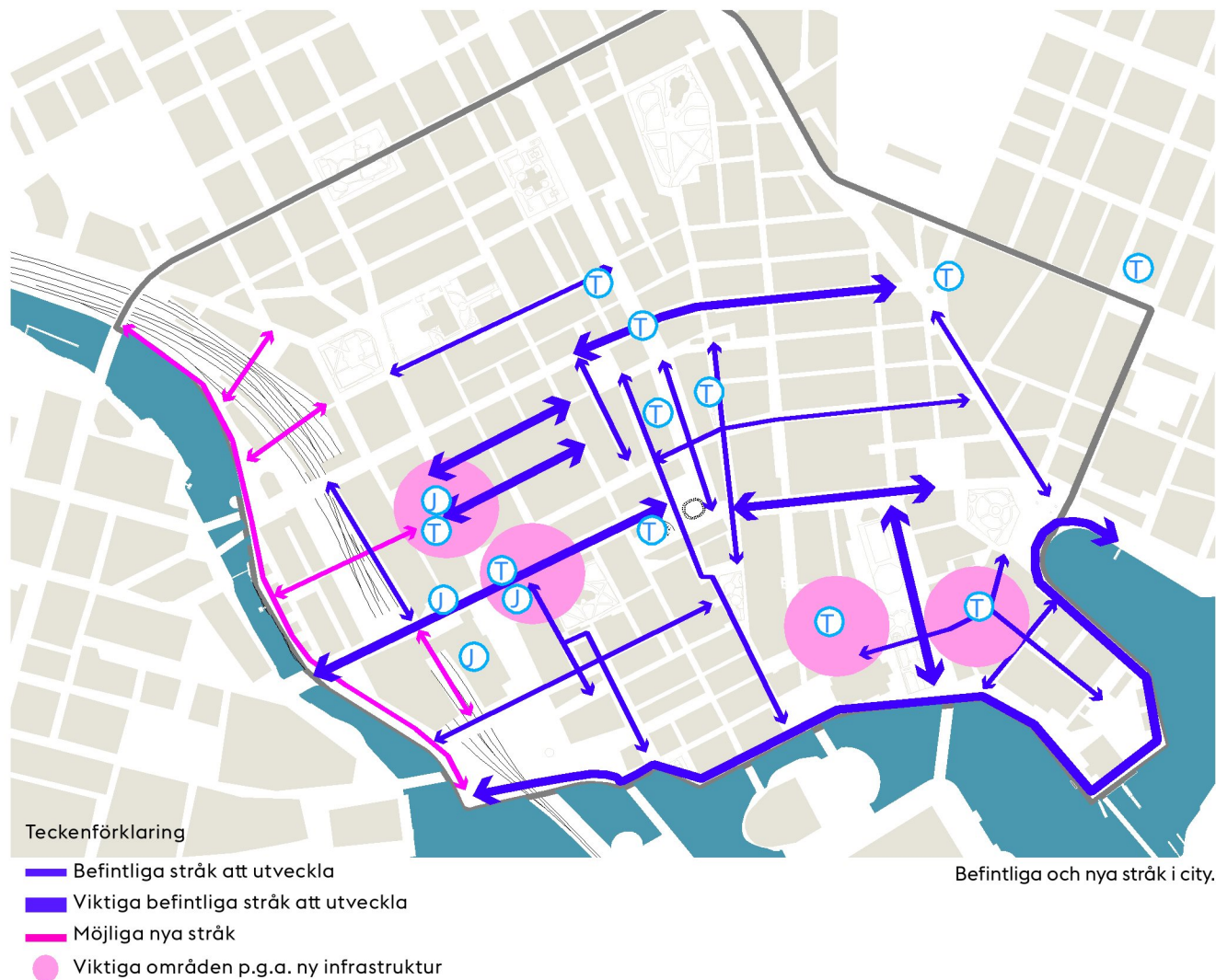
Topografin i City präglas till stor del av höjdskillnader, både naturgivna och byggda. Höjdskillnaderna har hanterats på olika sätt. Ofta finns förbindande trappor, men de är ibland dolda och otrygga. Korsande stråk på olika nivåer är ofta dåligt kopplade till varandra och höjdskillnaderna utgör ibland barriärer i staden. Nya, mer inbjudande kopplingar och nya passager kan aktivera stråk som i dag är dåligt utnyttjade.

Orientering

Genom att stärka platserns karaktär och särdrag kan man underlätta orienteringen och den rumsliga mångfalden i staden och därmed skapa intresse för fler områden i City. Det kan gälla såväl gestaltning av det offentliga rummet som användning av bebyggelsen.

Förändrade rörelsemönster

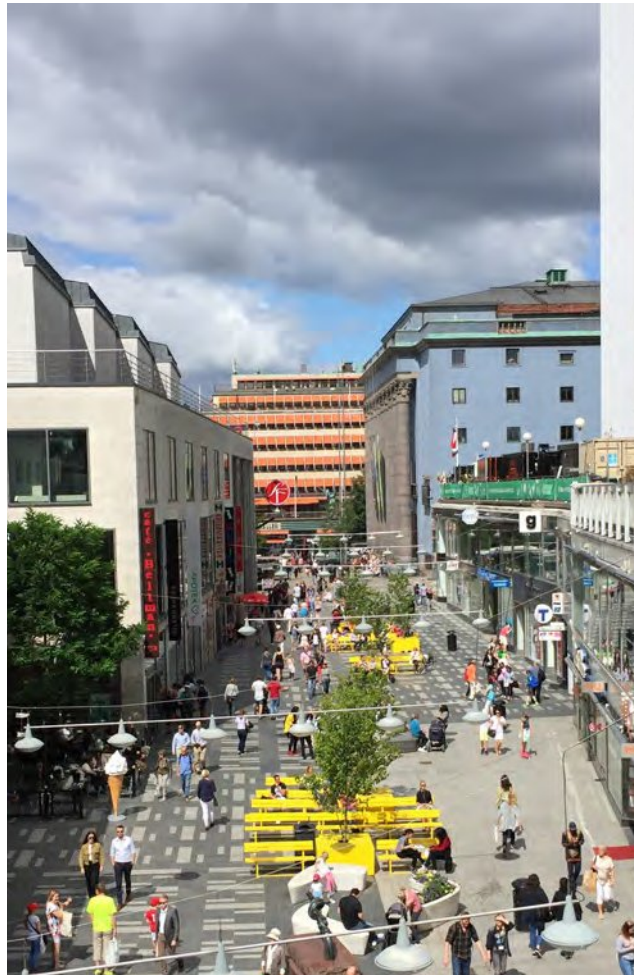
I samband med utbyggnaden av infrastrukturen i Stockholm, särskilt Citybanan och utbyggnaden av tunnelbanan, kan förändrade resmönster bidra till att vissa stråk och platser i City får ökad betydelse och ett större flöde av människor. När Citybanans nya pendeltågsstation öppnar vid T-centralen 2017 kommer en av uppgångarna mynna direkt mot Vasaplan. Detta innebär troligen att fler fotgängare rör sig längs Vasagatan och vidare genom Norra Klara mot Drottninggatan. I Sverigeförhandlingen beslutades om förlängning av Roslagsbanan till City. Hur kopplingen till befintliga uppgångar från tunnelbanan och Citybanan kommer att se ut är inte klart.



Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje mot Nacka och Hagsätra, kommer att öka betydelsen av Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Från att ha varit en underordnad ändhållplats med relativt få resenärer kan den bli en viktig station för resande till City söderifrån med målpunkter i området runt Kungsträdgården.

En utbyggnad av spårväg City till T-centralen är beslutad. En eventuell framtida utbyggnad av spårväg City ut mot Norra Djurgårdsstaden bedöms ha stor betydelse för rörelsemönstren i City.

Längs Klara sjö och Barnhusviken kan vid en utbyggnad av Västra City ett sammanbindande gång- och cykelstråk skapas som förbinder Tegelbacken med Karlberg/Solna. Även nya kopplingar mot Kungsholmen och Vasastaden är möjliga för att knyta ihop de olika stråken och stadsdelarna.



