



CENTRALSTATION SOMRÅDET

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SOCIALT VÄRDESKAPANDE

“What attracts people most, it would appear, is other people.”

William H. Whyte

SAMMANFATTNING

Centralstationsområdet - förutsättningar för socialt värdeskapande, utgör första steget i den modell för socialt värdeskapande analys (SVA) som Kommissionen för social hållbarhet har föreslagit ska styra stadsplaneringen mot mer jämlik och sammanhållen stad. Enligt Översiktsplan för Stockholms stad ska all stadsutveckling vara socialt värdeskapande.

Analysen visar på stora möjligheter att öka jämlikheten och bidra till en mer sammanhållen stad i och med planerad överdäckning och förtätning av Centralstationsområdet. Samtidigt är också utmaningarna stora. I nuläget är Centralstationsområdet regionalt uppkopplat, samtidigt som stora delar av området utgör baksidor med omfattande trygghetsproblematik. I kombination med att bebyggelsen vänder sig inåt och att det saknas en mångfald av målpunkter, service och verksamheter, upplevs stora delar av Centralstationsområdet som anonymt och mindre naturligt att vistas i.

Analysen av förutsättningar för socialt värdeskapande har baserats på webbenkät, fokusgruppintervjuer, observationer och stadsmiljöanalys. Analysen utgör ett underlag till kommande effektmål och utvärdering av planförslag. Till höger summeras nulägesanalysen i 24 förutsättningar för socialt värdeskapande.

24 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SOCIALT VÄRDESKAPANDE

EN VÄXANDE STAD

1. UTBUD AV LOKALER
2. SERVICE OCH RUM FÖR BESÖKARE OCH TURISTER
3. KULTURLOKALER OCH STUDIOS FÖR INNOVATION
4. STÖRRE DESTINATIONER OCH EVENEMANG
5. BOTTENVÅNINGAR MOT GATAN BÅDE DAG OCH KVÄLL
6. BOENDEN I OLIKA FORMER

EN SAMMANHÄNGANDE STAD

1. ORIENTERBARHET OCH ÖVERBLICKBARHET LÄNGS ETT FINMASKIGT GÅNGNÄT
2. GÅNGBANE BREDD OCH TRAFIKSÄKERHET
3. BILTRAFIKMÄNGDER OCH BARRIÄREFFEKTER
4. FRAMKOMLIGHET FÖR FUNKTIONSVARIERADE
5. CYKELBANOR LÄNGS HUVUDCYKELNÄTET
6. FUNKTIONELL CYKELPARKERING

Utmaningarna ovan summerar vad kommande planarbete bör fokusera på för att uppnå en socialt värdeskapande stadsplanering. Utmaningarna fokuserar på frågor som kan hanteras inom ramen för planprocessen.

GOD OFFENTLIG MILJÖ

1. HUVUDGATOR SOM VARDAGSRUM OCH PÄRLBAND AV PLATSER
2. TORG SOM KANTAS AV BOTTENVÅNINGAR
3. TRYGGHET I GÅNGSTRÅK MED VERKSAMHETER SOM "LIVBOJAR"
4. GRÖNA PLATSER FÖR REKREATION OCH ROFYLLDHET
5. VATTENKONTAKT OCH PROMENADSTRÅK LÄNGS KLARA STRAND OCH KLARA SJÖ
6. ENTRÉER TILL STOCKHOLM OCH SVERIGE

EN KLIMATSMART OCH TÅLIG STAD

1. TÄTHET KRING KOLLEKTIVTRAFIK
2. LÄTTILLGÄNGLIGA ENTRÉER TILL TÅGTRAFIKEN
3. KOMFORT VID HÅLLPLATSER OCH VÄNTHALLAR
4. ANDEL TRAFIKYTA
5. ANGÖRING FÖR PRIORITERADE TRANSPORTER
6. GRÖNSKA FÖR ETT HÄLSOSAMT MIKROKLIMAT

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	3
1. INLEDNING	5
Bakgrund och syfte	7
Översiktsplanens mål och nulägesanalysen	8
Rapportens upplägg.....	9
Metod.....	10
Centralstationsområdets historia	14
Pågående planer för Centralstationsområdet	15
2. NULÄGESANALYS	16
En växande stad	17
En sammanhängande stad	24
God offentlig miljö.....	34
En klimatsmart och tålig stad	49
3. DISKUSSION	53
Diskussion	54
4. ANALYSUNDERLAG	55
Källförteckning.....	64

JERNHUSEN

Inventeringen av Centralstationsområdets har utförts på uppdrag åt Jernhusen. Stockholms stad har bidragit med kartunderlag och kunskap genom kontinuerliga avstämningar under projektets gång.

Anna Bergström (projektansvarig)

Eva Eliasson

Sonya Stark

SPACESCAPE

Tobias Nordström (uppdragsansvarig)

Karin Lundgren

Alexander Stähle

Andrea Gonzalez

Ida Wezelius

Kontakt: tobias.nordstrom@spacescape.se

www.spacescape.se

Östgötagatan 100

116 92 Stockholm

ÖVRIGA MEDVERKANDE

Anna Arén, Stadsbyggnadskontoret

Anders Hedlund, belyningsstrateg på Trafikkontoret

Catharina Frank, förskoleschef Stadsdelsförvaltningen

Gustaf Bergeröd, trafikplanerare på Trafikkontoret

Fredrik Nell, preventionssamordnare Stadsdelsförvaltningen

Jorun Hedenvind, fältassistent Stadsdelsförvaltningen

Leila Massih, samhällsplanerare Stadsdelsförvaltningen

Maria Stigle, stadsdelsförvaltningen

Markus Sedenberg, Jernhusen

Paul von Doninck, Jernhusen

Therese Travis, Stadsdelsförvaltningen



CENTRALSTATION

ERICSON

1. INLEDNING



Blekholmsparken

Kungsbron

Kungsgatan

Västra Järnvägsgatan

Terminalslingan

Vasaplan

Klarabergsplan

Vasagatan

Nils Ericsons plan

Klarabergsgatan

Centralplan

Klara Vattugränd

Klara Västra kyrkogata

Vattugatan

Västra Klara Mälarstrand

Järnvägsparken

Herkulesgatan

Foto: Stockholms stad

Östra Klara Mälarstrand

Tegelbacken

BAKGRUND OCH SYFTE

BAKGRUND

2015 inrättade Stockholms stad Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. Uppdraget var att analysera skillnader i livsvillkor och förslå åtgärder för att minska dessa. I kommissionens delrapport "Från delad till enad stad" (Stockholms stad 2016) föreslogs åtgärder för att stärka det sociala hållbarhetsperspektivet i stadsplaneringen. En av dessa åtgärder var att utveckla verktyg som styr stadsplaneringen mot en jämlik och sammanhållen stad.

2018 godkände Stockholms stad en modell för socialt värdeskapande analys (Stockholms stad 2018 a). Modellen syftar till att underlätta för exploaterings- och planprojekten att nå stadens mål om social hållbarhet genom att tillämpa ett socialt värdeskapande perspektiv genom stadsbyggnadsprocessens olika skeden. Modellens ramverk utgörs av Stockholms stads översiktsplans fyra mål för stadsbyggandet: "En växande stad", "En sammanhängande stad", "God offentlig miljö" och en "Klimatsmart och tålig stad" (Stockholms stad 2018). Modellens kärnvärden är tillgång på arbetsplatser, kommersiell och offentlig service, kollektivtrafik, offentliga rum och parker. I översiktsplanen framgår även att all stadsutveckling ska vara socialt värdeskapande. En central del av modellen är att konkretisera målen och ta hand om dessa genom hela planprocessen.

Jernhusen har tillsammans med Stockholms stad inlett planarbetet med avsikt att utveckla Centralstationsområdet med överdäckning och nya bygg-

rätter för olika ändamål. Idag finns en potentiell byggvolym på 140 000 kvadratmeter och en utveckling av området uppskattas generera 50 000 nya jobb i regionen. I Stockholms översiktsplan pekas området ut som ett stadsutvecklingsområde med bostäder, verksamheter, funktioner och gröna kvaliteter (2018). I startpromemorian för planarbetet har följande mål för stadsutvecklingen formulerats (Stockholms stad 2017 a): en mer integrerad del av City, mer sammanhållen stadsmiljö, mer tillgängliga stråk, stärkta offentliga rum och mer varierad bebyggelse till utformning och innehåll.

Centralstationsområdet är idag Sveriges viktigaste knutpunkt och en social smältdegel med olika besökare med olika behov. Förbättringar här får stor betydelse för många människors vardag men också för

sällanbesökarnas upplevelse av Stockholm och Sverige. Parallellt med planarbetet har därför Stockholms stad och Jernhusen gemensamt initierat användningen av modellen för socialt värdeskapande analys (SVA) för Centralstationsområdet. Planprojektet befinner sig nu i startskedet.

SYFTE

Analysen syftar till att identifiera viktiga förutsättningar för socialt värdeskapande i Centralstationsområdet. Fokus ligger på frågor som kan styras genom plan- och exploateringsprocessens beslut, handlingar och avtal. Analysen utgör ett underlag för kommande effektmål och utvärdering av parallella uppdrag.



PROCESS FÖR SOCIALT VÄRDESKAPANDE ANALYS I CENTRALSTATIONSOMRÅDET

Cirklar markerar planerade SVA-analyser längs olika skeden av planeringsprocessen. Nulägesanalys sammanställs 2018. Utifrån beskrivna planeringsskeden i stadens SVA-modell sker detta i det sk startskedet. Kommande sociala konsekvensanalys av de parallella uppdragen 2019 sker också inom startskedet medan den sociala konsekvensanalysen av förslag till detaljplan kommer ske inom planeringsskedet samråd.

ÖVERSIKTSPLANENS MÅL OCH NULÄGESANALYSEN

Utifrån översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål och Centralstationsområdet särskilda förutsättningar har följande frågor bedömts som intressanta att undersöka inom ramen för analysen.

EN VÄXANDE STAD

Stockholm ska vara en växande stad som genom sin attraktivitet lockar hela världen. En hög takt i stadsbyggnandet ska säkerställa bostäder och samhällsfunktioner för alla. God tillgänglighet ska ge människor och företag goda förutsättningar att utvecklas. (ÖP 2018)

Analysfrågor:

- Vilka branscher och typer av lokaler finns i området?
- Vad finns det för service i området?
- Vad finns det för större målpunkter?
- Typer och utbud av bostäder?
- Hur tätt och blandat är närområdet?
- I vilken grad bidrar lokaler och målpunkter till en mer levande stad?

EN SAMMANHÄNGANDE STAD

Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare. (ÖP 2018)

Analysfrågor:

- Hur sammankopplat är stadsdelens gång- och gatunät?
- Hur trafiksäkert och framkomligt är gång- och cykelnätet?
- Hur attraktivt är det att parkera cykeln?
- Hur är framkomligheten för personer med funktionsvariation?

GOD OFFENTLIG MILJÖ

Stockholm ska ha en mångfald av identitetsstarka stadsdelar med levande centrum. Stadens alla delar ska erbjuda en bra livsmiljö med god tillgång till stadskvaliteter och välgestaltade och trygga offentliga miljöer som inbjuder till delaktighet och lokalt engagemang. (ÖP 2018)

Analysfrågor:

- Hur väl omhändertagna och attraktiva är de offentliga platserna?
- Hur tryggt är området under dagtid och kvällstid?
- Vad finns det för rekreativa kvaliteter i området?
- Finns det tillgång till gröna rekreativa promenadstråk?
- Hur ser tillgången till strandpromenader ut?
- Hur välkomnande är entréerna till Stockholm?

EN KLIMATSMART OCH TÅLIG STAD

Stockholm ska vara en klimatsmart stad, där effektiv markanvändning och transporteffektiv stadsstruktur bidrar till ökad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och begränsad resursförbrukning. Stadsstrukturen och de tekniska systemen ska vara väl fungerande och tåliga så att staden kan möta klimatförändringar och andra påfrestningar. (ÖP 2018)

Analysfrågor:

- Hur är tätheten kring kollektivtrafiknoder?
- Hur är tillgänglighete till kollektivtrafiken?
- Hur yteffektiv är transportstrukturen?
- Hur är angöringsmöjligheterna, för t.ex taxi?

RAPPORTENS UPPLÄGG

Genomförda undersökningar har i rapporten summerats utifrån översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål. Slutligen har analysen summerats i 24 förutsättningar för det vidare arbetet.

ORDLISTA

DIALOG

Konsultation och diskussion med olika brukargrupper om behov/önskemål.

STADSLIVSOBSERVATIONER

Människors vistelse och rörelse mäts och kartläggs.

STADSMILJÖANALYS

Egenskaper i stadsmiljö och stadsstruktur av betydelse för sociala värden kartläggs. Brister och kvaliteter summeras.

SOCIALT VÄRDESKAPANDE ANALYS (SVA)

En serie analyser av sociala värden i en planprocess

NULÄGESANALYS

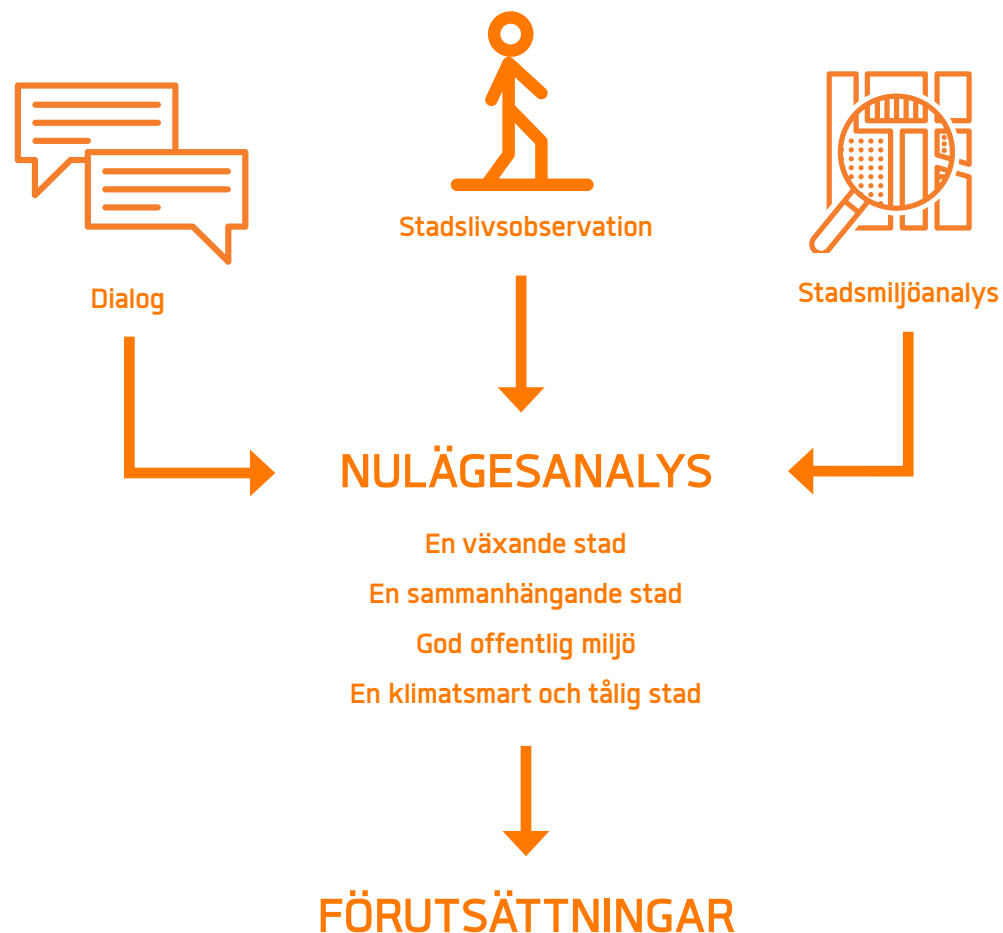
Analys av en plats eller områdes potentiella sociala värden

EFFEKT MÅL

Preciserar vad projektet ska göra för att uppnå de sociala värden som nulägesanalysen har identifierat

SOCIAL KONSEKVENSANALYS (SKA)

I samband med att planer eller planalternativ tas fram sociala konsekvensanalyser utförs för att följa upp effektmål.