Hötorgscity, en av Sveriges viktigaste stadsmiljöer från årtiondena efter andra världskriget.
Fotograf: David Essinger

Vid förändring

Alla förändringar i den bebyggda miljön i cityområdet ska bidra till ett bättre och mer högkvalitativt offentligt rum utformat med människan i centrum. Det kan handla om:

- Ett rikare folkliv genom förbättringar av vistelsekvaliteter på offentliga platser, utvecklade gång- och cykelstråk, samt en utveckling mot fler gågator.
- Omsorgsfull gestaltning av byggnadernas bottenvåningar.
- Ett grönare City med bättre vattenkontakt där vistelsekvaliteten står i centrum.
- En förbättrad funktionsblandning som inkluderar alla åldersgrupper och befolkningens mångfald.
- Fler bostäder och verksamheter som leder till fler människor i rörelse på kvällar och nätter och bidrar därmed till ökad trygghet.

Grönstruktur

Citys grönska

Stadens grönska är en viktig tillgång som kan utvecklas både på kvartersmark och i det offentliga rummet. Platsernas karaktär utvecklas genom val av träd och växter.

Grönska i stadsmiljö består inte bara av gatuträd och parkernas planteringar utan kan också återfinnas på gröna tak, gårdar och fasader. Både ny- och ombyggnadsprojekt bör arbeta för att öka andelen växtlighet.

Citys träd

Många träd i City har svåra livsbetingelser, och därför eftersträvas förbättringar genom renovering av växtbäddar. Utöver detta kompletteras med nya träd och planteringar för att skapa en mer sammanhållen grönstruktur. När jordmånen är begränsad kan upphöjda planteringsbäddar byggas. En variation av olika arter inom staden eftersträvas för ökad biologisk mångfald och minskad sårbarhet för sjukdomar.



Kungsträdgården, Stockholms äldsta park.

Årstidsaspekter

Stadens platser och torg används som mest under sommarhalvåret, men utformas för att även fungera och vara attraktiva under vinterhalvåret. Platser och torg ska därför vara möblerade för att möjliggöra olika användning under året, och för temporära evenemang, till exempel för kultur och musik.

Attraktivare stadsrum

Genom att förstärka vegetationens plats i stadsplaneringen skapas mer attraktiva vistelsemiljöer för invånarna, med positiva effekter för välbefinnande och rekreation. Vegetationen har också betydelse ur ett klimatperspektiv. Växtbäddar kan utformas så de bidrar till att fördröja dagvatten. Vegetation minskar effekten av så kallade värmeöar och stärker de ekologiska sambanden.

Arbetet med att förbättra och komplettera stadens offentliga rum kräver ett nära samarbete mellan bland annat fastighetsägare och stadens olika förvaltningar.



Mötet med vattnet

Skärningspunkt mellan land och sjö

Stockholm har vuxit fram i skärningspunkten mellan handelsvägarna till lands och till sjöss. Stockholm har tillkommit och utvecklats som en stad vid vattnet. Detta utgör ett av stadens starkaste karaktärsdrag som tas om hand och förs vidare i det framtida City.

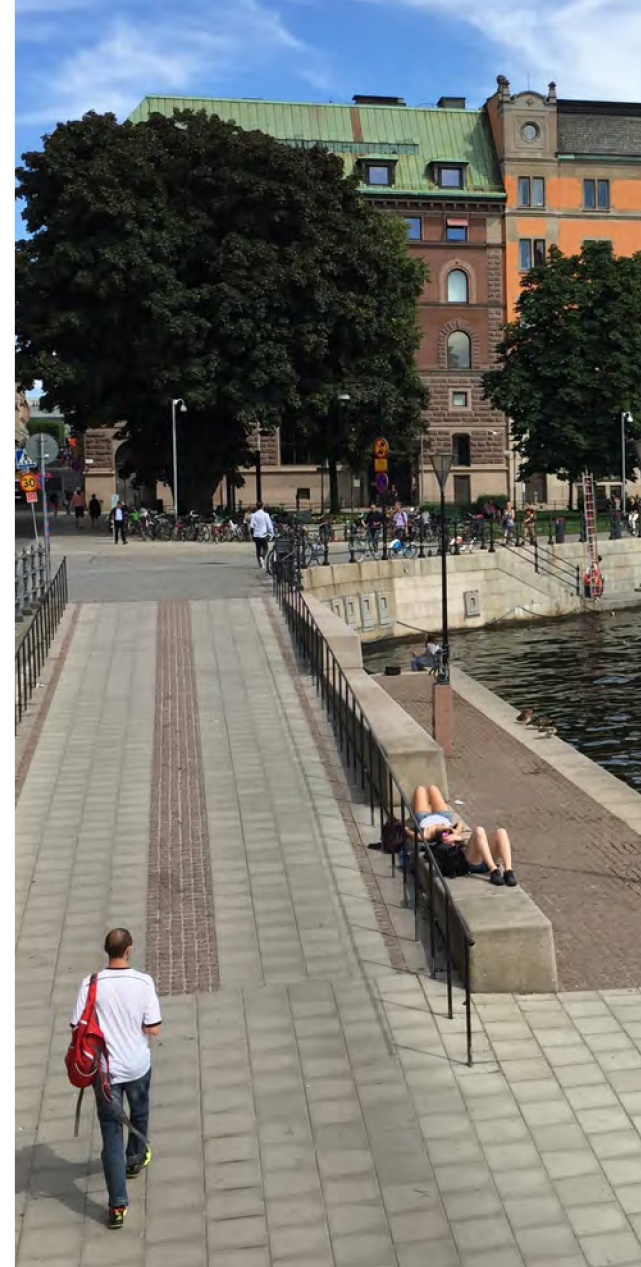


Citys front mot vattnet behöver fortsätta att utvecklas, liksom stråken ned till vattnet.

Hårdgjorda kajer och bebyggelse

Citys möte med vattnet domineras av bebyggelse och kajer i varierande höjd som bland annat påminner om Stockholms historia som hamnstad. Kajerna är till stor del hårdgjorda och har enstaka inslag av trädplanteringar, till skillnad från de mer parklika strandlinjer som präglar vattenrummet i andra delar av staden. Kajernas öppna karaktär ska värnas men utvecklas för rekreation och rörelse längs vattnet.

Befintlig bebyggelse är till stora delar sammanhållen och formar en tydlig front mot vattnet. Detta är en viktig utgångspunkt och vid tillägg eller förändringar ska detta värnas och stärkas.



Fredsgatan vid Rosenbad.
Fotograf: David Essinger

Förutsättningar – stadens olika funktioner

En funktionsblandad stad

En funktionsblandad stad innebär goda förutsättningar för ett aktivt stadsliv hela dygnet, året runt. Det stora utbudet av varor, tjänster och kultur gör City till en attraktiv plats där många människor vill arbeta, bo och spendera sin fritid. City har på så sätt en stor konkurrensfördel i förhållande till mer renodlade arbetsplatsområden eller bostadsområden. I de delar av City som domineras av kontor har få människor anledning att röra sig på kvällstid vilket bidrar till en otrygg gatumiljö.

Motverka ensidiga funktioner

Stadens planeringsinriktning är att skapa en bättre balans mellan Citys funktioner. Särskilt fokus riktas mot de delar som har ensidig användning av fastigheterna och slutna bottenvåningar. En funktionsblandning i City behöver dock anpassas då olika funktioner kan stå i konflikt med varandra, till exempel bostäder och nattliv/evenemang.

Södra Klara och regeringskvarteren har en låg funktionsblandning och här behövs ett mer varierat utbud. Inom regeringskvarteren är möjligheterna begränsade med hänsyn till kvarterens säkerhetsklassning som skyddsobjekt. En ökad funktionsblandning skapar en högre attraktivitet och fler målpunkter inom området och därmed ökar flödet av människor genom kvarteren. Genom att förbättra utformningen av gaturummet i Södra Klara kan karaktären förändras på ett positivt sätt utan att säkerheten inom regeringskvarteren påverkas.



Birger Jarlsgatan, stadens äldsta affärsgata, byggd efter kontinentalt mönster i slutet av 1800-talet.

Arbetsplatser

Attraktivt läge

City är Stockholms mest arbetsplatsintensiva stadsdel, vilket är viktigt att värna och utveckla. Efterfrågan på moderna och yteffektiva kontorslokaler med hög kollektiv tillgänglighet och ett rikt handels- och serviceutbud är hög, men många av de befintliga byggnaderna har begränsningar i storlek, våningshöjd och dagsljus.

Små och stora arbetsplatser

I City ska det finnas möjligheter för både stora och små verksamheter, vilket bidrar till en levande och ekonomiskt uthållig stad. I Västra City finns möjlighet för en ny funktionsblandad stadsdel som även rymmer större kontorsetableringar.

Drottninggatan, en gata som lades ut redan på 1600-talet och som har behållit sin ursprungliga bredd i hela sin längd.



Handel och service

Huvudgator

Handels- och serviceutbudet i City är välutvecklat. Grundstrukturen utgörs av ett antal huvudgator: Kungsgatan och Klarabergsgatan – Hamngatan i öst-västlig riktning och Vasagatan, Drottninggatan, Sveavägen, Regeringsgatan och Birger Jarlsgatan i nord-sydlig riktning.

I denna grundstruktur av huvudgator finns ett antal platser av stor betydelse som Hötorget och Stureplan men framför allt Sergels torg som är stadsdelens nav. Delar av Nybrogatan och Grev Turegatan har omvandlats till gågator vilket gör dem till attraktiva stråk för fotgängare.

Målpunkter och kluster

Till detta välutvecklade system hör även ett antal viktiga målpunkter för handel- och service i form av de stora varuhusen NK och Åhléns, och ett antal gallerior.

City är en konkurrenskraftig handelsplats i regionen med sitt breda utbud, särskilt storskalig handel och vissa segment som till exempel mode. Däremot är utbudet betydligt mindre än vad man kan vänta sig när det gäller mer alternativa och smala segment.

Som stöd för handeln finns även vissa klusterbildningar, till exempel klustret av exklusivt mode kring södra Birger Jarlsgatan och Biblioteksgatan. Klustren skulle dock kunna utökas och förstärkas. Flerfunktionella bottenvåningar är viktiga för att skapa förutsättningar för en varierad handel och service. Citybanan och utbyggnad av tunnelbanans blå linje väntas skapa nya rörelsemönster som kan öka potentialen för handel och service i anslutning till stationslägen.



Hötorgshallen.
Fotograf: okänd

Bostäder

Fler bostäder i City

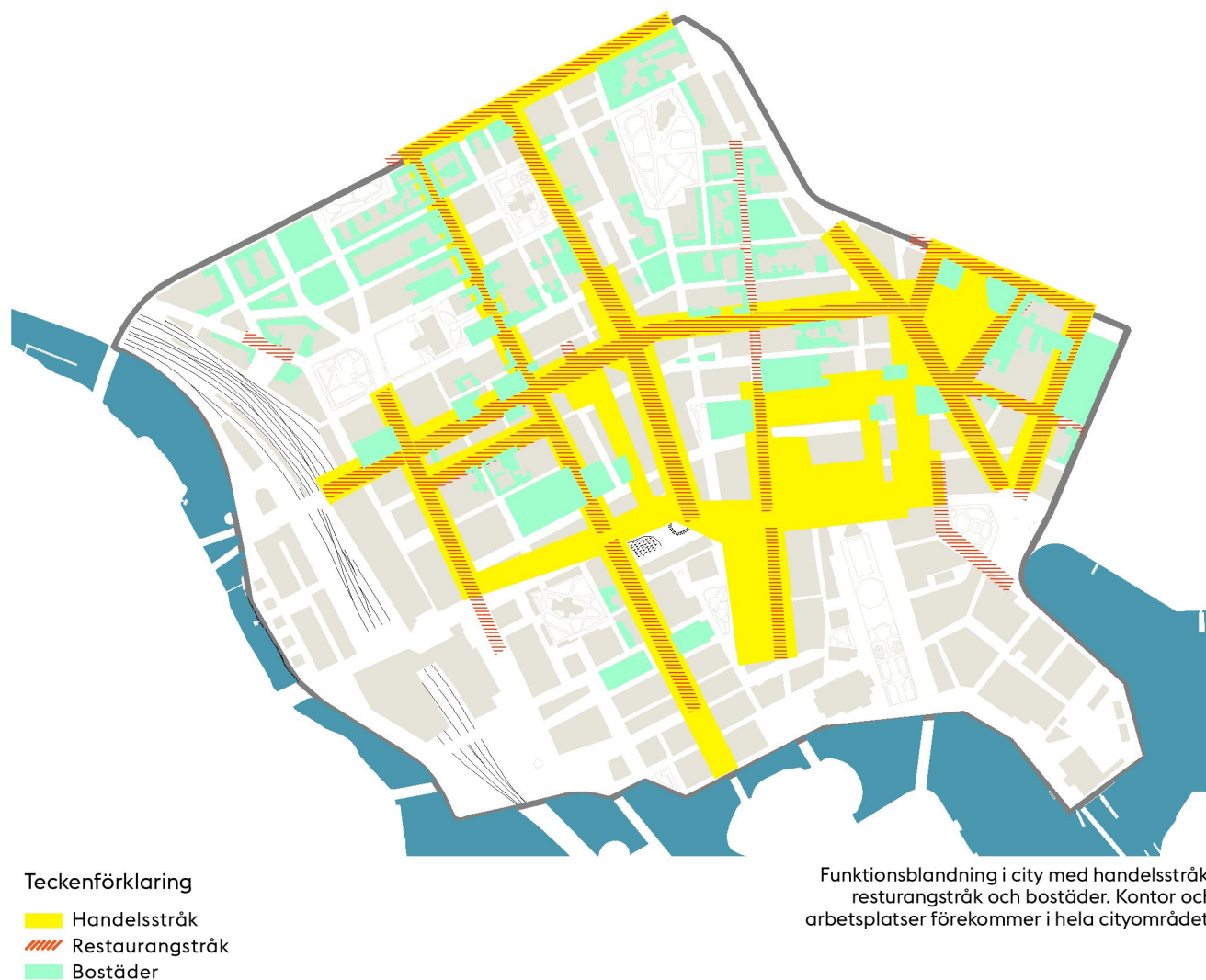
Som en del i att öka funktionsblandningen i City planerar Stockholms stad för ett större inslag av bostäder. Bostäder bidrar till att levandegöra City under en större del av dygnet. Staden ser möjligheter i att både konvertera dagens bebyggelsebestånd och att planera nya bostäder vid en mer genomgripande förändring av ett kvarter eller enskild byggnad. Bostäder ska planeras i lägen som ger en god boendemiljö, och kluster av nya bostäder uppmuntras där det idag saknas.

Boendeservice

Bostäder kan bidra till att bygga lokal prägel genom att människor bor i grannskapet och kan ge underlag för exempelvis livsmedelsaffärer och annan service, något som till stora delar saknas i City. En ökad andel bostäder i City ökar även behovet av till exempel förskolor och lekplatser.

Bostäder på rätt plats

Områden med ett pulserande cityliv och med många restauranger, kultur och evenemang är inte lämpliga för bostäder. Möjlighet för verksamheter och aktiviteter som kan vara störande i en boendemiljö måste fortsatt finnas kvar i City. Där bostäder inte är lämpligt kan t.ex. hotell vara lämpligt för att öka andelen människor som rör sig i området.