ANALYSMETODER

Genom att undersöka olika gruppers upplevelse, hur de använder platser och vilka förutsättningar som stadsmiljön ger skapas en bred kunskapsplattform om Centralstationsområdets förutsättningar. Kartläggningen av Centralstationsområdet har skett under mars-maj 2018.

Geografiskt inkluderas Centralstationsområdet och område som närmast influerar stadsmiljön kring detta, det så kallade analysområdet. För mer info om vardera metod, se sid 11-13.

DIALOGER

Webbenkäten "Dela dina idéer!", sex fokusgrupper och 52 genskjutsintervjuer på plats.

OBSERVATIONER

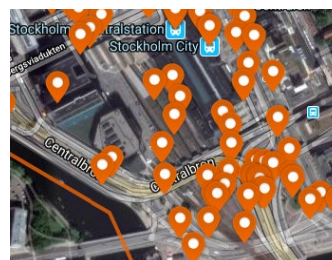
Gångflödes- och vistelseobservationer under mars 2018. Dessa har även jämförts med observationer utförda under mars 2008.

STADSMILJÖANALYS

Genom platsbesök och analyser av stadsmiljö och stadsstruktur har såväl stadsmiljöns och stadsstrukturens kvaliteter och brister undersökts.



Avgränsning av analysområde



Dialog



Observationer



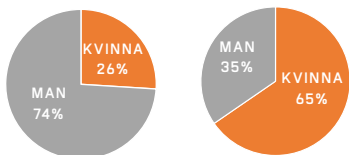
Stadsmiljöanalyser

WEBBENKÄT

En webbenkät med kartverktyg var aktiv på www.centralstationsområdet.se mellan 27 mars - 30 maj. Webbenkäten riktade sig mot allmänheten och efterfrågade platsspecifika förslag på förbättringar inom analysområdet. De svarande fick möjlighet att placera ut en plats i kartan och beskriva potential för utveckling med hjälp av flervalsskategorier och frågor kring hur sociala värden skulle kunna öka. 167 svar kom in. Enkäten marknadsfördes via riktade annonser på Facebook, via digitala anslagstavlor och andra sociala kanaler.

GENSKJUTSINTERVJUER PÅ PLATS

Som komplement till webbenkäten genomfördes 52 genskjutsintervjuer på plats i Centralstationsområdet. De svarande bestod av förbipasserande inom analysområdet. Urvalet gjordes för att komplettera representationen i tidigare dialogmoment, där bl.a. kvinnor var underrepresenterade. Nio korta frågor om hur området upplevdes idag och förbättringspotential ställdes.



Könsfördelning i webbenkät (1) och genskjutsintervjuer på plats

Dela dina idéer!

Om centralstationsområdets framtid



Webbenkät

FOKUSGRUPPINTERVJUER

För att säkerställa att lokal kunskap och olika perspektiv togs tillvara i kartläggningen av området genomfördes sex fokusgruppsintervjuer i april-maj 2018. Grupperna representerade boende, förvaltning, service- och centrumledning, socialt uppsökande verksamheter, kontorsanställda men också barnperspektivet genom personal från närliggande förskolor. Urvalet av fokusgrupper diskuterades först med Jernhusen och deltagande tjänstemän från Stockholms stad.

SAMMANSTÄLLNING AV TIDIGARE DIALOG

Utöver dessa insamlingar har en enkät som genomfördes i Jernhusen i samarbete med Novus under 14-28 mars 2018 också använts som underlag. Denna genererade 504 svar från boende i Storstockholm. Här efterfrågades bl.a. synpunkter på utvecklingen av Centralstationsområdet och åtgärder för att göra området bättre. Även Stockholms stads trygghetsmätning har använts som underlag.

För att komplettera inkomna synpunkter med fakta om hur platserna används har stadslivsobservationer genomförts.

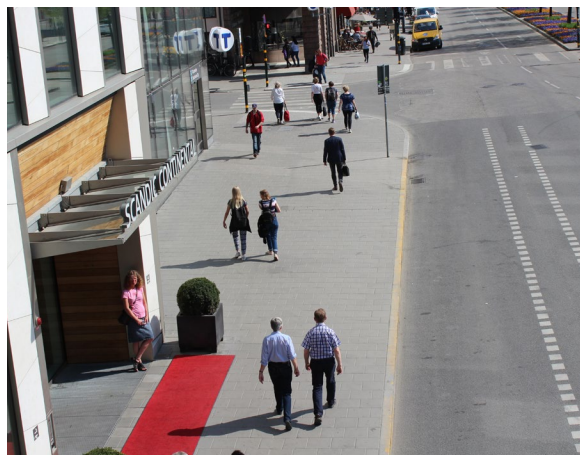
GÅNGFLÖDESOBSERVATION

Observationer av gångflöden genomfördes mellan den 12-14 april 2018 under en vardag och en helgdag. Gångflöden uppmättes vid totalt 79 mätpunkter i analysområdet. Vid varje punkt studerades gående i både riktningar under 5 minuter vid upprepande tillfällen under dygnet; 08.00-09.00, 10.00-11.00, 12.00-13.00, 14.00-15.00, 16.00, 17.00, 18.00-19.00, 20.00-21.00 och 22.00-23.00.

Avgränsningen för gångflödesmätningarna syftade också till att komplettera och uppdatera den tidigare kartläggningen från 2008.

VISTELSEOBSERVATION

Under samma period genomfördes vistelseobservationer på 12 avgränsade platser mellan kl 09.00-10.00, 13.00-14.00, 17.00-18.00 och 21.00-22. Då noterades också besökarnas ålder och kön samt om de använde platsen ensam eller i grupp. Vid tillfällena för observationerna var det soligt väder och 10-16 grader.



STADSMILJÖANALYSER

För att undersöka hur stadsmiljön och stadsstrukturen i analysområdet understöder eller rent av motverkar stadens stadsbyggnadsmål om socialt värdeskapande har en uppsättning stadsmiljöanalyser sammanställts för Centralstationsområdet och dess omland. Analysmetoderna är inspirerade av Project For Public Space (<https://www.pps.org>) men också baserade på de behov och önskemål som trädde fram i dialogen om Centralstationsområdet.

En växande stad

- Andel sysselsatta i olika branscher
- Typ av lokaler
- Bostadsutbud
- Kultur, service och större målpunkter
- Aktiva fasader dag- och kvällstid

En sammanhängande stad

- Rumsintegration
- Korsningstäthet
- Trafiksäkerhet och framkomlighet i gångnätet
- Trafiksäkerhet och framkomlighet i cykelnät
- Cykelparkering



God offentlig miljö

- De offentliga platsernas kvaliteter
- Mörka utemiljöer under tak
- Aktiva fasader dag- och kvällstid
- Livbojar (bemannede kvällsaktiva verksamheter)
- Rekreativa gröna och blå promenadstråk
- Parkstruktur
- Särskilt viktiga entréer till Stockholm och Sverige

En klimatsmart och tålig stad

- Andel trafikyta
- Andel arbetande
- Rymlighet på hållplatser
- Lokalisering av tågentréer
- Täthet av boende och arbetande

Stadsmiljöanalyser av sociala värden kopplade till stadens mål

CENTRALSTATIONSSOMRÅDETS HISTORIA

Centralstationsområdet växte fram under 1860-talet då järnvägen drogs in i Stockholm. På östra sidan växte media- och tidningskvarter fram liksom handel. På västra sidan om spåren etablerades post, godsspedition, industri och grossistverksamhet. Från 1910-talet fanns även tre saluhallar i området.

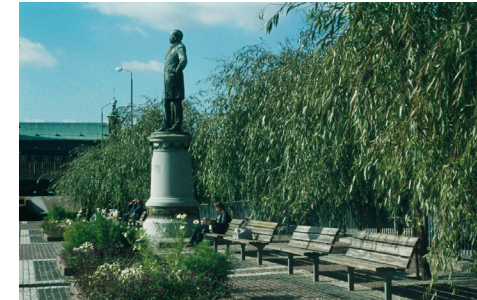
Från 1940-talet och framåt dominerar storskaliga vägbyggen och gatusanereringar där körbanebredernas ökar för att ge plats för den framväxande massbilismen. I takt med denna utveckling kommer Centralstationsområdet att allt mer avskärmas från resten av City. Från 1960-talet saneras också Gamla Klara och moderna kontorshus tillkommer. Följden blir till stor del en mer monofunktionell användning och mindre levande stadsmiljö då många av fasaderna saknade lokaler och gatumiljö till stor del anpassades mer för bil trafik än för människor som vistades i miljön. Under denna tid minskade också järnvägens betydelse för stadens utveckling och resa det med tåg minskade. Centralstationsområdet hamnade under flera decennier allt längre bort från sin sedan tidigare givna centrumpunkt i staden till närmast en baksida.

Men idag ser det annorlunda ut. Tillgängligheten med snabb kollektivtrafik och närheten till service och andra företag är det som driver kontorsmarknaden i Stockholm. Centralstationsområdet är återigen ett av stadens A-lägen och med planerad

överdäckning nära stationen och på längre sikt längs Klara strand finns mycket som talar för att Centralstationsområdets läge som naturlig centrumpunkt inte bara för resande utan också i stadens liv återigen skulle kunna bli verklighet. Det förutsätter emellertid en förändrad trafikmaktordning där gående och cyklister får mer plats stadsmiljön. Och där vi lär oss av historien och medvetet planerar för funktionsblandning och inte renodlade kontorsområden.

Historiska sociala värden

- **Järnvägsparken som grön park i City**
- **Vatten och kajer tillgängligt och trevligt för gående**
- **Gående överordnade bilen**
- **Kluster för hotellverksamhet och medierhus**
- **Centralhallen och Klarahallen populära saluhallar**



Järnvägsparken 1975 (Stockholms stad, 1975)



Mötet mellan Järnvägsparken och vattenfronten 1921 (Stockholms stad)



Vasagatan och Tegelbacken 1899 (Stockholms stad)

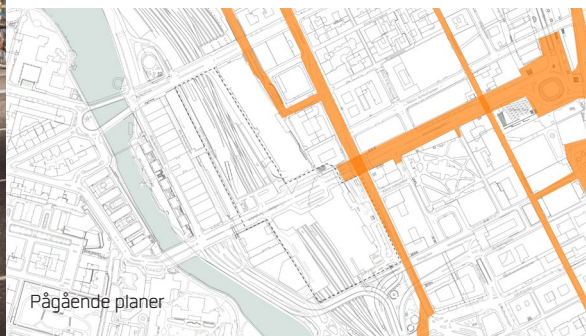
PÅGÅENDE PLANER FÖR CENTRALSTATIONSORMÅDET

Kring Centralstationsområdet pågår omfattande ombyggnader och förbättringar av stadsmiljön till förmån för stadsliv och gång- och cykeltrafik.

Under 2018 påbörjas en stor ombyggnad av Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget. Gatan ska vara helt ombyggd 2020. Syftet är att höja gatans vistelsevärden och samtidigt skapa en trafiksäker och framkomlig cykellösning i ett av Stockholms viktigaste cykelstråk. Konkret innebär ombyggnaden att körbanan för biltrafik smalnas av till förmån för bredare cykel- och gångbanor med nya träd längs gatan.

Vid sidan av Vasagatan förbättras även stadslivspotentialen längs Klarabergsgatan genom att görs bilfri och får bredare trottoarer.

Med ny spårvagnshållplats vid Klarabergsviadukten förenklas också omstigningen mellan spårväg City och övriga trafikslag.





2. NULÄGESANALYS

EN VÄXANDE STAD

STADSBYGGNADSMÅL I STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

”Stockholm ska vara en växande stad som genom sin attraktivitet lockar människor, företag och besökare från hela världen. En högtakt i stadsbyggandet ska säkerställa bostäder och samhällsfunktioner för alla. God tillgänglighet ska ge människor och företag goda förutsättningar att utvecklas.” (Översiktsplan för Stockholms stad, 2018)



DIALOGEN

Brist på service, kultur och andra verksamheter som lockar till sig en mix av människor kvällstid

I dialogen framkom brist på serviceverksamheter för att underlätta vardagslivet. Boende vid Blekholmsterrassen upplever dålig tillgång på livsmedelsbutiker och föreslår saluhall, bondens marknad, mindre butiker med delikatesser och livsmedel (ex. bageri, chark, fiskaffär som skapar många entréer ut mot gatan där ägarna inte blir låsta till vissa öppettider).

I webbenkäten efterfrågades grönska, service, caféer, uteserveringar, restauranger, kultur (museum, bibliotek) och andra verksamheter som lockar ”vanliga människor” till området (gym och evenemang) som kan aktivera platserna över dygnet och befolka utemiljöerna.

Evenemang skulle kunna sippra ut i det offentliga rummet och berika stadslivet

I webbenkäten framkom att många skulle vilja att evenemangen i området (i synnerhet Waterfronts) skulle kunna synas mer. Evenemangen skulle gärna få läcka ut i det offentliga rummet för att berika stadslivet.

Vikten av att verksamheter tar socialt ansvar

Fokusgruppen för trygghet konstaterade att snabbmatsrestaurangerna i området har svårigheter med att ta socialt ansvar och garantera god arbetsmiljö för anställda. Fokusgruppen betonade vikten av

att tillkommande verksamheter i området tar socialt ansvar för att skapa trygga miljöer såväl ute och inne, exempelvis genom att anställa väktare.

Få upplever Centralstationsområdet som en naturlig plats att vistas vid

De flesta deltagarna som arbetar i området, antingen på kontor eller med serviceyrken, menar att Centralstationsområdet endast är en plats som de jobbar på. Det är inget området för ”häng” som de stannar kvar på efter avslutad arbetsdag/-pass.

”Jag anser att fler bostäder skulle göra mycket för platsen. Otryggheten minskar då fler personer rör sig i området och fler verksamheter kan etablera sig om underlaget ökar” Webbenkät

”Inte bara kontor – det är värdelöst – då dör det ju bara efter kl 18.00. Mer bostäder, mer kultur-teater, bibliotek, idrott, högskola/universitet. Det räcker inte med butiker” Boende Blekholmsterrassen

”Mer folk, faktiskt. Ju trivsammare det är för alla, desto tryggare blir det. Viktigt att alla typer av människor kan samlas.” Webbenkät

”Jobbar på Klarabergsviadukten. Promenaden därifrån ned mot city är inte rolig. ..Det är skräpigt, ogästvänligt och allmänt otrevligt. Kanske en av Stockholms tråkigaste platser...Med tanke på det centrala läget borde det finnas grönska, caféer och sittplatser. Kontorsanställd

NOVUSMÄTNING – Mest prioriterade åtgärd för mer levande stadsmiljö

1. Fler boende i området (26%)
2. Bättre utbud av restauranger och kaféer (22%)
3. Bättre handels- och serviceutbud (16%)

Andel av 504 intervjuade personer (Novus 2018)

EN VÄXANDE STAD

Till höger syns de platsmarkeringar från webbenkäten där svarande bl.a. vill se mer bostäder och fler restauranger och caféer. Markeringarna har i hög utsträckning placerats på det norra spårområdet där en stor del av de svarande ser potential för en annan markanvändning.

”Jag tycker att det vore jättetrevligt med lite torghandel – det är väl passande när det rör sig mycket turister och tillfälliga besökare. Utanför Cityterminalen t.ex., på parkeringen där, istället för en massa 'drägg' så skulle det kunna vara en torghandlare. Torghandlare håller ju dessutom ordning.” Boende Bleholmsterrassen

”Man löser ganska mycket här genom att göra det mer lättillgängligt att röra sig. Då är det inte bara unga gäng som har lätt att röra sig utan alla. Få in flöden överallt så att det inte blir tomma gator, som Malmskillnadsgatan där inga bor. Att bygga nya kvarter med bara kontor är som att be om att prostitution och brott ska flytta in. Kombinera så att vi får ett flöde över så många timmar som möjligt över dygnet.” Fokusgrupp trygghet



Önskemål om fler restauranger och caféer bland de svarande i webbenkäten



Önskemål om nya bostäder bland de svarande i webbenkäten

STADSMILJÖANALYSEN **Mer än 80 % av arbetsplatserna är i kontorsmiljö**

En stor majoritet av våningsytan i analysområdet används till kontor. Dessa nyttjas framför allt av företag verksamma inom IT, finansiella tjänster, transport och juridik.