Besöksnäring

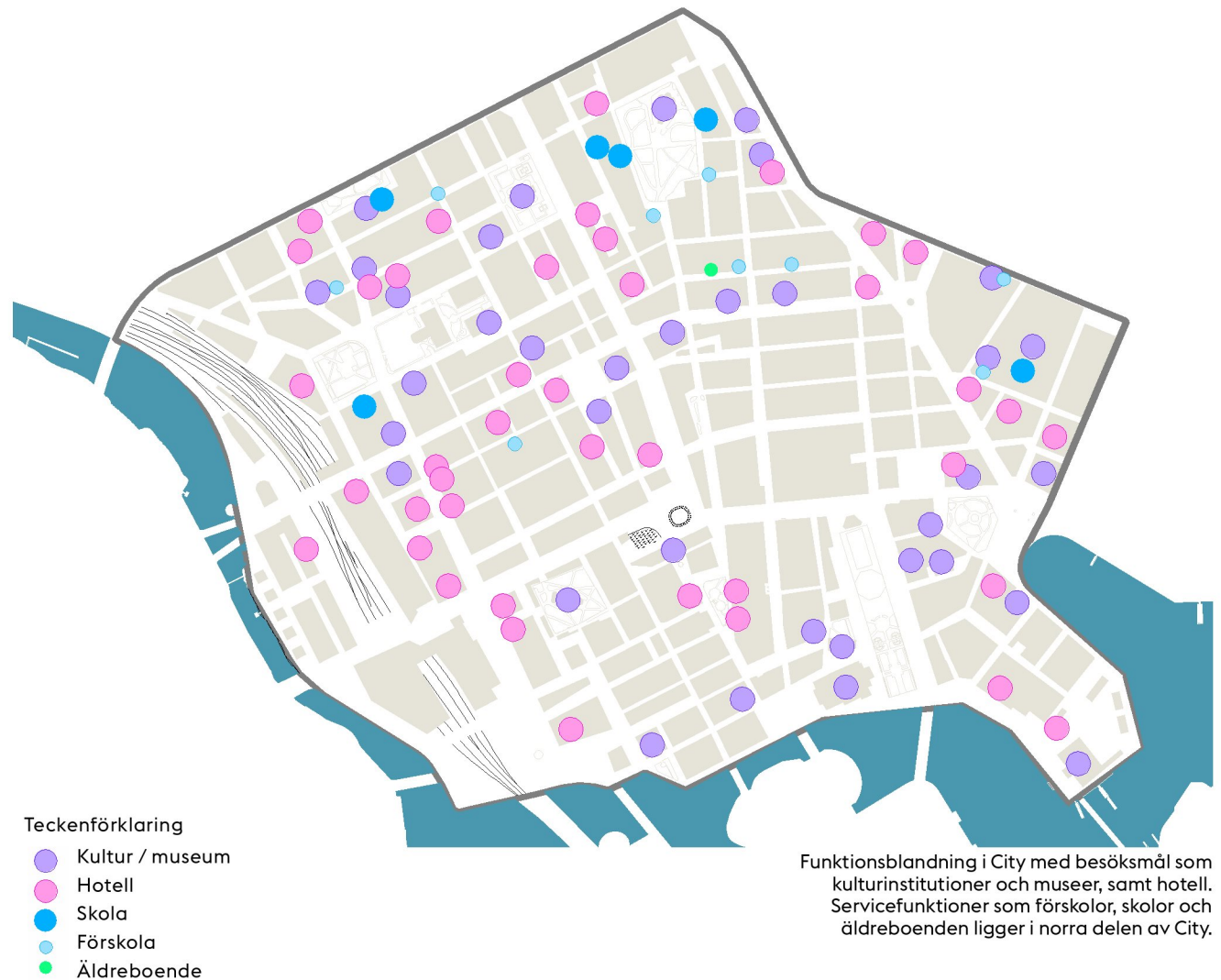
Stockholm är ett attraktivt resmål för besökare från Sverige och hela världen. Besöksnäringen har ökat med 40 procent de senaste tio åren. Stockholms unika kvaliteter med den väl bevarade historiska miljön, vattnet, närheten till naturen och det stora kultur- och nöjesutbudet bör värnas och utvecklas för att fortsätta att attrahera besökare.

Förutsättning för ett levande City

Besöksnäringen är en viktig förutsättning för ett levande City. Stadens besökare och hotellgäster skapar arbetstillfällen och omsättning i handeln. De bidrar också till ett levande stadsliv och ökad nattbefolkning. Turister och affärsresenärer i City rör sig främst till fots och med kollektivtrafik. De omprioriteringar av gaturummet som ökar ytorna för gående, cyklister och kollektivtrafik, samt minskar utrymmet för biltrafiken kan därmed antas vara positiva för besöksnäringen.

Hotell

Staden har i dag god hotellstandard med många högklassiga hotell, men brist på hotell i budgetklass. Prognoser visar att det finns behov av fler hotell i Stockholms innerstad.



Kultur och evenemang

En del av Citys identitet

I City finns många kulturinstitutioner i tongivande byggnader som bidrar till Citys karaktär och identitet. Dramaten, Operan, Konserthuset, Kulturhuset, Konstakademien och Nationalmuseum är några exempel. Men även privatteatrar, biografer och underhållningsscener bidrar till att göra City till en stadsdel med en kulturprägel som bör värnas och utvecklas.

Kungsträdgården och Sergels torg är två viktiga platser för olika typer av manifestationer som samlar människor från hela staden. Möjlighet att tillsammans med andra uttrycka sin åsikt, glädje eller sorg är en viktig del i en sammanhållen demokratisk stad.

Skapa goda förutsättningar

Ett rikt kulturliv skapar aktiviteter och mötesplatser som utgör alternativ till de verksamheter som primärt styrs av kommersiella intressen. Möjligheterna att som medborgare och yrkesverksam vara aktiv inom kulturen behöver stärkas. Kultur- och föreningslokaler samt ateljéer behövs i hela staden.

Platser för evenemang är spridda över City. Stadens torg och platser samt vissa huvudgator är viktiga för att möjliggöra och utveckla det offentliga rummet som en plats för kultur och evenemang. Vid Sergels torg, Brunkebergstorg, Gustav Adolfs torg och Kungsträdgården finns få bostäder och risken för störningar vid evenemang är därmed lägre. Även Tegelbacken, Hötorget och Norrmalmstorg samt



Kulturfestival på Sergels torg.

vissa gatustråk, som till exempel delar av Kungsgatan, Sveavägen, Klarabergsgatan och Hamngatan, har goda förutsättningar för aktiviteter och evenemang.

Trygghet

Upplevd trygghet

Trygghet handlar om upplevelse av risk till skillnad från säkerhet som handlar om reell risk. I den fysiska miljön har otrygghet en relation till brott, men det finns inget tydligt samband mellan otrygghet och risk. Det är inte alltid så att otrygga miljöer också är farliga miljöer, men upplevd otrygghet innebär att människor begränsas i sin rörelsefrihet och inte törs använda det offentliga rummet fullt ut.

Eftersom trygghet är en subjektiv upplevelse skiljer den sig mellan individer. Generellt visar olika nationella undersökningar att äldre personer i högre grad än yngre upplever otrygghet i den fysiska miljön. Det är också vanligare att personer med en utländsk bakgrund känner sig mer otrygga än personer födda i Sverige. Kvinnor upplever mer otrygghet än män och de säger också att de utvecklar olika strategier för att hantera otrygghet. Trygghetsfrågor berör alla, men är också en fråga om jämställdhet. Ingen ska behöva begränsas i sin rörelsefrihet på grund av att det offentliga rummet upplevs som otryggt. Genom att skapa och upprätthålla trygga stadsmiljöer ges alla människor möjlighet att delta i det offentliga livet vilket är en grundläggande rättighet i ett demokratiskt samhälle.

Orientering och överblick

En central tanke i arbetet med trygghet handlar om att människor ska kunna orientera sig och ha överblick. Mörka passager, garage och prång, det vill säga platser

där man inte vet vad som väntar bakom hörnet, upplevs som otrygga just för att överblick saknas.

Omhändertagna miljöer

I stadsmiljön skapas också olika signaler som vi tolkar som trygga eller otrygga. Väl omhändertagna miljöer som inbjuder till vistelse och där det finns en social kontroll ökar upplevelsen av trygghet. Genom att öppna tidigare slutna bottenvåningar och ge plats för verksamheter med fönster mot gatan kan gaturum som upplevts som otrygga kännas mer trygga: ”Jag är sedd, det finns andra människor omkring mig”.

Befolkade platser

Befolkade stadsrum är en förutsättning för trygghet, men i vissa sammanhang upplevs närvaron av människor som ett hot. Både män och kvinnor kan känna sig hotade av närvaron av andra människor, till exempel i samband med fotbolls- och hockeymatcher eller i köer till restauranger och nattklubbar. I sådana sammanhang är det en fördel om en alternativ väg kan väljas.

Variation

En dimension av trygghet som sällan lyfts fram är vikten av att det finns byggnader, gator och parker från olika tider i staden. Att man känner igen sig och kan identifiera sig med stadens tidigare liv ger en lokal förankring som i forskning har visats sig ge en ökad trygghet.