Begränsat och svagt exponerat kulturutbud

Utbudet av kulturella näringar och konstnärligt verksamma ger andra företag större möjligheter till innovation, som exempelvis den växande dataspelsbranschen. Men i analysområdet är utbudet av kultur begränsat. I synnerhet vad gäller de mer centrala delarna. Mer perifert i området ligger Oscarsteatern och Fasching. Större kulturella evenemang sker ibland också på Waterfront men entrén till denna ligger avskilt och osynligt.

Lite service i stora delar av centralstationsområdet

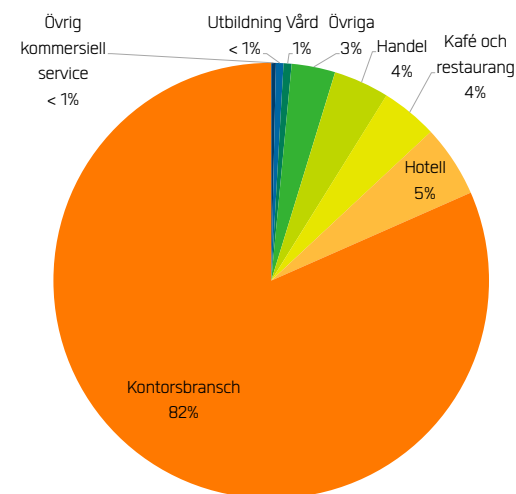
Trots tätheten av arbetsplatser och stora resandeflöden är mångfalden av service utanför Centralstationen begränsad (se kartor på sid 22). En trolig förklaring är att det saknas lokaler längs huvudgatorna och att andelen boende är mycket låg.

Stora men oftast slutna målpunkter

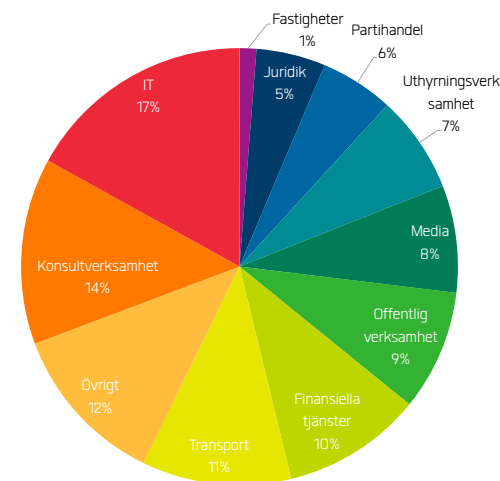
I analysområdet finns förutom kontoren även kongresscenter och World trade center som lockar till sig många besökare årligen. Däremot tillför dessa målpunkter lite till stadsmiljön. Såväl kongresscentret och World Trade Center har anonyma entréer och entréplatser utan vistelsevärde (läs mer på sid 44).

Omgivande stad ger Centralstationsområdet stor potential för ett rikt utbud av restauranger, handel och kultur

Tillgång på boende och arbetande inom gångavstånd har visat sig vara en viktig förklaringsvariabel för hur mycket urbana verksamheter (restauranger, handel och kultur) det finns i ett område. I Stockholm är sambandet 90 % (TMR 2011). Analysbilderna på nästa sida visar att Centralstationsområdet givet den täthet som finns inom gångavstånd har mycket stor potential för ett större utbud, såvida platskvaliteterna förbättras och gångnätet blir mer sammankopplat med omgivningen. Samtidigt skulle en högre lokal täthet ytterligare stärka potentialen för service och levande gatuplan.

**ANDEL SYSSELSATTA**

Diagrammet baseras på SCB:s data (2018) för analysområdet

**ANDEL SYSSELSATTA INOM KONTOR**

Diagrammet baseras på SCB:s data (2018) för analysområdet

Låg andel boende ger små möjligheter till en betydande blandning av boende och arbetande

På kartorna till höger tydliggörs att Centralstationsområdet befinner sig i en tät omgivning. Däremot är andelen boyta här mycket låg. Idag utgör boytan endast 4 % av den totala våningsytan inom analysområdet. För att komma upp i en hög blandning (minst 30 %) skulle det behövas ett tillskott på 185 000 kvm boyta (ca 2 500 bostäder). Detta överskrider Jernhusens bedömda byggvolym för hela Centralstationsområdet på 140 000 kvm våningsyta. 30-70 % boyta har i tidigare studier av täthet i svenska städer visat sig vara en rimlig indikator för blandade stadsdelar (Spacescape 2018). UN Habitat rekommenderar 40-60 % (Un Habitat 2014).

Frågan om bostäder bör utredas vidare

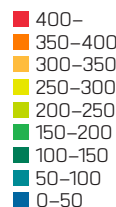
En högre andel bostäder efterfrågas bland många i dialogen. Samtidigt visar exemplet ovan på att möjligheterna är begränsade för att få en betydande blandning. Kostnaderna för ny boyta i Centralstationsområdet är också mycket hög vilket innebär att tillkommande bostäder kommer bli mycket dyra.

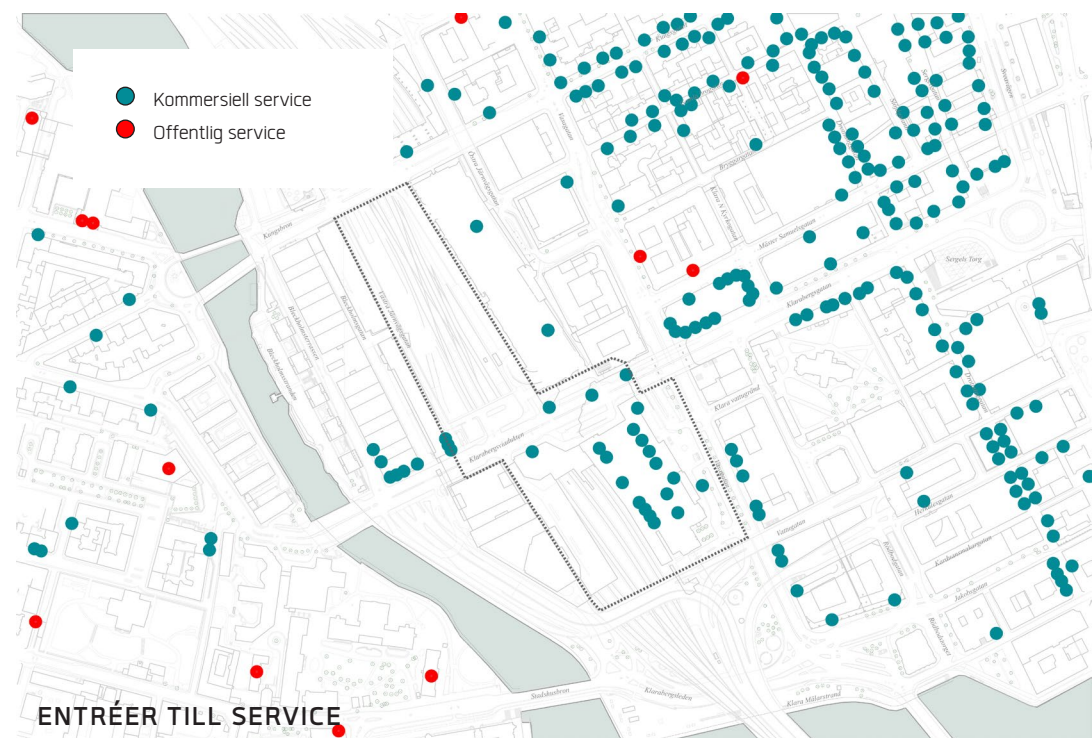
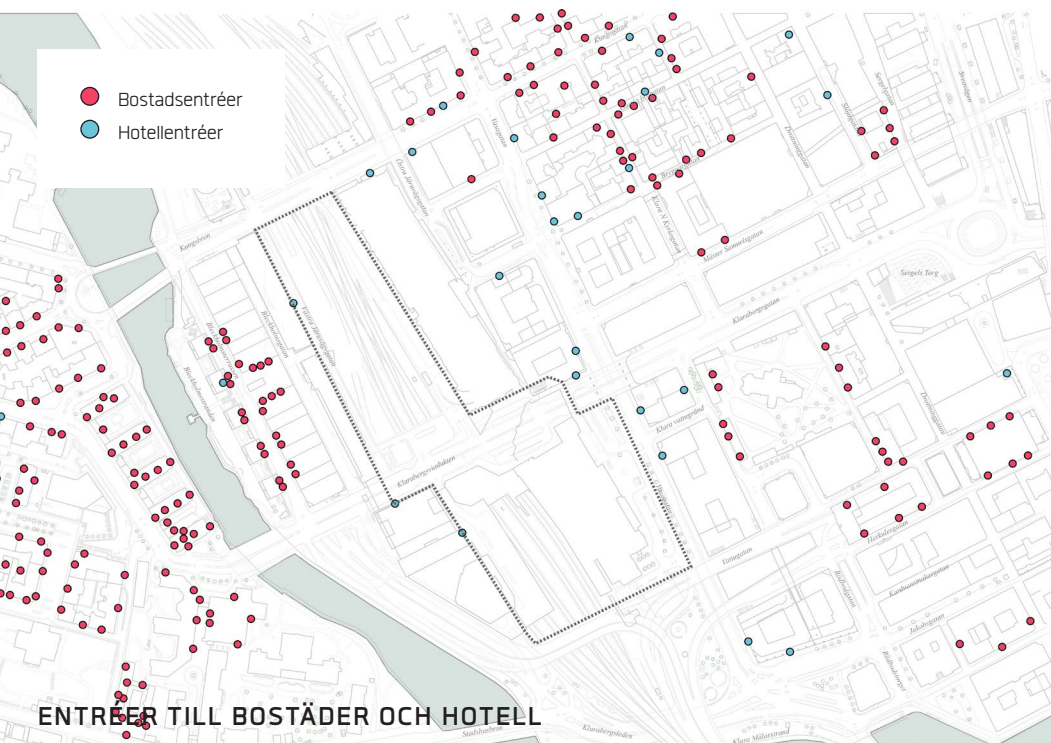
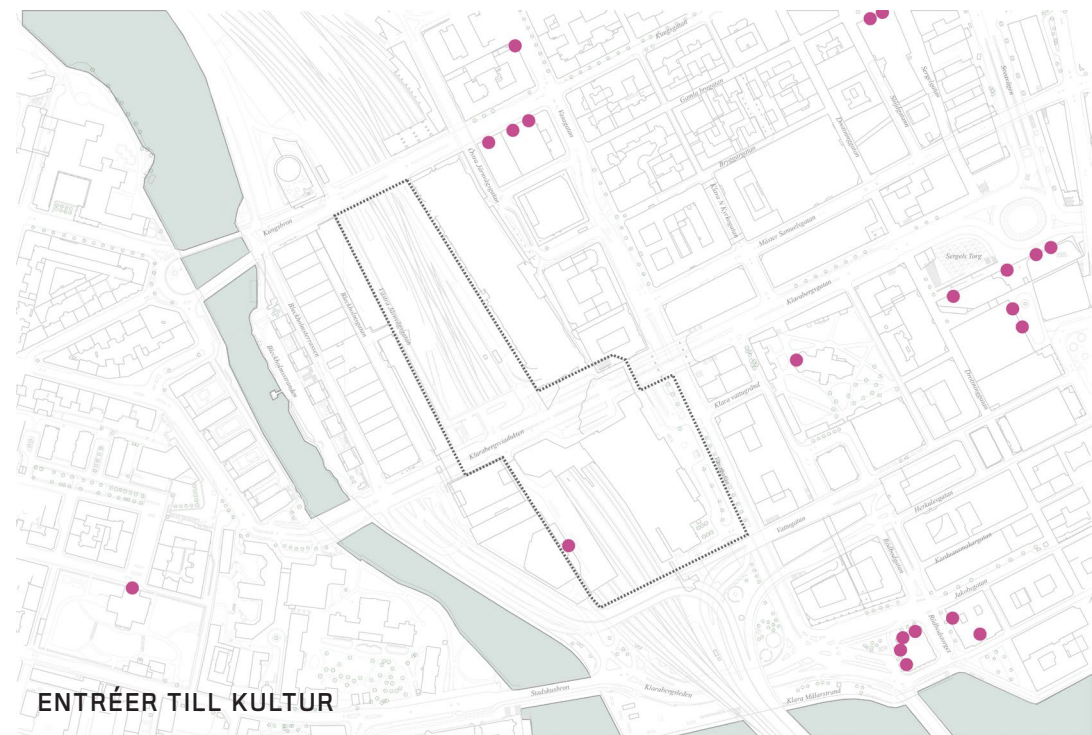
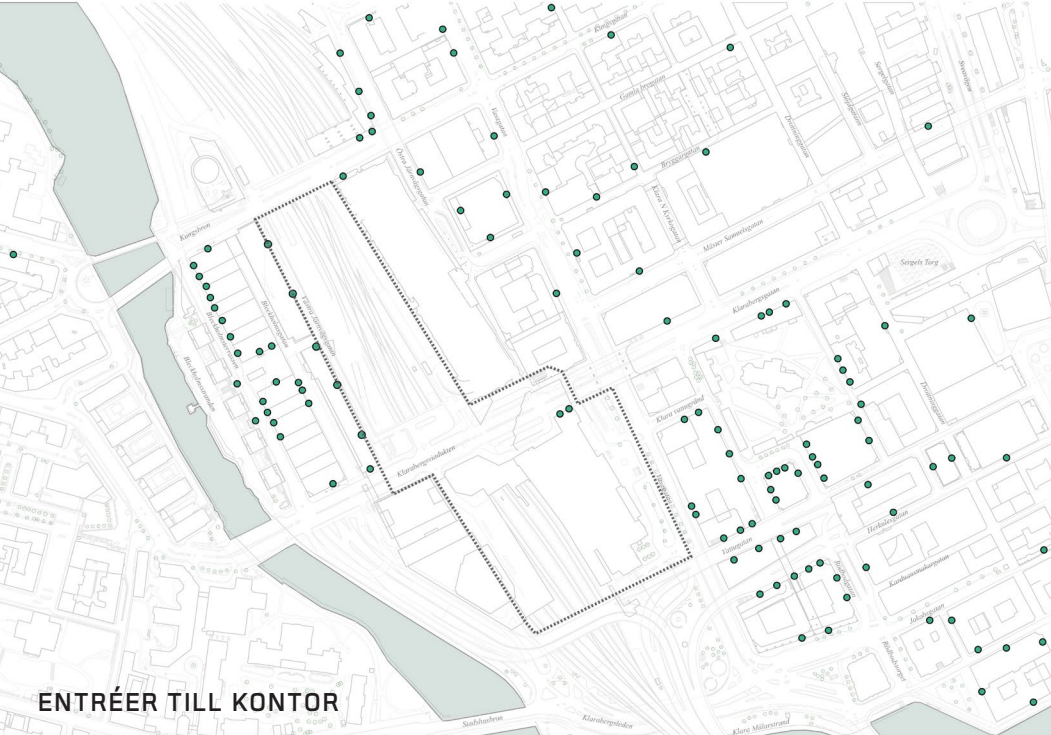
Samtidigt finns andra boendeformer och verksamheter som skulle kunna bidra till en ökad mix av besökare och fler människor i området kvällstid. Ett exempel är hotell. Hotell eller longstay-lägenheter kan precis som bostäder bidra till levande gatuplan under båda dag- och kvällstid. Hotell bidrar dessutom oftast med en dygnet-runt öppen reception. Idag finns det 4 100 hotellrum i analysområdet, vilket är 10 gånger fler än vad det finns boende. Vilka olika boendeformer och hur mycket våningsyta som vore lämpligt att tillskapa för ett mer levande City är en fråga som bör utredas vidare.

Boende och arbetande per hektar landyta inom 1 km gångavstånd



Boende per hektar landyta inom 1 km gångavstånd







1. Utbud av lokaler

I stadsdelar med stor andel kontor finns risk för att stadslivet kvällstid upplevs som mycket begränsat och att en allmän upplevelse av anonymitet lätt kan spridas. Att få till en medveten mix av verksamheter i området som både ger flöden och vistelse dag- och kvällstid är av betydelse för ett framtida mer levande område.