Väl upplysta gaturum med verksamheter i bottenvåningarna bidrar till att skapa trygghet.



Vasagatan.

Förutsättningar – stadens flöden

Nuläge och framtid

Effektiv kommunikation

Stockholms stads prognoser visar att antalet invånare i staden kommer att öka med 25 procent till 2030. Därmed ökar även antalet människor som rör sig i City. Resmönster och transportsätt behöver förändras för att skapa ett mer effektivt kommunikationssystem. Med en genomtänkt planering samt genom att prioritera de mest yteffektiva trafikslagen, som gång-, cykel- och kollektivtrafik, skapas förutsättningar för en välfungerande trafikapparat.

Framkomlighet

Staden planeras och utformas för en god tillgänglighet i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi och gällande lagstiftning. Fotgängare, cyklister och en stärkt kollektivtrafik ges högre prioritet och får mer utrymme i det offentliga rummet på bekostnad av privatbilismen. Transportsystemet kompletteras med lösningar för miljö- och resurseffektiv logistik genom till exempel samordning av leveranser och avfallshantering.

Tillgänglighet och framkomlighet i City stärks genom att funktionella och attraktiva stråk utvecklas och genom att logiska kopplingar införs där det saknas i ett delvis kraftigt trafikseparerat gatusystem.



Hamngatan vid Berzelii park. Här samsas alla trafikantslag men platsen för gående och cyklister är knapp.

Gång, cykel & kollektivtrafik

Förbättrade gångstråk

I stadens gångplan utpekas ett antal gångstråk med hög potential där gångvänligheten ska förbättras. Det öst-västliga stråket från Norra Djurgårdsstaden via Östermalm och City och vidare över Kungsholmen och längs Drottningholmsvägen till Brommaplan, och det nord-sydliga stråket från Hagastaden till Söderstaden via Norrtullsgatan, Drottninggatan, Gamla stan och Götgatan. Även gång- och cykelstråk längs vattnet bör utvecklas, exempelvis från Gustav Adolfs torg till Tegelbacken och vidare längs Klara sjö.

Gatustrukturens förutsättningar

Den befintliga gatustrukturen bidrar till att samla fotgängarna kring ett antal större stråk i City som sammanbinder viktiga målpunkter, till exempel tunnelbanestationer, handel, arbetsplatser, kultur och angränsande stadsdelar. Efter citysaneringen har den finmaskiga sammankopplingen mellan gator och platser minskat i och med att kvarteren blivit större och mer slutna samt genom att gator i olika nivåer saknar effektiva kopplingar. Stora järnvägs- och biltrafikytor skapar barriärer som hindrar fotgängare att röra sig mellan Citys olika delar och vidare i staden, till exempel vid Tegelbacken och bangårdsområdet väster om Centralstationen.

Prioritering av gående

De största flödena av fotgängare finns i dagsläget på Drottninggatan, Klarabergsgatan, Hamngatan och Kungsgatan. Utmed flera gator är antalet fotgängare långt



mycket större än antalet bilar. Därför behövs en omprioritering av det tillgängliga utrymmet till förmån för de mest yteffektiva transportsätten.

Cykeltrafik

City genomkorsas av flera pendlings- och huvudstråk för cykel, vilka är utpekade i stadens cykelplan. Det är viktigt att utforma mötet mellan olika trafikslag så att samspelet fungerar och inte barriärer skapas. Stora cykelflöden finns bland annat i nord-sydlig riktning med cirka 15 000 cyklister på Strömbron, 9 000 cyklister på Vasabron och 1 500–3 000 cyklister på Sveavägen.

Trots att cyklingen ökat de senaste åren, har kringfunktionerna inte följt samma utveckling. I City råder stor brist på cykelparkeringar. Vid nyetablering av kontor, handel och andra verksamheter behöver höga krav ställas på cykelparkeringar. Parkeringsplatserna ska vara logiskt och tydligt markerade så att det ökade antalet cyklar i stadsbilden blir till ett långsiktigt positivt inslag.

Kollektivtrafik

Stockholm har i internationell jämförelse en stor andel resande med kollektivtrafik. Den höga andelen beror på att tunnelbanenätet är väl utbyggt och att bostäder och arbetsplatser har kollektivtrafiknära lägen. Drygt 250 000 påstigande per dygn passerar spärarna på de fyra tunnelbanestationer som finns i City. Antalet påstigande på pendeltågen är cirka 60 000 per dygn. På den mest busstrafikerade gatan, Kungsträdgårdsgatan, passerar



Teckenförklaring

1234 Antal gående per vardagsdygn

Gångflöden i City. Under en lördag rör sig över 70 000 fotgängare på Drottninggatan mellan Bryggargatan och Mäster Samuelsgatan.

700–800 bussar per dygn och antalet resande med buss i innerstan är cirka 160 000 påstigande per dygn.

Biltrafik

Sedan början av 1990-talet har biltrafiken över citysnittet minskat med nästan 30 procent från 350 000 fordon per dygn till knappt 250 000. Minskningen bedöms bero på utbyggnaden av kollektivtrafiken, cykelvägnätet samt den minskade kapaciteten för biltrafik utanför City. Dock kvarstår problemet med att endast cirka 30 procent av biltrafiken har sin start eller målpunkt i City. Situationen löses inte i cityområdet utan är en större trafikpolitisk fråga, men den får stora effekter för hur cityområdet kan utvecklas till en bättre stadsmiljö med attraktiva offentliga rum, fler bostäder och mindre miljöstörningar.



Förutsättningar – den hållbara staden

”Hållbar utveckling är sådan utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov.” Så definieras hållbarhet i rapporten *Vår gemensamma framtid (Brundtlandrapporten)* från 1987. Idag pratar vi ofta om hållbarhet ur tre olika aspekter: social, ekologisk och ekonomisk.

Social hållbarhet

Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm arbetar utifrån perspektivet att social hållbarhet handlar om ”fördelning av livsvillkor som bidrar till välbefinnande och den sammanvägda graden av välbefinnande i samhället” (*Skillnadernas Stockholm*, 2015). Stockholm är en av världens mest uppkopplade städer. Den goda digitala tillgängligheten lockar företag att etablera sig i staden men är också en viktig del av den smarta, hållbara och sammanhållna staden. Nya typer av samverkan kan utvecklas för att fullt ut nyttja den digitala tillgänglighetens möjligheter att skapa engagemang och mötesplatser för stadens invånare.

City är stadens mest blandade stadsdel. Hit kommer människor från hela Stockholm vilket ger förutsättningar för möten mellan människor med olika socioekonomiska förutsättningar. I City handlar arbetet med social hållbarhet om att bygga bort barriärer, både fysiska och mentala, och att utveckla offentliga rum till jämlika, trygga och väl utformade mötesplatser, såväl fysiska som digitala.

Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet handlar om att använda naturresurser på ett effektivt sätt samtidigt som miljön skyddas. I

staden används ofta begreppet ”urbana ekosystemtjänster”. Ekosystemtjänster delas vanligen in i fyra kategorier: stödjande, reglerande, kulturella och försörjande. Stödjande ekosystemtjänster handlar bland annat om biologisk mångfald, reglerande om t.ex. luftkvalitet, bullerreglering och klimatanpassning. De kulturella ekosystemtjänsterna kan handla om sinnliga upplevelser och sociala interaktioner och de försörjande ekosystemtjänsterna om bland annat färskvatten och energi. Ekologisk hållbarhet i City innebär att arbeta med prioritering av gång- och cykeltråkar och kollektivt resande, förbättra grönsystemet, skapa goda offentliga rum för möten och sinnliga upplevelser samt arbeta med att tillgodose fler funktioner på samma yta.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet bygger på att ekonomisk tillväxt inte får ske till priset av ett segregat samhälle eller en förstörd miljö. Vår tid präglas globalt och lokalt av urbanisering, kraftig befolkningsökning och förändringar av klimatet. Detta bidrar till ökade sociala spänningar och ekonomiska skillnader. En ekonomiskt hållbar stad är en motståndskraftig stad som tål förändringar och påfrestningar.