2. Service och rum för besökare och turister

Centralstationsområdet är för många besökare en entrépunkt till inte bara Stockholm utan också till Sverige. Verksamheter som riktar sig till långväga besökare, såsom exempelvis showrooms liksom mässhallar och mer lokal turistinformation, har därför ett särskilt stort värde och bör vara lätta att hitta till.

3. Kulturlokaler och studios för innovation

Platsens centrala läge attraherar kreativa och kulturella näringar. Kulturlokaler, konsthallar, studios och ateljéer får energi av det urbana livet. Samtidigt kan närheten till kreativa och kulturella näringar också öka områdets attraktionskraft för andra näringar. Kanske skulle 1% av total BTA användas som riktvärde för att säkerställa kulturens plats kring Centralstationen, i likhet med 1%-regeln för konst.

4. Större destinationer och evenemang

Tack vare områdets mycket centrala läge så finns här en särskild potential för större besöksdestinationer, konsertlokaler, teatrar, museer. De större evenemang som idag sker i Kungsträdgården och Gustav Adolfs torg skulle också samtidigt ta plats i Centralstationsområdet och kopplas till en större lokal som exempelvis Waterfront eller i en ny kulturlokal i området.

5. Bottenvåningar mot gatan både dag och kväll

Lokaler i gatuplanet är en förutsättning för levande och trygga stadsmiljöer i Centralstationsområdet. Idag omges många platser av baksidor och trafik. Här skulle en betydligt högre andel av platserna och gatorna behöva omgivande lokaler. Fler lokaler i centrala lägen skulle också förbättra förutsättningarna för tillkommande serviceverksamheter i området, exempelvis restauranger, caféer, pubar, butiker, it-service, frisörer, banker, spa, och hotell-lobby.

6. Boende i olika former

Området är mycket speciellt som boendeområde då det är en central plats för hela regionen. Möjligheten är begränsad att skapa en betydande blandning av bostäder och kontor i och kring Centralstationsområdet. Däremot kan området erbjuda en mångfald av boendeformer som inte finns någon annanstans i staden och som kan ge området mer liv nattetid, så som hotell, longstay och lägenhetshotell.



Exempel på hotellverksamhet som levandegör gatuplanet - Hotell Bellora Göteborg.



Kulturhuset och evenemang som läcker ut i den offentliga miljön skapar flöden över dygnet

EN SAMMANHÄNGANDE STAD

STADSBYGGNADSMÅL I STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

”Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare. Idag skapar stadsmiljön kring Centralstationen stora omvägar och i många stadsrum har gående och cyklister tydligt nedprioriterats. Detta gäller i synnerhet rörelsehindrade.” (Översiktsplan för Stockholms stad, 2018)



DIALOGEN

Stora delar av Centralstationsområdet upplevs som otillgängligt och svårt att orientera sig i

Under fokusgrupperna konstaterade deltagarna att nivåskillnaderna gör det svårt att orientera sig i området. Det finns också få alternativa vägar om en viss sträcka upplevs som otrygg. Både webbenkäten och fokusgrupperna beskriver problemen med tillgängligheten som störst över spårområdet mellan Klarabergsgatan och Kungsbron. Här efterfrågas fler kopplingar och tätare korsningar. Även längs Vasagatan och i anslutning till Klara Mälarstrand finns problem att ta sig fram som gående. Övergångsställen saknas och nivåskillnaderna skapar otrygga gångstråk. På flera platser efterfrågas tryggare övergångsställen, både på Klarabergsgatan, Kungsbron och på Vasagatan.

Utöver faktiskt framkomlighet i stadsmiljön finns stora brister i skyltning. Boende och arbetande i området påpekar att turister har svårt att hitta till kända attraktioner och målpunkter från sina entrépunkter i området. Genskjutsintervjuerna på plats visade också på att det är svårt att hitta till färdtjänst då en markerad plats för detta saknas.

Skyltning är även ett problem inne i Centralstationen och i Cityterminalen. Flera upplever att det är komplicerat att byta mellan transportslag och hitta till toaletter och Arlanda express.

"Här är det ju knepigt – krångligt och snuskiga trappor. Mycket turister i och med att det är en station. Folk hittar ju inte – tillgängligheten är svår – miljön är rätt sluten" Fokusgrupp service, handel, restaurang

"Fler övergångsställen där folk går, bättre cykelvägar. Svårt att ta sig fram med cykel en del rutter – krävs omvägar. Svårighet att komma söderifrån" Webbenkät

"Vi brukar skämta och säga att vi bor 3 timmar från London. Det är ungefär så det är." Boende Blekholmsterrassen



Önskemål om ökad tillgänglighet för gående bland de svarande i webbenkäten

NOVUSMÄTNING – Mest prioriterade åtgärder för ökad tillgänglighet

1. Lättare att hitta till och inne på stationen (17%)
2. Mer plats för gående (14%)
3. Enklare att byta mellan olika resesätt (14%)
4. Fler parkeringsmöjligheter (14%)

"Tydliga anvisningar via skyltning och fysiska åtgärder såsom målade cykelfält. Separera gångbanor/gångflöden." Webbenkät

"Det är väldigt svårt för mig att hitta till färdtjänsten. Dom borde verkligen ha en skylt här utanför Cityterminalen." Intervju på plats



"Om jag vågade. Dagens gång- och cykelvägar är så dåligt planerade att man utsätts för stor fara." Webbenkäten

"Mindre fokus på bilar och mer på promenadstaden. Mer träd och färre körfält." Webbenkäten

"Att motorvägarna försvann" Webbenkäten

"Göm vägarna i tunnlar under marken eller bygg över vägarna, låt området vara för turister och människor som vill uppleva det unika med Stockholm d.v.s. närheten till vattnet och den vackra stadsbilden." Webbenkäten

Vad skulle få dig att gå och cykla mer här?

OBSERVATIONERNA 

Den övre nivån av Centralstationsområdet är mindre befolkat

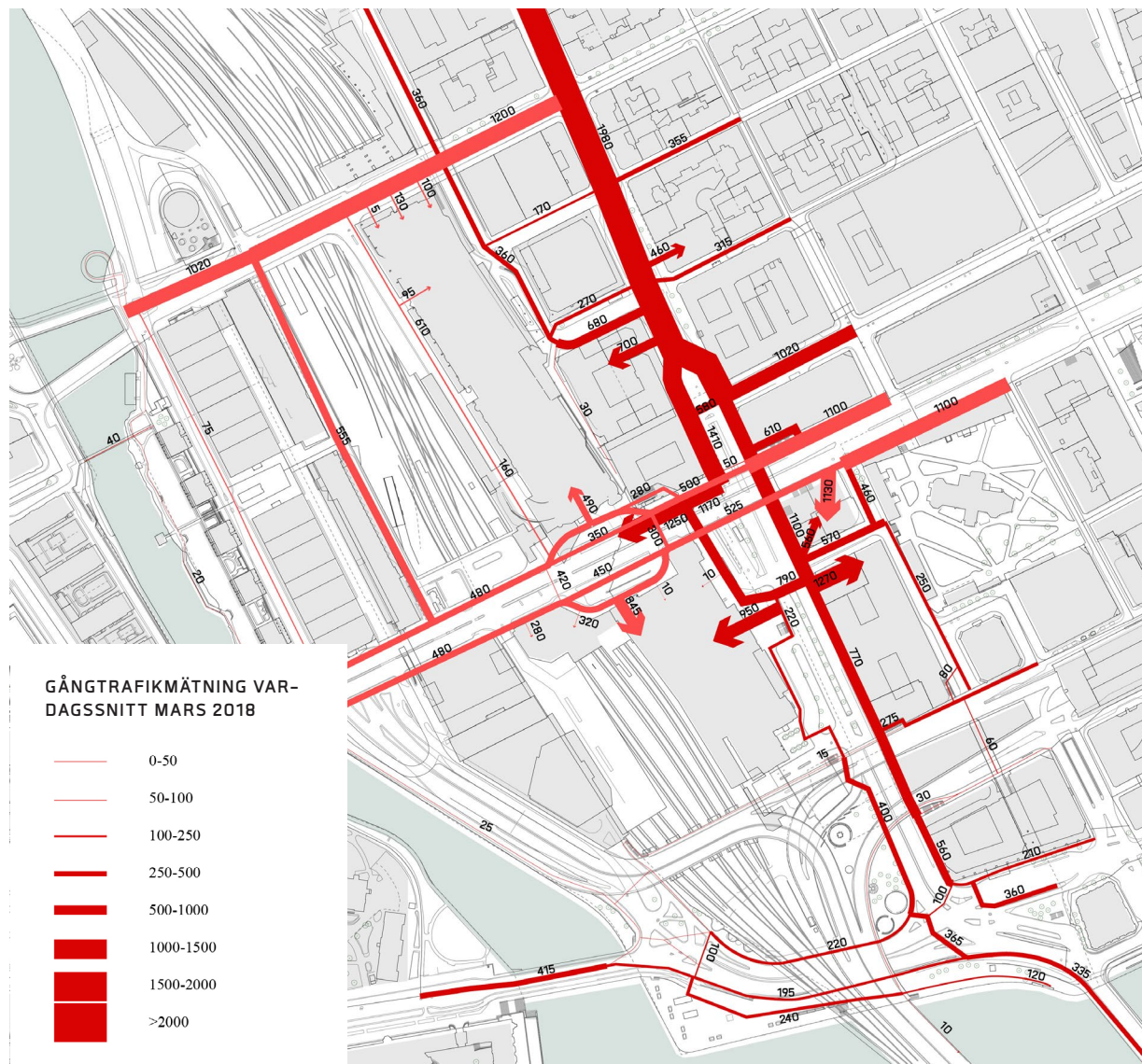
Gångflödesmätningen visar på att norra delen av Vasagatan är det mest använda gångstråket över dygnet som helhet. Även Kungsbron har höga gångflöden. Utöver Vasagatan, finns få välanvända gångstråk i nord sydlig riktning.

Den nedre gatunivån (Vasagatan), vars linjer syns i mörkare rött på kartan, är överlag mer välbefolkad än den övre nivån (Klarabergsgatan). Entréerna till Centralstationen från den nedre gatunivån används också i högre utsträckning än från den övre gatunivån. Flera gångstråk längs vattnet har anmärkningsvärt låga gångflöden.

I diagrammet nedan syns en kurva över hur gångflödena varierar under dygnet en vardag inom Centralstationsområdet. Högst gångflöden uppmättes under rusningtid mellan kl 16-17. Kurvan visar också på att antalet människor som rör sig i området minskar markant efter kl 19 på kvällen.



Totala Gångflöden från morgon till kväll en vardag



STADSMILJÖANALYSEN

Gående har underordnats

I stort har Centralstationsområdets sociala värden minskat i takt med att framkomligheten för bil- och spårtrafik har ökat. Trafikbarriärer i kombination med nivåskillnader och långa korsningsavstånd har lett till att många platser upplevs långt borta från resten av staden, trots sin geografiska närhet till centrala stadsrum.

Underordningen av gående och cyklister är också närvarande i gatuutformningen. Det handlar om oklar tillgänglighet för gående i korsningar, om alltför smala trottoarer och om otrygga förutsättningar för cyklister.

Krånliga vägar mellan lokala målpunkter skapar både risk för trafikskador och mindre orienterbarhet

Inom Centralstationsområdet finns också flera viktiga målpunkter som sinsemellan behöver vara lätta att hitta till och enkla att gå emellan. Interiört kan flera av dessa nås utan barriärer. Men i den offentliga miljön leder trafikbarriärer och mindre överblickbara gångvägar till både bristande orienterbarhet men också risk för trafikskador. Exempelvis genar många gående istället för att ta omvägen via ett övergångsställe från Centralstationens norra entré över Vasagatan.

Stora omvägar för människor med funktionsvariation

Ytterligare en brist i dagens gångnät är att vissa platser har dålig eller ingen tillgänglighet för rörelsehindrade. Tillgänglighet för just rörelsehindrade har emellertid inte närmare studerats här. För utformning av olika stadsrum utifrån människor med funktionsvariation, se Riktlinjer för utformning av tillgänglighetsanpassade miljöer finns beskrivna i "Stockholms – en stad för alla" (Stockholms stad 2008).



Osäker passage mellan Centralstationen och trappan upp till Klarabergsgatan



Oklar tillgänglighet - även längs välanvända gångstråk



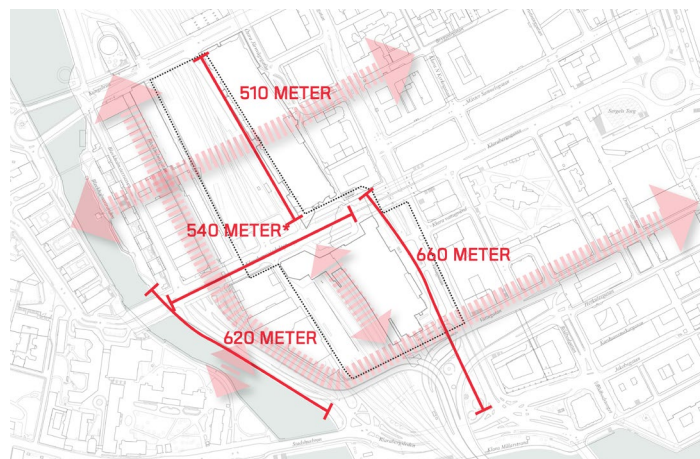
Smala trottoarer - även på nya gator

Mindre sammanhängande gångnät

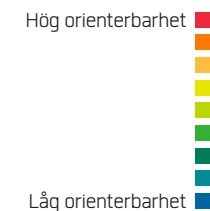
I kartan längst upp till höger kartläggs längre korsningsavstånd i Centralstationsområdet. Här finns också exempel på nya kopplingar som skulle få stor betydelse för att minska avstånden och koppla samman Centralstationsområden med omgivande stad.

I kartorna nere till höger redovisas en rumsintegrationsanalys. Analysen klargör stadsrummets orienterbarhet i en färgskala från rött (hög orienterbarhet) till blått (låg orienterbarhet). Orienterbarhet mätt på detta vis har i flera tidigare studier visat sig ha stor betydelse för platsens stadslivspotential. (Hillier 1996)

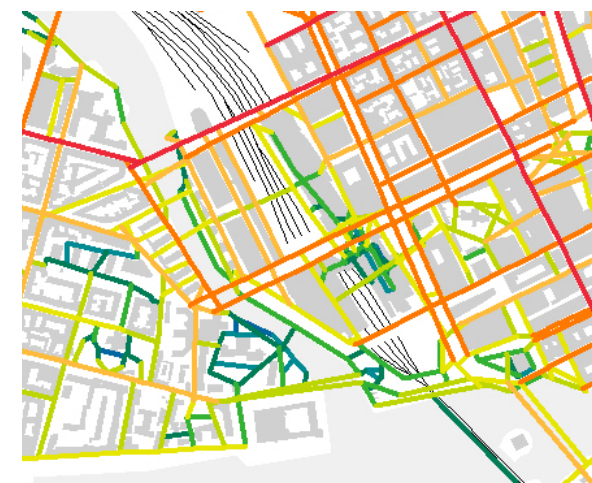
Analysen visar på att det finns flera centrala stadsrum parallellt med mycket avskilda stadsrum inom Centralstationsområdet. Till stor del kan detta förklaras med nivåskillnader och låg orienterbarhet i passagerna mellan de väl integrerade gatustråken och Centralstationsområdet många andra stadsrum. Analysen visar på ett stort behov av nya kompletterande kontinuerliga stråk inom analysområdet. Genom att infoga de nya kopplingarna (från kartan uppe till höger) redovisas här också vilka effekter som dessa skulle få på orienterbarheten. En förlängning av Vattugatan till Klarabergsgatan skulle kunna göra Nils Ericsson plan till en mer central plats i staden. Likväl skulle en ny gata över nuvarande Blekholmogatan i nivå med Klarabergsgatan kunna utvecklas till ett centralt stadslivsstråk. Kopplingen genom World trade Center via Vasaplan inrymmer många nivåskillnader som gör den mindre orienterbar i staden. Men samtidigt har den stor betydelse för att minska korsningavstånden och öka vägvalsfriheten.