Stockholm väntas få ett varmare och blötare klimat vilket innebär intensivare skyfall och fler värmeböljor under sommaren, högre havsnivåer och förändringar i ekosystemet. Klimatförändringarna blir märkbara för både stadsklimatet som helhet, men också lokalt i mikroklimatet på enskilda platser, gator och gårdar. För att minska stadens påverkan på miljö och klimat, och för att hantera

effekterna av klimatförändringarna, behöver utvecklingen i City ha fokus på hållbart stadsbyggande.

Träd och planteringar har en dämpande effekt vid värmeböljor, både genom skuggning av vistelseytor och den kylande inverkan som lövverket ger då vatten avdunstar från vegetationen. På samma sätt bidrar icke hårdgjorda ytor och genomsläppliga markbeläggningar till att markens fuktighet kan avdunsta och bidra till svalka.

I City handlar arbetet med ekonomisk hållbarhet om att använda urbana ekosystemtjänster, till exempel upplevelsevärden, fördröjning av dagvatten, trädskugga och grönskande rekreations- och lekmiljöer. En annan del av ekonomisk hållbarhet är att planera för flexibel användning av byggnader, till exempel genom att verksamheter i bottenvåningarna kan variera över tid, och stadsstrukturer där gators funktion kan ändras över tid.



Strömgatan med Rosenbad och Stadshuset.

Riksintressen

Stockholms innerstad med Djurgården är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården, vilket innebär att kulturvärdena är av nationellt intresse. Riksintressen beslutas av riksdagen eller utses av sektorsansvariga statliga myndigheter.

Stockholms kulturvärden är en av grunderna till stadens attraktivitet. Enligt Riksantikvarieämbetet är en riksintressant kulturmiljö ett område av nationellt intresse där landskapet är så präglad av sin historia att kulturmiljön utgör en av platsens stora tillgångar. I dessa miljöer ska kulturhistoriska värden väga särskilt tungt vid en avvägning mellan olika intressen.

Ett riksintresse innebär inte ett förbud mot åtgärder i eller i närheten av området. Åtgärder som däremot påtagligt kan komma att skada ett riksintresse får inte komma till stånd. Enligt Naturvårdsverkets och Riksantikvarieämbetets allmänna råd kan påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön uppstå om en åtgärd mer än obetydligt kan skada något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset.

Att arbeta inom ett riksintresse innebär ett ansvar för att väga till exempel behovet av bostäder och utvecklingen av kommersiella fastigheter mot konsekvenserna för riksintresset. Rivningar och förändringar kan medföra risk för ackumulerade skada på stadsmiljöns historiska karaktär. I City är

det angeläget att bevara resterna av äldre bebyggelse som är av hög arkitektonisk kvalitet och har överlevt 1950- och 1980-talens rivningsvåg samt modernismens byggnader från 1970–80-talen.

Kulturvärdena ska ses som en tillgång i stadsutvecklingen. De tillhör det som gör Stockholm till en intressant stad att bo i, verka i och besöka. Redan tidigt i en planprocess ska kulturvärden vara en faktor i avvägningen mellan intressen. Beslut om förändringar som kan påverka riksintresset påtagligt behöver grunda sig på platsspecifika analyser av kulturmiljö och stadslandskap sammanvägda med övriga intressen. I slutänden är det Länsstyrelsen som bedömer om förändringen innebär påtaglig skada på riksintresset.

Några av Stockholms särdrag är anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummet, vyerna från viktiga utsiktspunkter och de tydligt avläsbara årsringarna. Ett särdrag är också stadssilhuetten där i stort sett bara kyrktorn och offentliga byggnader tillåtit höja sig över mängden.

Stockholms innerstad med Djurgården

Riksantikvarieämbetets övergripande motivering till riksintresset:

"Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärd och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilda tydliga uttryck med alla epoker från medeltid till nutid väl representerade. Residens-, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad."

Riksantikvarieämbetet har preciserat uttrycken för riksintresset genom en längre beskrivning och uppräknings av olika miljöer och företeelser som tillsammans berättar om viktiga aspekter i stadens historia och skapar grunden för riksintresset.

De värden som ligger till grund för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården finns beskrivna i Riksantikvarieämbetets "Riksintressen för kulturmiljövården – Stockholms län". Beskrivningarna finns sammanfattade längst bak i programmet.

Övriga riksintressen

Stambanan genom Stockholm och Klarastrandsleden är riksintresse för kommunikation. De berörs av en utveckling av Västra City. Detaljplanearbetet för Centralstationen kommer att belysa påverkan på stambanan.



Sergels torg och Hötorscity är värdekärnor i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

Värdekärnor i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, samt ett av de värdebärande uttrycken – stadens front mot vattnet.

Referenser och underlag

C/O City. *Urbana ekosystemtjänster*. 2014.

C/O City. *Ekosystemtjänster i stadsplanering*. 2014.

Gehl Architects. *Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad*. September 2005.

Göteborgs stad. webbplats: <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/trygghet-och-oppenhet/>

Nyréns arkitektkontor. *Kulturmiljöutredning – Karaktärisering av City*. 2016.

Nyréns arkitektkontor. *Konsekvensbeskrivning för Riktlinjer, del 1, inom Program för City*. 2017.

Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. *Skillnader i Stockholms län*. 2015.

Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. *Staden där vi möts. Arkitektur och kultur i det offentliga rummet*. 2016.

Länsstyrelsen. *Alla tiders Stockholm*. Stockholmia förlag. 2014.

Länsstyrelsen. *Sergels torg – Ett planeringsunderlag*. 2000.

Riksantikvarieämbetet. *Riksintressen för Kulturmiljövården – Stockholms län (AB)*. 2002.

Spacescape. *Cityanalys*. Januari 2012.

Stadsbyggnadskontoret. *Planprogram för utveckling av Västra City*. Samrådshandling. Augusti 2009.

Stadsbyggnadskontoret. *PM: Att tillgodose kulturvården och utveckla stadsmiljön i områden av riksintresse*. Mars 2014. Redigerad november 2014.

Stadsbyggnadskontoret. *Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm*. 2010.

Stadsbyggnadskontoret. *Samrådsförslag för Översiktsplan för Stockholm, samt bilagan Riksintressen enligt Miljöbalken*. 2016.

Stadsbyggnadskontoret. *Stockholms byggnadsordning*. 1999, reviderad 2015.

Stadsbyggnadskontoret. *Vision för City 2030*. 2012.

Stadsbyggnadskontoret. *Vision 2040*. 2015.

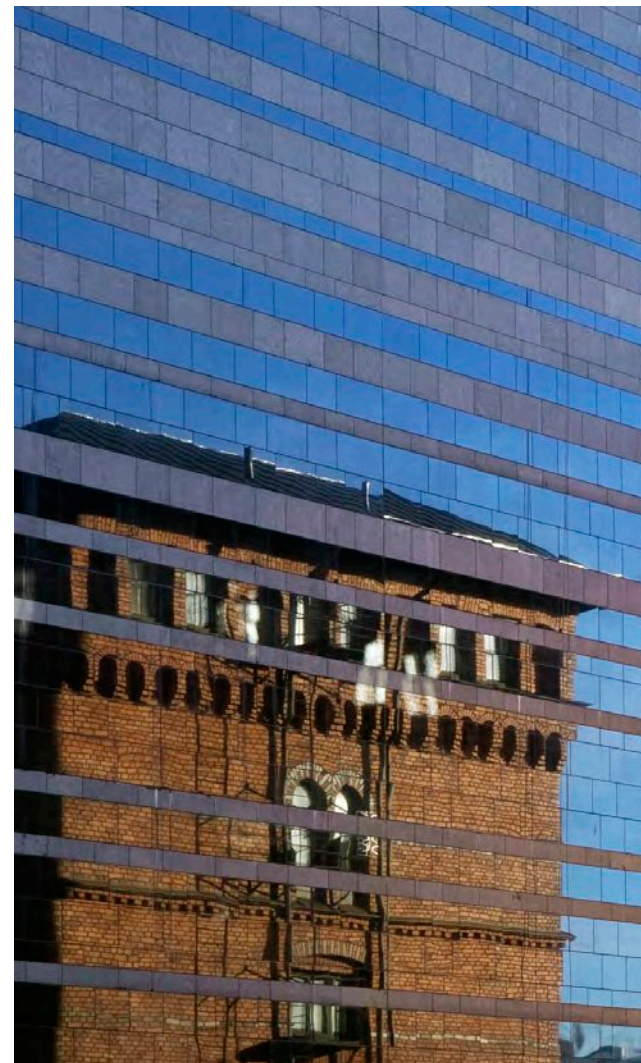
Trafikkontoret. *Cykelplan*. 2015.