Saknade kopplingar och långa korsningsavstånd. Korsningsavstånd markeras med röda streck.



Rumsintegration i gångnätet idag Mätt med Space syntax-analys.



Rumsintegration i gångnätet med potentiella kopplingar. Mätt med Space syntax-analys.

EN SAMMANHÄNGANDE STAD

Låg standard längs huvudcykelnätet

Standarden på huvudcykelnätet är i flera fall låg. Det beror till stor del på avsaknaden av separata cykelbanor längs gator med omfattande fordonstrafik och hastighetsgränser på 50 km/h.

Behov av cykelparkering

Parkeringens standard och närhet till målpunkter är avgörande för om resan med cykel och kollektivtrafik är tidsbesparande och bedöms som attraktiv. I takt med att antalet cyklar har ökat i Stockholm har också bristen på cykelparkeringar intill Centralstationen blivit tydligare. Idag är cykelparkeringarna oftast överfulla och många parkerar sina cyklar på mindre lämpliga ställen för de gåendes och övriga cyklisters framkomlighet och säkerhet.

Större andel dyra cyklar ökar också behovet av säkrare cykelparkering och cykelservice. Intill Malmö Centralstation finns exempelvis både en cykelverkstad och ett vilorum med trafikinfo i ett underjordiskt cykelgarage.



Höjdskillnader med enbart trappförbindelser leder till stora omvägar för rörelsehindrade



Cykelfält längs gator med mycket bil- och kollektivtrafik innebär en hög otrygghet för de allra flesta cyklisterna



Cykelparkeringen kännetecknas av få lediga cykelparkeringar även vintertid visar på ett stort behov av cykelparkering

GÅNG- OCH CYKELNÄT

NYTT GÅNGSTRÅK MELLAN VASA-PLAN OCH KLARABERGSKANALEN

Här skulle ett sammanhängande gångstråk få stor betydelse för att aktivera hela Centralstadsområdet och förbättra vattenkontakten. Viktigt att tillgängligheten för rörelsehindrade är god då stråket inrymmer många nivåskillnader.

KLARASJÖKAJEN

Promenaden längs vattnet på City-sidan upplevs som otillgänglig och oattraktiv. Med fler kopplingar, aktiva fasader och en mer attraktiv vistelsemiljö skulle City kunna återta kontakten med vattnet.

TILLGÄNGLIGHET FÖR GÅENDE

- Saknade länkar för gående
- Saknade länkar för cyklister
- ◀▶ Framtida nya stråk
- Länk eller korsning i gångnätet med åtgärdsbehov
- Länk eller korsning i cykelnätet med åtgärdsbehov
- Gångnät (övre och undre plan)
- Cykelnät (övre och undre plan)

NYA STRÅK TILL VATTUGATAN

Två nya stråk från den förlängda Vattugatan till Klarabergsviadukten ökar orienteringsarbetet, minskar korsningsavståndet och ökar kontakten med Riddarfjärden.

KUNGSBRON

Potential för tryggare cykelstråk genom separat cykelbana. Idag upplevs Kungsbron som trafikfarligt mellan höga flöden av gående, cyklister, biltrafik och bussar

VASAGATAN

Färlig passage där många går över gatan. Behov av övergångsställe.

NYA VATTUGATAN

En förlängning av Vattugatan från Brunkebergs torg till Klarabergsgatan skulle koppla ihop hela City.

TEGELBACKEN

Pågående upprustning av Vasagatan kommer leda till genare cykelbana mot Vasabron. Utöver det skulle även fler övergångsställen med hög gångprioritet behövas.

FÖRUTSÄTTNINGAR

1. Orienterbarhet och överblickbarhet längs ett finmaskigt gångnät

Stora delar av analysområdet kring Centralstationen präglas av dålig orienterbarhet och överblickbarhet för gående. Det gör att många stadsrum upplevs som långt borta trots den geografiska närheten till några av stadens mest centrala stadsrum. Troligtvis bidrar den låga orienterbarheten även till otrygghet i stora delar av Centralstationsområdet. Genom ett finmaskigare och visuellt överblickbart gångnät ökar orienterbarheten och fler alternativa vägval möjliggörs. Ökad orienterbarhet kan också bidra till ökad genomströmning och i förlängningen en ökad trygghet. Inte minst är orienterbarhet och överblick viktig utanför stationens entréer.

I Centralstationsområdet behövs betydligt fler gångstråk än idag för att skapa ett gångnät som är orienterbart och samtidigt tillräckligt finmaskigt för att undvika längre omvägar för gående. Det kan handla om nya broar, ombyggnationer av befintliga byggnadskroppar, nya vertikala kopplingar och nya korsningar. Ett intressant referensprojekt som ökat tillgängligheten för gående i ett stationsnära läge är Euston station i London (läs mer på sid 33).

2. Gångbanebredd och trafiksäkerhet

Centralstationsområdet har i många fall smala gångbanor med stora gångflöden. Rymlighet på gångbanor och trottoarer gör det möjligt för trygga gångrörelser och möjligheter att stanna upp i eller längs flödet. Gångbanor är lika mycket en transportyta som en vistelseyta.

3. Biltrafikmängder och barriäreffekter

Idag omges Centralstationsområdet av omfattande trafikbarriärer som både minskar framkomligheten och skapar en mindre trevlig stadsmiljö. Att minska biltrafikflödena genom nät- och gatuåtgärder kring Centralstationen är därmed av stor vikt för ett både mer levande tryggt och tillgängligt City.

4. Framkomlighet för funktionsvarierade

Det är idag svårt för personer med funktionsvariation ta sig runt i området. Det beror bland annat på nivåskillnaderna och komplexiteten i platsen. Vid vertikala kopplingar är det viktigt att finns gena alternativ för rörelsehindrade. Även ledstråk för synskadade borde vara obligatoriskt längs hela gångnätet.

5. Cykelbanor längs huvudcykelnätet

Centralstationsområdets omfattande trafik ställer höga krav på mer trafiksäkra cykelstråk. I synnerhet då området innehåller mycket busstrafik. Längsgator med mycket fordonstrafik bör cykelbanorna vara tydligt separerade. Utformningen av cykelnätet intill busshållplatser och andra resempunkter bör också ta hänsyn till risken för konflikter med gående. Det finns också ett behov av genare cykelnät mellan de olika gatunivåerna.

6. Funktionell cykelparkering

Det finns idag brist på kapacitetsstark trygg och bekväm cykelparkering i nära anslutning till resempunkterna i området. En referens är Malmö Centralstation där ett cykelgarage förlagts under mark i nära anslutning till stationen. Här erbjuds förutom säker bekväm parkering även trafikinfo, cykelservice etc. Var cykelgarage eller annan lösning ska lokaliseras är en stor utmaning för det vidare planarbetet. Det är dessutom viktigt att entréerna till cykelparkeringen ligger i nära anslutning till både huvudgator och stationens entréer.

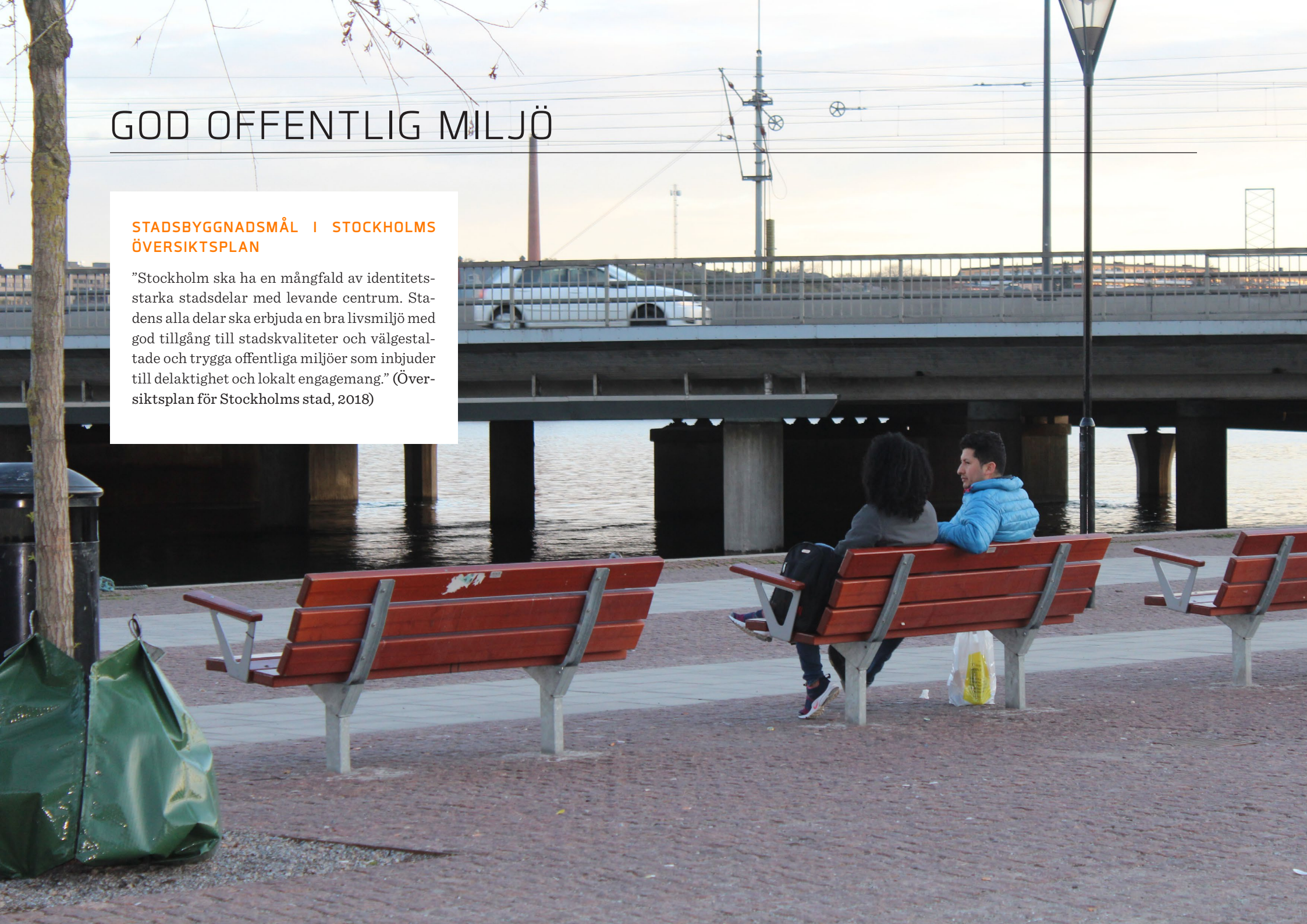


Fler vägval från Hornstulls torg efter ombyggnad och med nytt övergångsställe

GOD OFFENTLIG MILJÖ

STADSBYGGNADSMÅL I STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

”Stockholm ska ha en mångfald av identitetsstarka stadsdelar med levande centrum. Stadens alla delar ska erbjuda en bra livsmiljö med god tillgång till stadskvaliteter och välgestaltade och trygga offentliga miljöer som inbjuder till delaktighet och lokalt engagemang.” (Översiktsplan för Stockholms stad, 2018)



DIALOGEN

En majoritet av platserna anses otrygga

Trygghet är en grundläggande förutsättning för att platser ska användas. Dialogen, precis som tidigare trygghetsmätningar, visar att Centralstationsområdet har stora utmaningar med både faktisk brottslighet och upplevd trygghet.

Polisens brottstatistik visar på att många av de brott som sker i stadsdelen sker just i närheten av Centralstationen. Boende i Klara känner sig tre gånger så otrygga i sitt bostadsområde som snittet i staden i Stockholms trygghetsmätning (Stockholms stad 2017)

I dialogen visade sig 12 platser vara särskilt otrygga kvällstid. Det innebar att majoriteten av platserna inom analysområdet upplevdes som otrygga. Offentliga platser som å andra sidan inte upplevdes som otrygga var Centralplan, förutom den södra delen, och de östra delarna av Klarabergsplan.

Svårt att uppnå trygghet för alla

Centralstationen är en mångfacetterad plats och fyller många olika funktioner för många olika människor. Trygghet för en grupp kan också innebära otrygghet för en annan grupp. Många utsatta grupper, exempelvis hemlösa, använder sig av Centralstationen för att det ger tak över huvudet och är en trygg plats. Men bara närvaron av hemlösa kan samtidigt göra andra grupper mer otrygga. Jernhusen tillsammans med andra aktörer (kyrkan, stadsdelsförvaltningen, stadsmissionen, fältarbetare) fyller här en viktig roll i att stötta och omhänderta.

Hur stationsområdet kan fungera som en trygg plats för olika utsatta grupper, utan att kompromissa med andra besökares upplevda trygghet, är onekligen en stor utmaning.

Fritaxiåkare beskrivs också som en grupp som gör att flera upplever otrygghet i anslutning till Cityterminalen, Centralstationen och även hotellobbys.

Butiksanställda upplever oro kvällstid

I fokusgrupperna önskas Centralstationen aktiveras än mer för att öka tryggheten för de som arbetar där. En del av de som arbetar i Centralstationen kvällstid upplever det som otryggt att gå hem vid avslutat pass eller arbeta ensam i butikerna.

Problem med mörka platser och dålig belysning

Bristfällig belysning upplevs som ett problem på flera ställen. Bättre belysning anges som förbättringsåtgärd i både webbenkät, intervjuer på plats, Novusmätning, fokusgrupper och tidigare trygghetsmätning av staden. Här föreslås bl.a. ett helhetsgrepp för bättre ljussättning, under broar, i gångar och i trappor och att ljusinstallationer kan användas både som konst och trygghetsskapande åtgärd.

NOVUSMÄTNING – Mest prioriterade åtgärder för ökad trygghet

1. Mer folkliv (24%)

2. Bättre belysning (21%)

3. Fler kvällsöppna verksamheter (16%)

”Oavsett stad har vi problem med att hemlösa och missbrukare befolkar våra stationer nattetid. Men det är ju samtidigt en trygg plats för dom. Om inte vi tar det ansvaret vad händer med dom då, när nästa aktör också säger nej”

Jernhusen

”Mer belysning utanför kasinot, det är alltid massa fulla människor där så då tar jag hellre en annan väg”.

Fokusgrupp service

Otryggheten på grund av dålig överblick och låg orienterbarhet

Enligt fokusgruppen som fokuserade på trygghets- och säkerhetsfrågor finns det en inbyggd otrygghet i den fysiska utformningen beroende på nivåskillnader, slutna murar och fasader samt inbyggda trappor med låg överblick.

Fler bostäder och andra kvällsöppna verksamheter skulle göra området tryggare

Både i webbenkäten och fokusgrupperna tror deltagarna att fler bostäder, kvällsöppna verksamheter och kultur i området kan skapa fler ögon och närvaro samtidigt som fler befolkar de offentliga platserna över dygnets alla timmar.

Utöver platsers utformning, överblick och närvaron av vissa grupper anges även nedskräpning och skadegörelse som viktiga för upplevelsen trygghet.

”De som jobbar på centralstationen upplever det olika beroende på vem du är. Om du är yngre, ex en tjej i 20-30-årsåldern, är det flera som tycker att det är jobbigt att arbeta efter kl 19.00, för man känner sig otrygg i miljön.” Fokusgrupp service

”Färre mörka platser och mer belysning. Fler verksamheter som har öppet sent som inte serverar alkohol. Mer poliser” Webbenkät

”Tar man bort massiva trafiken så blir det trevligare för människor att vara i området. Med fler människor så känner man sig inte övergiven och otrygg.”