Trafikkontoret. *Framkomlighetsstrategin*. 2012.

Trafikkontoret. *Gångplan*. 2016.

Trafikkontoret. *Klarabergsgatan och delar av City – Vägledning för stadsrummens gestaltning*. 2015.

Trafikkontoret. *Trafik- och gatumiljöplan Stockholms City*. Granskningshandling 2017-05-18.



Det gamla expeditionshuset vid Norra Bantorget speglar sig i Clarion Hotel Sign.

Sammanfattning av tidigare ställningstaganden

Vision 2040

Stockholms stads vision, Vision 2040 – Ett Stockholm för alla, beslutades av kommunfullmäktige 30 januari 2017. Visionen har ett tydligt helhetsperspektiv med social, ekologisk, ekonomisk och demokratisk hållbarhet som övergripande inriktning. Visionen är uppdelad i fyra avsnitt med samma utgångspunkter som kommunfullmäktiges inriktningsmål och för varje avsnitt finns en beskrivning av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040. Nedan följer de utdrag som är mest relevanta för stadsplaneringen i City.

Ett Stockholm som håller samman

En bra skola för alla

Stadens förskolor och skolor är väl ansedda och det är alltid nära till en skola med hög kvalitet.

God välfärd som ger jämlika livschanser

För personer med funktionsnedsättning finns ett varierat utbud med god kvalitet av boenden, daglig verksamhet, sysselsättning och andra aktiviteter.

Stockholm är en trygg stad att åldras i. Genom innovativa lösningar och ett äldre perspektiv i samhällsplaneringen skapas förutsättningar för ett självständigt liv även vid hög ålder vilket möjliggör för den som vill bo kvar hemma att göra det. Äldre som inte längre kan bo kvar hemma erbjuds trygga boenden med god boendemiljö, vällagad mat och stora möjligheter till utevistelse och andra aktiviteter.

Rikt utbud av idrott, kultur och fritid

Stockholm är en trygg och inspirerande uppväxtmiljö för alla barn.

Det finns ett mångsidigt utbud av kultur och fritid i alla stadens delar, där människor upplever, deltar i och är med och skapar aktiviteter.

Levande stad där alla kan bo

Stockholm är en sammanhållen och tillgänglig stad för alla, utan fysiska och sociala barriärer.

I alla delar av staden finns spännande gatumiljöer med intressant arkitektur, levande kajområden, torg och parker där stockholmarna gärna vistas samt goda förutsättningar för service, handel och kulturutbud. Alla de delar som behövs för att leva ett rikt liv i gemenskap med andra finns i närmiljön, inklusive arbetsplatser.

Genom utbyggd kollektivtrafik och förtätning har områden som tidigare varit avskilda från varandra knutits samman. Det är enkelt och tryggt att förflytta sig mellan olika stadsdelar genom att gå eller cykla.

I staden finns en mångfald av attraktiva stadsmiljöer och ett brett utbud av bostäder.

Ett klimatsmart Stockholm

Hållbart byggande och boende

Nya bostadsområden byggs genomgående utifrån ett hållbart perspektiv med god kollektivtrafik och närhet till samhällsservice. Vid ny- och ombyggnationer används klimatsmart teknik, hållbara material samt mycket ambitiösa miljö- och energikrav.

Enkelt att leva miljövänligt

I Stockholm finns välfungerande infrastruktur för resor, energi och avfall samt en genomtänkt stadsplanering som gör det enkelt och självklart att leva miljövänligt.

Klimatsmarta transporter

Allt fler väljer att åka kollektivt. Omvandlingen av gatuparkeringar längs med större gator till cykelbanor och körfält enbart för kollektivtrafik har lett till att restiderna minskats. Stockholm har ett väl utbyggt cykelvägnät och är ett föredöme som cykelstad. Många väljer att gå och det offentliga rummet är attraktivt och gångvänligt.

Vattenvägarna används också för person- och gods-transporter och de snabba, miljövänliga och bekväma båtförbindelserna lockar både stockholmare och besökare.

En ren och vacker stadsmiljö

Luftkvaliteten i staden är god. Minskad biltrafik och en bred teknikutveckling har minskat utsläppen och bullernivåerna, vilket förbättrat folkhälsan och livskvaliteten för stadens invånare.

Stadens grönområden är tillgängliga och trygga för alla stockholmare med en rik biologisk mångfald och smarta ekosystemtjänster.

Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

Ett självklart val för en mångfald av företag

Besöksnäringen är en viktig del i Stockholms näringsliv. Stockholmare och besökare vet att det året runt finns upplevelser av hög kvalitet i staden. Här finns ett rikt och varierat kultur- och nöjesliv.

Ett demokratiskt hållbart Stockholm

En trygg och säker stad

Stockholm lever dygnet runt och är känd som en av världens tryggaste och renaste storstäder. Ingen behöver känna sig otrygg i stadens offentliga rum. Staden är väl upplyst och människor rör sig fritt ute på gator och torg, även när det blivit mörkt. Det är resultatet av ett målmedvetet samarbete mellan staden och andra offentliga aktörer, fastighetsägare, näringslivet och stockholmare som tillsammans tar ansvar för att skapa trygga och levande miljöer.

En tillgänglig stad för alla

Stockholm är en stad som är tillgänglig för alla. Alla stockholmare kan ta del av stadens utbud oavsett funktionsförmåga. Byggnader, offentliga miljöer och kollektivtrafiken är tillgängliga på lika villkor.

Det kraftiga bostadsbyggandet har ökat utbudet av tillgängliga och anpassade bostäder, vilket förbättrat valmöjligheterna och rörligheten för personer med funktionsnedsättning. I Stockholm är människor med funktionsnedsättning i alla åldrar fullt delaktiga i samhället och det finns en jämlikhet i levnadsvillkor för alla stockholmare.

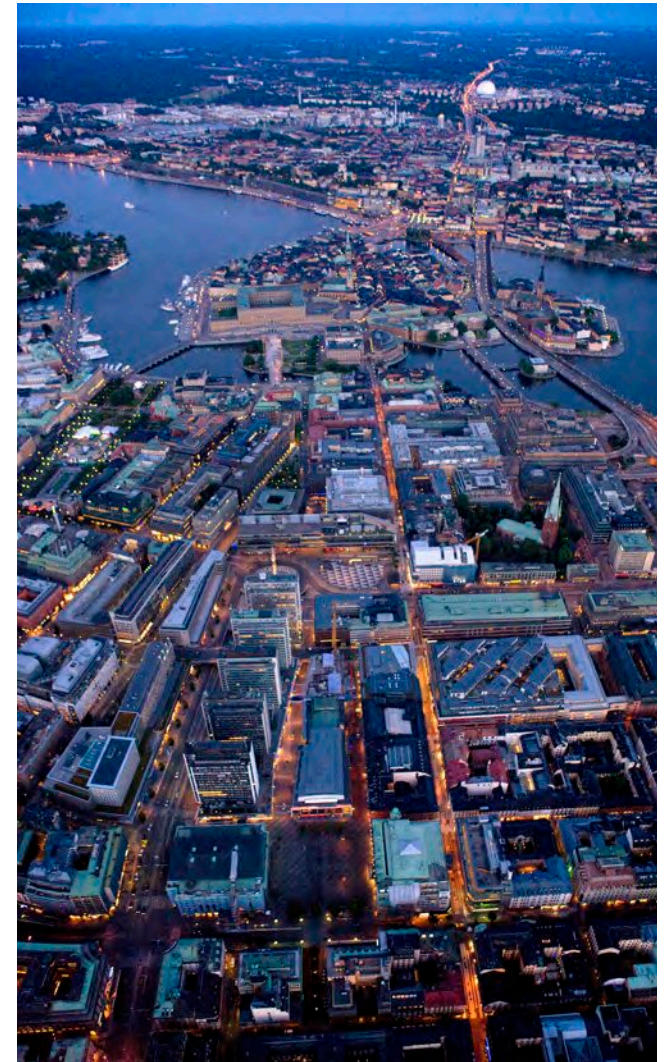
Översiktsplan 2010

Stadens översiktsplan anger den övergripande inriktningen för staden generellt och för Citys utveckling. Förnyelsen av City ska i enlighet med översiktsplanen vidareutvecklas med fokus på intensiva stadsmiljöer, attraktiva huvudstråk och en modern och blandad citybebyggelse. Fyra strategiområden lyfts fram:

1. Cityfunktionerna och kopplingar till omgivande området stärks.
2. Huvudstråk, offentliga platser och kontakten med vatten vidareutvecklas.
3. Omvandlingen till en modern citybebyggelse och levande stadsmiljö ska hålla hög klass och beakta kulturhistoriska värden.
4. Västra City förnyas och framtida utvecklingsmöjligheter vid Barnhusviken säkras.