Webbenkät

”Genom att det faktiskt bor folk här. Mer bostäder och mycket ljus/belysning. In med folket i stan”O

Webbenkät

”Trevliga verksamheter som har kvällsöppet. Trevliga platser som attraherar vanliga människor. Hotell, SPA, restauranger, caféer gärna med kulturinslag. Kreativa arbetsmötesplatser, träning, museum,”

Webbenkät

”Det rör ju sig jättemycket konstiga typer här (Klarabergsgatan). Jag skulle inte gå den där vägen hem, jag skulle ta Kungsgatan alla dagar i veckan. Jag går aldrig där om jag har varit på stan. Den här delen känns ju inte trygg...det är en känsla du har. Det är ju världens röra där...det är High Chaparall...även inne på Cityterminalens område. Hur mycket svarttaxi som helst”. Fokusgrupp service

”De verksamheter som tillkommer måste verkligen bidra med informell kontroll och ta socialt ansvar.”

Fokusgrupp trygghet

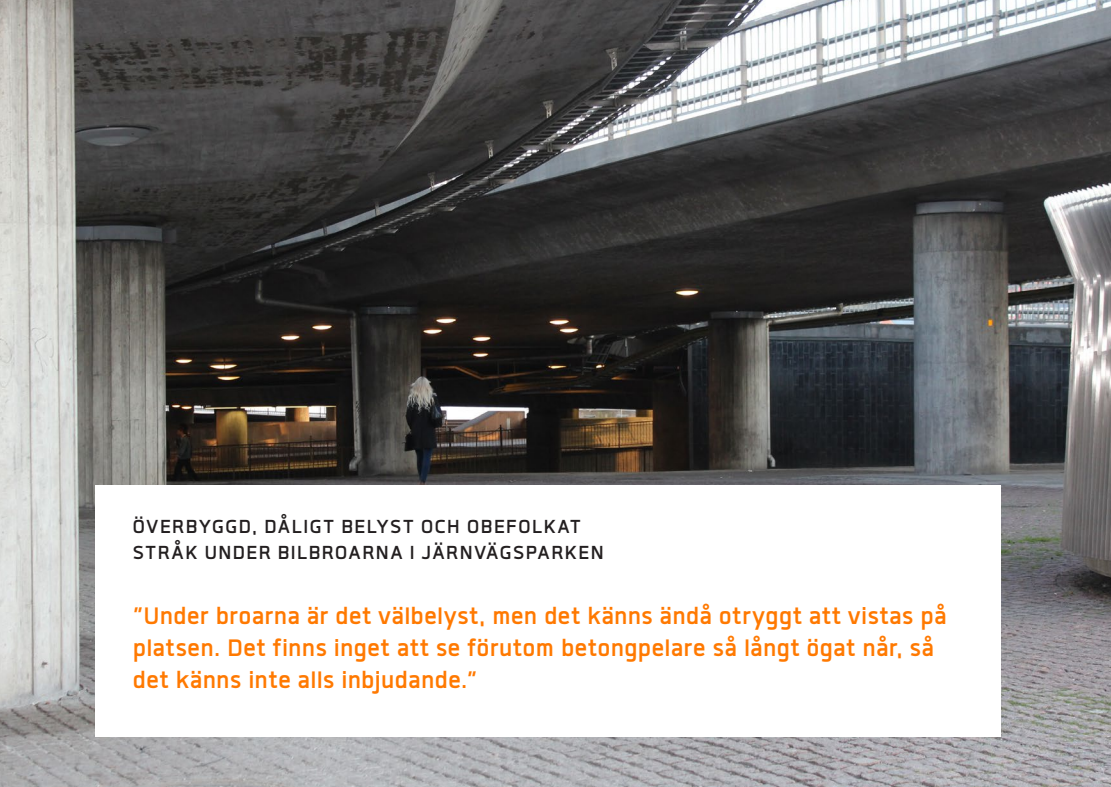
”Lummighet kan ju vara träd och gräs men helst inte buskar som skymmer.” Fokusgrupp trygghet



Önskemål om trygghetsåtgärder bland de svarande i webbenkäten



Önskemål om bättre belysning bland de svarande i webbenkäten



ÖVERBYGGD, DÅLIGT BELYST OCH OBEFOLKAT
STRÅK UNDER BILBROARNA I JÄRNVÄGSPARKEN

“Under broarna är det välbelyst, men det känns ändå otryggt att vistas på platsen. Det finns inget att se förutom betongpelare så långt ögat når, så det känns inte alls inbjudande.”



DÖTT HÖRN UNDER KLARABERGSGATAN

“Dött hörn som är obehagligt kvälls- och natttid”



DEN ÖVERBYGGDA DELEN FRAMFÖR MCDONALDS PÅ VASAGATAN
HAR PROBLEM MED BÅDE FAKTISKT OCH UPPLEVD OTRYGGHET

“McDonalds vid Vasagatan är ju en av dom platser med högst brottsfrekvens i hela Sverige. Allt från misshandel, knarkförsäljning, missbruk, antastning, stölder, rån tillficktjuveri.”



ÖVERBYGGD, DÅLIGT BELYST OCH OBEFOLKAT STRÅK LÄNGS
KLARABERGSKANALEN MOT STADSHUSET

“Promenaden från Blekholmstranden bort mot Stadshuset – det måste ju vara Stockholm otrevligaste gångväg. Det hade pågått någon sorts handel...så det där är en riktigt utsatt miljö Jag är inte rädd av mig men jag skulle aldrig gå där själv på kvällen. Den vägen är under all kritik alltså – den är förfärlig”

Mer grönska och rofylldhet efterfrågas

Dialogen visade att flera befintliga mötesplatser upplevs som tråkiga, grå och att de saknar aktiviteter eller särskilt identitet som lockar till vistelse. Det förslag på åtgärd som angavs i högst utsträckning var mer grönska. Bl.a. föreslår deltagarna att Järnvägsparken återtar formen som grönskande park i området.

Arbetande i området anger att de saknas bra platser att bara vistas på under rasten eller arbetsdagen. De flesta som berättar att de promenerar under lunchen anger att de går längs Kungsholms strand för lummighetens skull. De har inte övervägt strandpromenaden på City-sidan som ett alternativ. De upplever också att många stråk upplevs som transportsträckor. Såväl de boende och arbetaden beskriver problem med blåst i området, vilket påverkar vistelsekvaliteter. För att skapa mer behagliga platser efterfrågas mer grönska, sittplatser, fler bra lunchrestauranger och caféer med uteservering.

Centralplan anses fylla ett viktigt syfte som första plats för turister att anlända på, medan andra ytor så som Järnvägsparken beskrivs som en ”stor askkopp” och inget att vara stolt över.

Missnöjdhet med entréplatserna till staden

I Novusmätningen (Novus 2018) var ett bättre möte med staden för turister den i särklass mest efterfrågade platsätgården (33 %).

Brist på många olika mötesplatser

På frågan om vilka mötesplatser som saknas inom området svarade flest; parker/grönska, caféer, torg,

kultur, uteserveringar och fler restauranger och barer. I Novusmätningen var den näst mest prioriterade platsätgården fler torgytor i området (13%).

Både i webbenkäten och i fokusgrupperna föreslås fler mötesplatser inomhus i form av möteslokaler för föreningar eller affärsmöten, kultur och bibliotek. I Novusmätningen efterfrågas också fler sittplatser inne på stationen.

För att locka nya grupper av människor förelås en lekplats eller en grön park som en ny typ av mötesplats i City. Andra tycker dock att det här inte är en plats som behöver locka just barn och barnfamiljer. Barnfamiljer som bor i området använder Humlegården eller Rålabshovsparken för att leka med barnen, vilket innebär en lite längre promenad.

”På lunchen går vi oftast längs Kungsholms strand. Där är det ju rätt så lugnt, grönt, mysigt längs vattnet och många som motionerar.” Fokus kontorsanställda

”Grönområden gör alla människor gott” Webbenkät

”En grön park med lekplats, mycket att titta på och breda trottoarer” Webbenkät

”Att det finns mötescentrum. Till exempel platser för ideella föreningar som kan ha verksamhet där. Det skulle fånga upp folk som passerar. Ger också trygghet då vuxna finns på platsen.” Webbenkät

”Det finns ju inte så mycket lekplatser och sånt här eller parker att gå till. Vi får ju gå till Humlegården eller Rålis. Det finns ju en liten upp för Kungsklippan här. Vi kanske

NOVUSMÄTNING – Mest prioriterade åtgärder för bättre mötesplatser

1. Turister får ett bättre möte med Stockholm (33%)

2. Fler torg i området (13%)

3. Fler sittplatser inne i stationen (13%)

skulle kunna anlägga en här i Blekholmsparken. Min sambo är ju hemma och får gå ganska långt. Men jag undrar hur många som skulle nyttja en lekplats om det blev något nedanför oss, det är ju så få som bor här.”

Boende Blekholmsterrassen



“Jag tänker inte ens på att vattnet ligger precis bredvid här” Intervju på plats

“Öppna upp mot Strömmen och Karlbergskanalen och erbjuda promenadvägar, gärna i flera plan, mot vattnet. Utsiktspunkter med sittplatser och trevlig inramning.”

Webbenkäten

“En vacker strandväg med mycket att titta på lockar folk. Mycket folk ger ökad trygghet. Man känner sig inte utelämnad, utan vittnen eller medmänniskor som kan hjälpa varandra.” Webbenkäten

“Som medborgare i staden skulle det kunna vara ett väldigt vackert stråk längs vattnet och ner mot Stadshuset. Jag jobbar vid Stadshuset och varje morgon när jag går dit bort ser jag en massa turister som står och är förvirrade... för dom ser Stadshuset men dom fattar inte hur man ska komma dit....man får ta med sig ett gäng ner för trappan. Det finns inte ens skyltning uppe på bron så tillgängligheten för att nå fram till stadshuset är under all kritik.” Boende Blekholmsterrassen

Om kontakten med Klara strand

OBSERVATIONERNA 

Låga kvällsflöden och obefolkade platser

Med observationerna av gångflöden och vistelse blir det tydligt hur flera stråk och platser i princip är obefolkade under stora delar av dygnet. Detta sammanfaller i hög utsträckning med vilka platser som pekas ut som otrygga i dialogen. Bristen på genomströmning av människor möjliggör samtidigt att vissa platser lätt "erövrar" av ett fåtal personer kvällstid. Exempel på detta är Blekholmsparken och Järnvägsparken där det förekommer berusade människor och öppen droghandel. Även Klara Mälarstrand är obefolkad och har få förbipasserande.

Vattugatan blir helt obefolkad efter rusningstid, vilket i kombination med slutna fasader och dålig belysning gör att platsen upplevs som otrygg.

Låg överblickbarhet och berusade människor gör delar av Vasagatan otrygg

Utanför McDonalds längs Vasagatan finns ett tydligt mönster vid båda tillfällena för observationer. Ungefär 75 % av de som vistas på platsen kvällstid är tonåringar i grupp, mestadels män. På helgen är en majoritet av de som vistas på platsen berusade, vilket tillsammans med brist på belysning och nivåskillnader, gör att miljön upplevs som otrygg.

Hörnet mellan McDonalds och den vita fasaden på hotellet (Continental) skapar också ett dött hörn utan övervakning från omgivande verksamheter.



VÄSTRA/ÖSTRA JÄRNVÄGSGATAN
Väldigt låga gångflöden kvällstid.

KLARA MÄLARSTRAND
Män i grupp befolkar platsen. Väldigt få förbipasserande gående

VASAGATAN
Utanför McDonalds är en stor andel av de observerade personerna berusade kvällstid.

JÄRNVÄGSPARKEN
Enstaka män som vistas kvällstid och låga flöden på omgivande gångbanor

KARTA ÖVER OBSERVERADE GÅNGFLÖDEN OCH VISTELSER KVÄLLSTID KL 21-22 (TORS DAG OCH LÖRDAG)

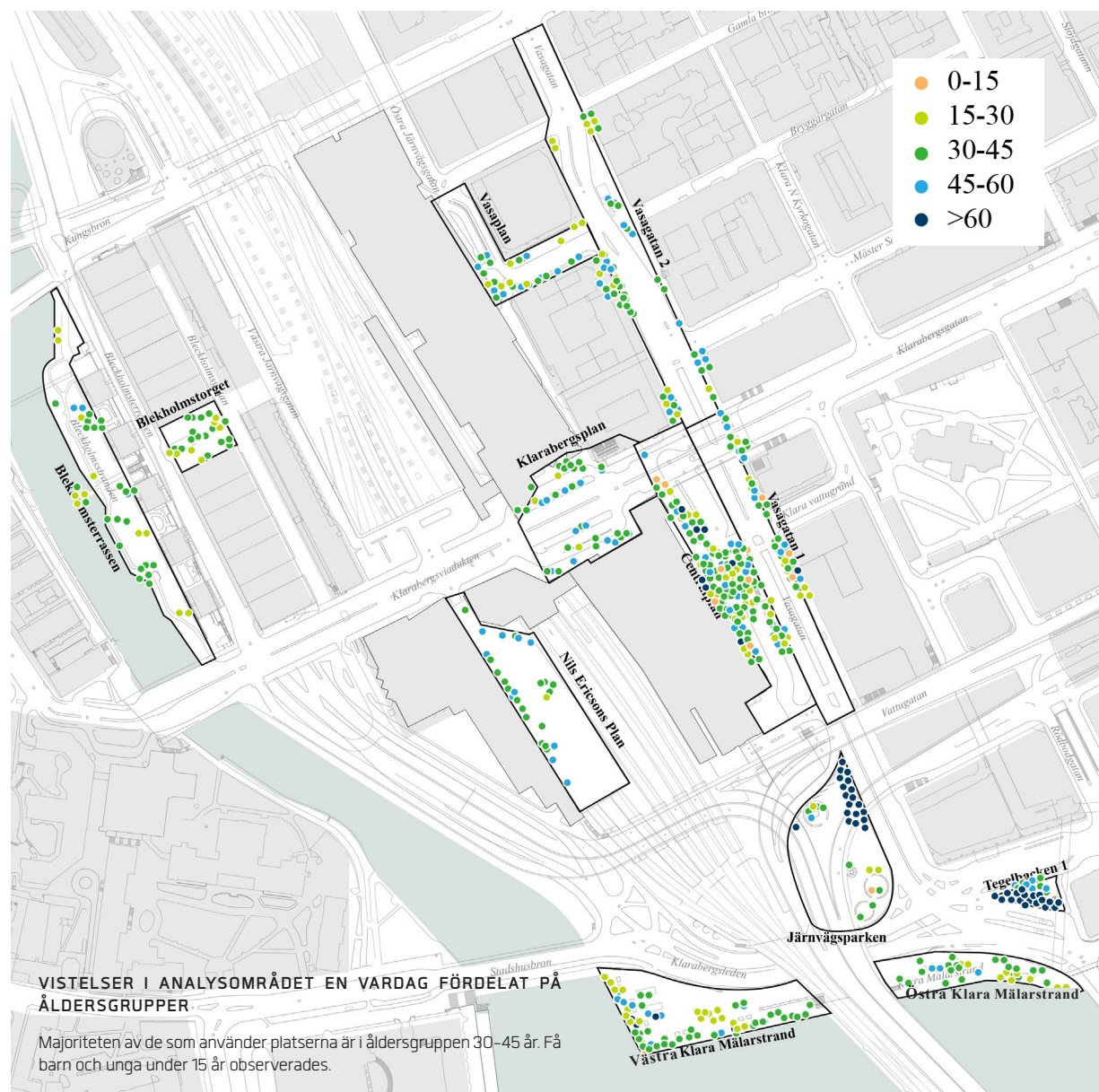
- Vistelser i området kl 21-22, torsdag & lördag
- Gångflöden kvällstid

KLARA MÄLARSTRAND
Obefolkat och få förbipasserande

Få barn och unga vistas i området

Under vistelseobservationerna studerades tolv olika möteplatser inom analysområdet. Ålder, kön och typ av vistelse noterades. Vistelseobservationerna visade på att få barn och unga vistas inom analysområdet. Centralplan är den mest använda mötesplatsen. Samtidigt vistas relativt få på Vasagatan sett till hur stora gångflödena är.

Hållplatser för kollektivtrafik och turistbussar skapar koncentrationer av vistelse på platser med få andra vistelsevärden.



STADSMILJÖANALYSEN

Flera platser och stråk saknar "ögon"

Platser som upplevs otrygga i Centralstationsområdet saknar i hög grad följande tre förutsättningar: gångflöden kvällstid, livbojar i form av kvällsaktiva verksamheter i närheten och hög tillgänglighet i gatunätet. I sin tur leder detta till en svag informell övervakning. Övriga platsbrister, såsom buller, brist på belysning, överbyggda ytor och nedskräpning förstärker otryggheten ytterligare.

Avsaknad av platskvaliteter och människor leder till att platser lätt kan kontrolleras av ett fåtal personer. Detta underlättar för mer ljusskygga verksamheter. Här blir därmed närvaron av ett fåtal människor snarare ökad otrygghet än i fallet där många människor med olika ärenden istället ökar tryggheten.

En grundläggande brist i analysområdet är också dess brist på funktionsblandning, vilket ger en mindre mix av besökare och mindre informell övervakning av förbipasserande kvällstid.

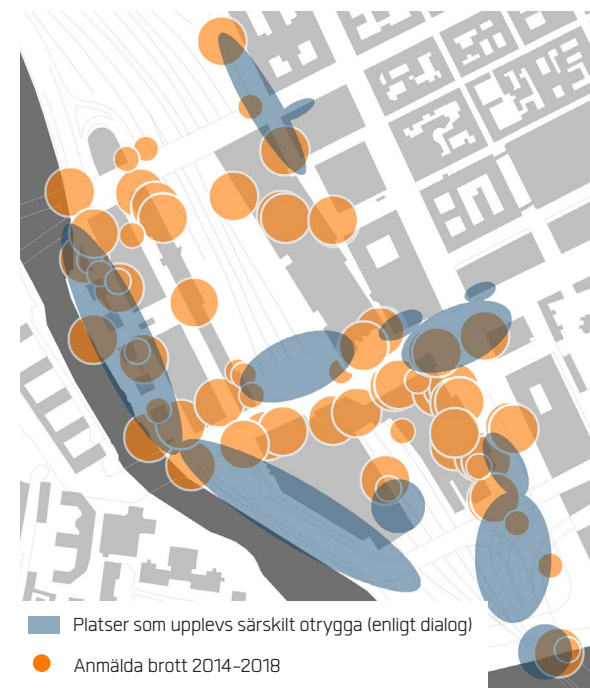
Långa korsningsavstånd ger liten vägvalsfrihet och dålig överblickbarhet

Bebyggelsen skapar på fler platser långa avstånd mellan korsningspunkter i strukturen, vilket begränsar möjligheten att välja en alternativ gångväg. Detta kan bidra till en känsla av utsatthet och otrygghet. Ett exempel är Terminalslingan och Västra Järnvägsgatan där bebyggelsen i sig blir barriärer.

Norrmalm har en hög andel anmälda brott per invånare

Norrmalm är den stadsdel i Stockholm som hade flest anmälda våldsbrott per 100 000 invånare år 2017 (BRÅ, 2018). Sett till samtliga brottskategorier är det främst olika typer av stölder ex fickstöld som anmäls, vilket minskat i antal sedan 2014. Antalet narkotikabrott har ökat sedan 2015 men det kan också förklaras med att polisen ökat insatserna i området.

Till höger visas en överlagring av anmälda brott och platser som beskrivs som otrygga i dialogen. I utemiljön sammanfaller detta bl.a. i Blekholmsparken, Nils Ericsson plan, södra Centralplan och under Centralbron. Flera av de anmälda brotten sker dock inne i stationsmiljöerna både på Centralstationen och Cityterminalen där människor samtidigt inte upplever otrygghet. Överlagringen visar att upplevelsen av otrygghet sällan har ett tydligt samband med var faktiska brott sker. Otrygghet förefaller främst vara ett utfall av hur stadsmiljön är utformad och begränsad närvaro av andra människor.



Anmälda brott mellan 2014-2018 är relativt jämnt spridda över området. Stora prickar visar en koncentration av anmälda brott på ca 30 och mindre prickar ca 15 brott under en 4-årsperiod.

SOCIAL TRYGGHET

ÖSTRA JÄRNVÄGSGATAN

Överbyggda ytor med dålig belysning och låga gångflöden. Här skulle bl.a. aktiva fasader och bättre belysning behövas.

PARKERING CITYTERMINALEN

Låga gångflöden kvällstid och oreglerad taximarknad skapar en känsla av otrygghet. Potential för framtida mötesplats och livboj.

BLEKHOLMSTERRASSEN

Viss informell övervakning från bostadsentréer men avskildheten, låga gångflöden och få aktiviteter skapar otrygghet. Fler överblickbara kopplingar behövs.

VASAGATAN UNDER BRON

Dåligt belysta ytor under Klarabergsgatan med trappor som skapar dolda platser. Höga flöden kvällstid som upplevs stökigt utanför McDonalds. Här skulle bättre belysning behövas. Fasaden kan flyttas ut så att mörka prång undviks.

SÖDRA CENTRALPLAN

Otrygg trafikplats. Mindre biltrafik och mer plats för gående skulle öka tryggheten.

NILS ERICSONS PLAN

Bakgata med dålig belysning och låga gångflöden. Skulle kunna kopplas vidare till Vattugatan. Waterfronts entréer och verksamheter kan vändas mot platsen.

VATTUGATAN

Slutna fasader, dålig belysning och avskilda trappor skapar skymda lägen och en känsla av att inte vara sedd. Här skulle bättre gångnät och aktiva fasader behövas.

SOCIAL TRYGGHET

- Platser som upplevs särskilt otrygga (enligt dialog)
- Bostäder och aktiva fasader kvällstid
- Aktiva fasader dagtid
- Gångflöden kvällstid
- Livbojar (Entréer till bemannade kvällsaktiva verksamheter)
- Mörka utemiljöer under tak

KLARA SJÖKAJEN

Överbyggda ytor i kombination med dålig belysning och avskildhet gör att platsen upplevs som otrygg. Attraktivare promenad- och cykelstråk längs vattnet.

JÄRNVÄGSPARKEN

Överbyggda ytor och öde kvällstid. Här saknas aktiva fasader och livbojar. Belysning under bron.

KLARA MÄLARSTRAND

Dålig belysning och låga gångflöden kvällstid. Kvällsaktiva verksamheter och bättre kontakt med omgivande fasader kan bidra till mer trygghet.

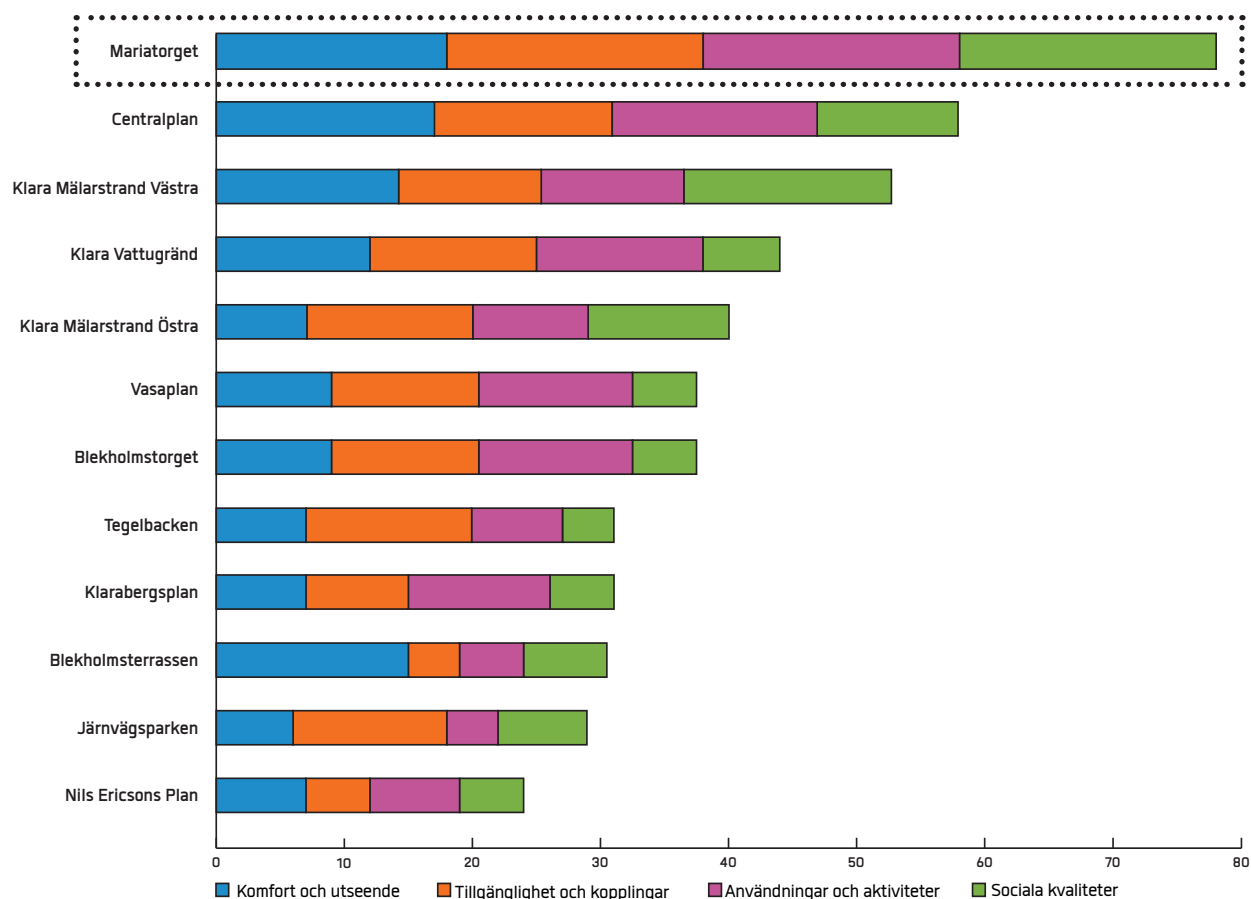
Majoriteten av platserna har låga vistelsevärden

Till höger redovisas en expertvärdering av platskvalitet för olika platser inom analysområdet. Expertvärderingen utgår från en modell för platsanalys som utvecklats av Project For Public Space (www.pps.org) och som redovisas på sid 57.

Generellt visar sig många platser ha låga vistelsevärden. Som jämförelse redovisas här en motsvarande värdering för Mariatorget på Södermalm.

Centralplan var den plats som fick högst poäng inom analysområdet. Detta tack vare kombinationen av tillgänglighet, goda sittmöjligheter i överblickbara lägen och en naturlig mix av människor. Även Västra Klara Mälarstrand har flera platskvaliteter genom sin vattenkontakt, utblick och aktivitet. Men samtidigt är Västra Klara Mälarstrand otillgänglig på grund av de omgivande trafikbarriärer.

Övriga platser har generellt låga platskvaliteter. Det gäller i synnerhet de sociala platskvaliteterna som här mätts genom antalet människor i grupp, närvaro av barn och äldre samt stark identitet. Lägst värdering får Nils Ericsons Plan. Till viss del kan detta förklaras med ottydligt ägarskap då flera fastighetsägare ansvarar för olika delar av platsen. Men givet platsens centrala läge, unika utblickar och koppling till Waterfront, är platskvaliteten ändå anmärkningsvärt låg.



Poäng för platskvalitet enligt värdering av Spacescape

Brist på friytor i allmänhet och gröna rofyllda platser i synnerhet

I kartan till höger redovisas en analys av andelen friyta inom 1 km gångavstånd. Med friyta menas offentliga platser som är tillgängliga för alla att vistas på. Analysmättet används av UN Habitat som har kommit fram till att minst 15 % behövs för att städer ska ha tillräcklig friyta. (UN Habitat, 2015, A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles – Urban Planning Discussion). Idag ligger andelen på 9 % friyta inom analysområdet. Det innebär att Centralstationsområdet har brist på offentlig friyta. Med planerad överdäckning finns emellertid möjligheter att tillskapa mer parkyta. Genom fler gena kopplingar till omgivande friytor skulle andelen friyta också kunna öka.

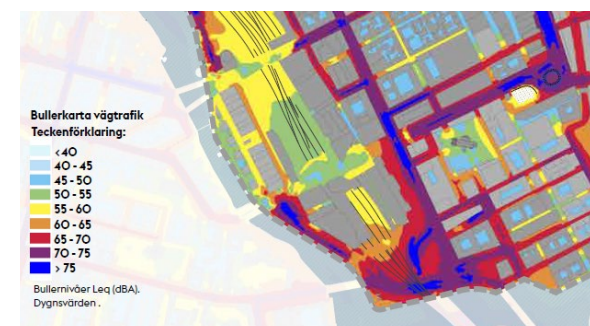
Inom Stockholms stad rekommenderas högst 300 meter till närmsta park. En närhetsanalys som genomförts visar på att det bara är 20 % av Centralstationsområdet som uppnår detta.

Bullermätningen nedan till höger visar också på en stor brist på gröna och samtidigt rofyllda offentliga friytor

Med andra ord är behovet stort av en ny central park i Centralstationsområdet.



Procent friyta och grönyta inom 1 km gångavstånd



Bullerkarta vägtrafik
Teckenförklaring:
< 40
40 - 45
45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
> 75
Bullernivåer Leq (dBA).
Dygnsvärden.

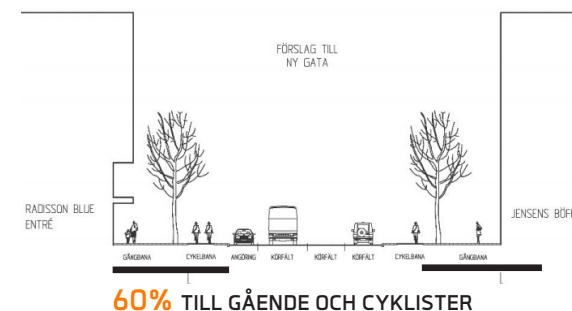
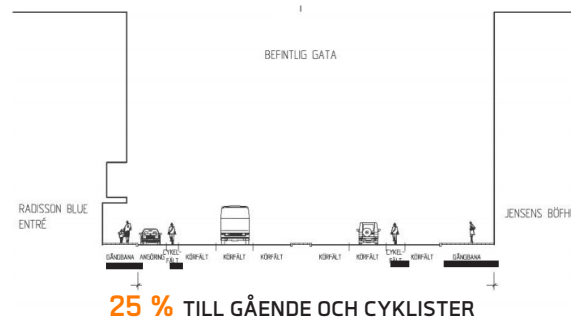
Buller från vägtrafik. Skillnaden mot 2016 bedöms som mindre än 1 dB(A) (Stockholms stad b, 2017)

UPPRUSNING AV VASAGATAN

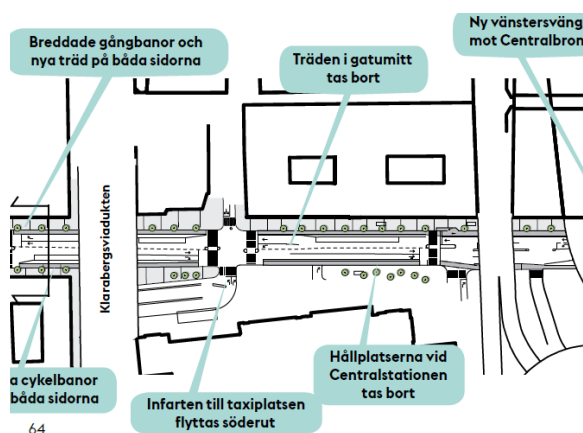
Nya Vasagatan ökar de sociala värdena i och kring Centralstationsområdet

Vasagatan håller just nu på att få en upprustning med nya breda separerade cykelbanor, bredare trottoarer, nya träd, fler sittplatser, nya cykelparkeringar, förbättrad tillgänglighet och förbättrad belysning. Ytan för gående och cyklister mer än fördubblas. För att inrymma breddade gångbanor och nya cykelbanor tas körfält och angöringsplatser bort. Då Centralplan angränsar till denna omvandling blir platsen samtidigt mer tillgänglig i staden och får en trevligare inramning för vistelse i största allmänhet. På så vis kan upprustningen av Vasagatan ses som ett första viktigt steg till att öka de sociala värdena i Centralstationsområdet.