Den nu gällande översiktsplan ska uppdateras. Förslag till ny översiktsplan var på samråd 7 november 2016 – 10 januari 2017 och ställs ut 30 juni - 3 september 2017.

City sett från norr.



Vision för City 2030

I oktober 2012 antog kommunfullmäktige Vision för City 2030. Visionen innehåller både övergripande beskrivningar och sju utvecklingsområden med tillhörande mål.

1. En vital urban miljö

City ska ha stor funktionsblandning i både det offentliga rummet som i enskilda byggnader. Tillgängligheten till vattnet ska stärkas och tillgängliggöras. Platser tas tillvara och utvecklas i samspel med omgivande stadsmiljöer och ges en tydlig identitet. Citys stråk ska stärkas och kompletteras för att skapa god tillgänglighet mellan stadens platser.

2. En trygg och levande stadskärna

City ska ha attraktiva och aktiverade offentliga rum, som till exempel parker och torg. Fler verksamheter ska finnas dygnet alla timmar och nattbefolkningen ska öka. Den offentliga servicen ska stärkas och City ska ha fler miljöer för barn och ungdomar.

3. Europeiskt nav för näringsliv och handel

Fler arbetsplatser ska skapas, men ska vara mer blandade med bostäder och/eller hotell. Andelen boende ska bibehållas eller öka i förhållande till Citys arbetande befolkning. Där bostäder inte är möjligt, är hotell önskvärt. Fler alternativa handelsstråk och ett breddat utbud av handel eftersträvas.

4. En stadsdel med viktiga kulturverksamheter

City ska ha ökad tillgänglighet till kultur i det offentliga rummet och på olika tider av dygnet. Ett brett och varierat utbud av kulturella verksamheter ska präglade City.

5. En tillgänglig regionkärna

Kapacitetsstarka trafikslag ska prioriteras i City och nya och förbättrade stråk för i synnerhet gående och cyklister ska skapas. Framkomligheten för cyklister ska förbättras och fler cykelparkeringsplatser ska skapas för att uppmuntra ett hållbart resande. Varudistributionen inom City ska vara rationell och samordnad mellan stadens aktörer.

6. Ett grönare City med fler bostäder

City ska ha ett miljömässigt hållbart fastighetsbestånd. Bättre luftkvalitet och minskat buller skapar förutsättningar för fler bostäder och mer stadsliv i gaturummet. City ska ha attraktiva och välbesökta grönytor och fler gröna inslag i stadsbilden ska skapas. City ska ha fler bostäder, planerade ur ett helhetsperspektiv.

7. Stockholms mest föränderliga stadsdel

City är Stockholms mest föränderliga stadsdel och ska utvecklas med kunskap om dess kulturhistoriska värden. En balanserad förnyelse och förtätning av City ska göras medvetet ur ett helhetsperspektiv med höga krav på arkitektonisk kvalitet.

Vägen till visionen

För att nå visionen krävs att staden arbetar samlat med City som ett stadsutvecklingsområde. Kännetecknande för City är dock att det är en befintlig stadsmiljö där stadens rådighet och roll är mer begränsad än i andra stadsutvecklingsområden. I arbetet med att utveckla Citys offentliga platser har staden en nyckelroll inte bara i sin egenskap av planmyndighet eller markägare, utan också som samordnare.

Planering av sammanhängande platser

Vikten av att arbeta platsorienterat förstärks av att City är väldigt varierande i sina delar. Olika platser inom området har olika förutsättningar. Det är därför viktigt att varje plats specifika egenskaper kartläggs och att planeringen sedan inriktas på att ta tillvara på förutsättningarna. Det innebär att platser vidareutvecklas utifrån potential snarare än att de omvandlas radikalt.

Stadens framkomlighetsstrategi

Eftersom Stockholm fortsätter att växa i snabb takt, kommer fler leva och verka på samma yta. Det innebär nya utmaningar för trafiksystemet. Därför behövs en strategi som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska användas. Staden behöver prioritera de färdssätt som kan transportera flest människor och gods på minst yta.

Framkomlighetsstrategin anger fyra principer för hur staden ska prioritera så att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan öka och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

1. Mer plats till gångtrafikanter, cyklister och bussar.
2. Minskad restid för kollektivtrafiken och mer pålitlig restid för alla.
3. Attraktiva offentliga rum.
4. Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på stadslivet.

Riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården

Inom ramen för översiktsplanen, har tematiska beskrivningar av riksintresset tagits fram. Inom respektive tema har ett antal värdekärnor lyfts fram. Beskrivningarna har inte antagits formellt inom staden.

Den äldre stenstaden

Bebyggelse från i huvudsak 1600-talet, där till exempel spåren av stadsplanestruktur (i City är Drottninggatan ett exempel på en gata som behållit sin bredd från 1600-talet), Blasieholmstorg och Gustav Adolfs torg ingår.

Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad

Kajanläggningar, tullhus och magasin som vittnar om innerstaden som hamnstad. Inga särskilda värdekärnor inom City.

Stockholm blir storstad

Malmarnas utveckling under 1800-talet inkluderar delar av City, till exempel stenstadsbebyggelsen på Norrmalm. Värdekärnor utgörs av 1800-talets stadsplanestruktur och malmarnas stadsmiljö; södra delen av Birger Jarlsgatan som kommersiellt centrum, Stureplan som mötesplats och knutpunkt för spårvagnstrafiken, samt finansens byggnader öster om Kungsträdgården.

Det offentliga och demokratiska Stockholm

Den offentliga byggnadsverksamheten som tog fart i slutet av 1800-talet. Ofta monumental arkitektur för till exempel institutioner, skolor och vetenskap. Värdekärnor inom City utgörs av Norra Bantorget.

Det moderna City

Fokuserar på Citys utveckling och bebyggelse. Särskilt utpekade värdekärnor är Kungsgatan, Hötorgscity, Sergels torg samt Hamngatan. Värdekärnor är kulturmiljöer där det också finns ett starkt förändringstryck och där det ställs särskilda krav på kulturmiljöanalyser vid förändringar som kan påverka de kulturhistoriska värdena. Vid påbyggnader ska särskilt beaktas att inte skymma viktiga vyer mot Kungstornen vid Kungsgatan och höghusen vid Hötorgscity.

Det gröna Stockholm

Stadens utveckling under i synnerhet 1800- och 1900-talet har lett till att City idag har både viktiga och uppskattade parker och frirum. Värdekärnor utgörs av Kungsträdgården, Humlegården, Berzelii park.

Särdrag för Stockholms innerstad

Stadens anpassning till naturen, Stockholmsåsen, innerstadens vattenrum, Södermalms förkastningsbrant, stadens årsringar, fronten mot vattenrummen, stadens silhuett, vyer och blickfång. Utifrån detta ska särskilda avvägningar göras vid påbyggnader, höga hus, fronten mot vattnet samt rivningar. City angränsar även till andra värdekärnor som till exempel bebyggelsen på Helgeandsholmen och Stockholms stadshus.



Stockholms
stad

Stadsbyggnadskontoret
08-508 27 300
Fleminggatan 4
104 20 Stockholm
stockholm.se