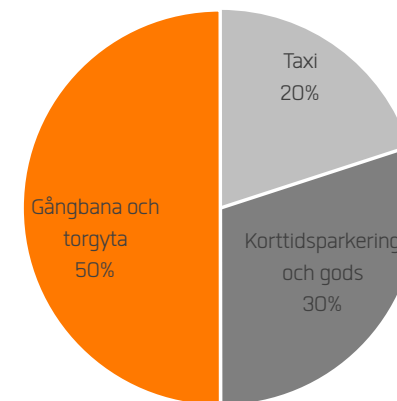
Samtidigt finns brister kring Centralplan som gatupprustningen inte tar hand om. Det saknas fortfarande ett övergångsställe över Vasagatan under Klarabergsviadukten. Nivåskillnaden med övriga huvudgator finns kvar. Denna både minskar orienterbarheten och skapar en för gående undertryckt upplevelse. En annan brist för platskvaliteten är att Centralplans norra och södra sida helt domineras av taxi och angöringstrafik. Taxitrafik är emellertid av stor betydelse för stationens funktion och hur stor denna yta behöver vara har inte vidare utretts här. Däremot skulle utformningen av den södra delen av Centralplan kunna ifrågasättas. Kartläggning av Centralplans olika ytor visar att hela 30 % av ytan används till korttidsparkering och körbana för godsangöring. Dessutom ligger parkeringen i mindre överblickbart läge och används enligt Polisen, som många andra centrala men undanskymda ytor, till droghandel.



Framtida Vasagatan (trafik- och gatumiljöplan 2017)

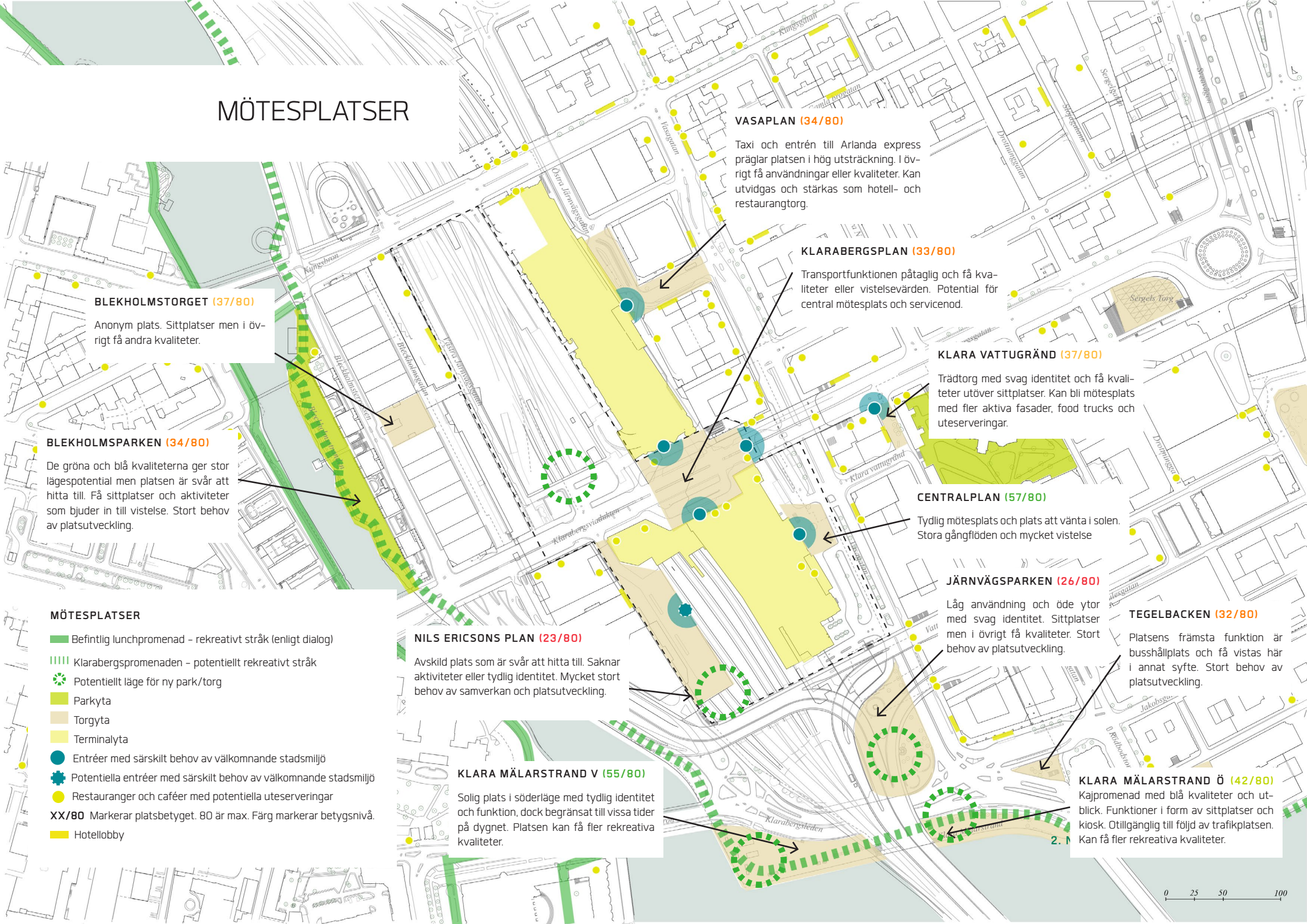


Framtida Vasagatan (trafik- och gatumiljöplan 2017)



Andel av centralplan mellan Vattugatan och klarabergsviadukten som är trafikyta

MÖTESPLATSER



VASAPLAN (34/80)

Taxi och entrén till Arlanda express präglar platsen i hög utsträckning. I övrigt få användningar eller kvaliteter. Kan utvidgas och stärkas som hotell- och restaurangtorg.

KLARBERGSPLAN (33/80)

Transportfunktionen påtaglig och få kvaliteter eller vistelsevärden. Potential för central mötesplats och servicenod.

KLARA VATTUGRÄND (37/80)

Trädort med svag identitet och få kvaliteter utöver sittplatser. Kan bli mötesplats med fler aktiva fasader, food trucks och uteserveringar.

CENTRALPLAN (57/80)

Tydlig mötesplats och plats att vänta i solen. Stora gångflöden och mycket vistelse

JÄRNVÄGSPARKEN (26/80)

Låg användning och öde ytor med svag identitet. Sittplatser men i övrigt få kvaliteter. Stort behov av platsutveckling.

TEGELBACKEN (32/80)

Platsens främsta funktion är busshållplats och få vistas här i annat syfte. Stort behov av platsutveckling.

KLARA MÄLARSTRAND Ö (42/80)

Kajpromenad med blå kvaliteter och utblick. Funktioner i form av sittplatser och kiosk. Otillgänglig till följd av trafikplatsen. Kan få fler rekreativa kvaliteter.

BLEKHOLMSTORGET (37/80)

Anonym plats. Sittplatser men i övrigt få andra kvaliteter.

BLEKHOLMSPARKEN (34/80)

De gröna och blå kvaliteterna ger stor lägespotential men platsen är svår att hitta till. Få sittplatser och aktiviteter som bjuder in till vistelse. Stort behov av platsutveckling.

NILS ERICSONS PLAN (23/80)

Avskild plats som är svår att hitta till. Saknar aktiviteter eller tydlig identitet. Mycket stort behov av samverkan och platsutveckling.

KLARA MÄLARSTRAND V (55/80)

Solig plats i söderläge med tydlig identitet och funktion, dock begränsat till vissa tider på dygnet. Platsen kan få fler rekreativa kvaliteter.

MÖTESPLATSER

- Befintlig lunchpromenad - rekreativt stråk (enligt dialog)
- |||| Klarabergspromenaden - potentiellt rekreativt stråk
- ⊗ Potentiellt läge för ny park/torg
- Parkyta
- Torgyta
- Terminalyta
- Entréer med särskilt behov av välkomnande stadsmiljö
- ⊗ Potentiella entréer med särskilt behov av välkomnande stadsmiljö
- Restauranger och caféer med potentiella uteserveringar
- XX/80** Markerar platsbetyget. 80 är max. Färg markerar betygsnivå.
- Hotelllobby



1. Huvudgator som vardagsrum och pärlband av platser

Klarabergsgatan och Vasagatan har på senare tid omvandlats till mer attraktiva gaturum. Denna utveckling kan bidra till Centralstationsområdet i stort. Exempelvis skulle här Klarabergsgatans nya markbeläggning kunna förlängas vidare till Klarabergsviadukten. Längs huvudgator behövs också en kontinuitet av mötesplatser. Inte minst för att ge möjlighet till att sitta ner och vila längs de längre gångstråken men också för att ge stadens platser den centralitet som kontakten med huvudgatorna innebär.

2. Torg som kantas av bottenvåningar

De mest populära torgen i våra större städer (Stureplan i Stockholm, Lilla Torg i Malmö och Kungsporsplatsen i Göteborg) är kantade av öppna levande bottenvåningar, oftast med restauranger och uteserveringar, men även med butikens och andra servicelokalernas verksamheter som aktiverar torgens viktiga kantzon. I Centralstationsområdet saknas sådana torg, men förutsättningarna är goda på såväl Klarabergsplan och Centralplan.

3. Trygghet i gångstråk med verksamheter som "livbojar"

För att skapa trygga gångstråk, såväl längs huvudgator som parallella stråk och stråk mellan lokala målpunkter behövs verksamheter som är aktiva både

dag och natt. Här är "livbojar", bemannade verksamheter som nattöppna apotek, hotellreceptioner, utåtriktade kulturverksamheter och bemannade entréer till kollektivtrafiken särskilt betydelsefulla som lokal trygghetszon.

4. Gröna platser för rekreation och rofylldhet

Idag har området stor brist på gröna rekreationsytor. Då Centralstationsområdet kan upplevas som stressande för många besökare finns också ett behov av gröna oaser, inte minst för de som arbetar i området. Grönska kan också användas för att minska upplevelsen av buller och rena luften. Fickparker, parktorg och gröna oaser skulle ge grönska och rofylldhet till området.

5. Vattenkontakt och promenadstråk längs Klara Strand och Klara sjö

Idag är kanten mot Klara strand och Klara sjö mycket av en baksida. Med ökad tillgänglighet och inte minst en annan utformning och fler aktiva fasader längs med stranden, skulle såväl vattenkontakten återtas och ett nytt promenadstråk etableras. Nya strandpromenader har skapats i många olika städer runt om i Sverige och Europa de senaste åren. Här kan utvecklingen av Parc Rive du Seine i Paris vara en inspirationskälla.

6. Entréer till Stockholm och Sverige

Centralstationen och dess närmsta omgivning är för många resenärer den första bilden de får av Sverige. Såväl från ett vardagligt men också representativt perspektiv är det därför viktigt att stadsmiljön kring entréerna upplevs som välkomnande och att vägarna vidare är tydliga och tillgängliga.



Parc Rives du Seine. I Paris har stranden längs Seine på senare år förvandlats från tungt trafikerad väg till populär park.

EN KLIMATSMART OCH TÅLIG STAD

STADSBYGGNADSMÅL I STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

”Stockholm ska vara en klimatsmart stad, där effektiv markanvändning och transporteffektiv stadsstruktur bidrar till ökad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och begränsad resursförbrukning. Stadsstrukturen och de tekniska systemen ska vara välfungerande och tåliga så att staden kan möta klimatförändringar och andra påfrestningar”. (Översiktsplan för Stockholms stad, 2018)



DIALOGEN

Under dialogen framkom att både boende, arbetande och besökare i området upplever ett problem med att stora ytor utgörs av trafiklösningar för bil och tåg. Flera påpekar också att ytorna har potential att användas till något bättre i ett så attraktivt läge.

Istället för stora trafikytor vill många deltagare i dialogen se en väl utformad entré till Stockholm med träd och grönska, färre körfält och mer effektivt utnyttjad mark med fler boende och kultur, caféer och restauranger.

Trots tillgången till regional, nationell och internationell tillgänglighet via Centralstationen påpekar boende på Blekholmsterrassen att det finns brister i den lokala kollektivtrafiken. Den busslinje som tidigare gått utanför på deras gata har dragits in och de hänvisas nu till tunnelbanan eller bussar på Klarabergsgatan eller Vasagatan.

Vid kortare intervjuer av taxichaufförerna på Klarabergsplan framkom att det är för lite plats för växel-taxi (bara 4 platser) i nuläget. De önskar att Klarabergsplan får samma utformning och kapacitet som Centralplan.

"Spårområdet ser ganska tråkigt ut. Bra att utnyttja central mark." Novusenkät

"Riv trafikkarusellerna som dånar över Vasagatan på betongkonstruktioner som aldrig borde satts upp i denna historiska del av Stockholm. Tiden är här att göra detta till stadens hjärta. Järnvägens entré till en pulserande stad av människor, vid vatten, under träden, rusande bland ärenden." Webbenkät

"Numera går det ingen buss på Blekholmsterrassen – förr gick den – det saknar jag." Boende Blekholmsterrassen

"Bra att utnyttja markområdet där spåren nu är bättre. Inte kul att se ändå." Novusenkät

"Färre körfält för bilar. Bredare trottoarer. Mer träd och grönska." Webbenkät

"Gärna mer grönska. Låt Klarabergsgatan trädallé fortsätta fram till Klarabergsplan. Återupprätta järnvägs-parken!" Webbenkät

"Kombo av park, grönska, krogar, caféer och kultur." Webbenkät

"Man borde täcka över hela banområdet och skapa en oas med grönt och riktigt torgliv där både turister och stockholmare kan mötas och ta en fika i någon kaffebar eller handla frukt och grönt av någon handlare. Barnen bör kunna leka ett bra och skyddat sätt här, och man borde kunna ha en stor scen så man kan alternera mellan kungsträdgården och centralstationen." Webbenkät



Taxilösningen på Centralplan är bättre utformad än motsvarigheten på Klarabergsplan enligt Taxichaufförerna.

STADSMILJÖANALYSEN

En tredjedel av analysområdet är trafikyta

Centralstationsområdet är inte bara en knutpunkt för järnvägstrafik och kollektivtrafik. Betydande regionala fordonsflöden korsar området i nord-sydlig riktning längs Klara strandleden. Längs Klarabergsgatan, Kungsgatan och Vasagatan tar bil- och busstrafiken det mest av gatuutrymmet. Sammantaget upptar trafikytan 36 procent av den totala markytan under bar himmel i analysområdet. Med en överdäckning ges möjlighet till mer yteffektiv markanvändning där en högre andel av markytan kan användas till både bebyggelse, parker och torg.

Mer arbetsplatser i Centralstationsområdet kan öka tågets konkurrenskraft gentemot inrikesflyget

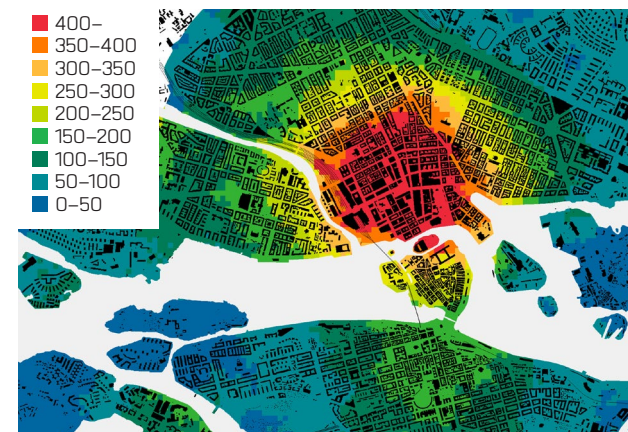
En stor mängd kontor och andra verksamheter i Centralstationsområdet innebär sannolikt ett stort tillskott av arbetsplatser med relativt begränsad biltrafikalsträng. Detta är positivt för klimatet. I förlängningen kan också fler arbetsplatser och möten i Centralstationsområdet förbättra tågtrafikens konkurrenskraft gentemot inrikesflyg.

Behov av mer grönyta för att både öka sociala värden och skapa tåligare stad

Samtidigt som tidigare analyser visar på ett socialt behov av mer grönyta kan mer grönyta också innebära en tåligare stad. Mer grönyta kan exempelvis förbättra vattenavrinningen, växter kan binda CO₂ och biotoper kan stärka omgivande ekosystem.



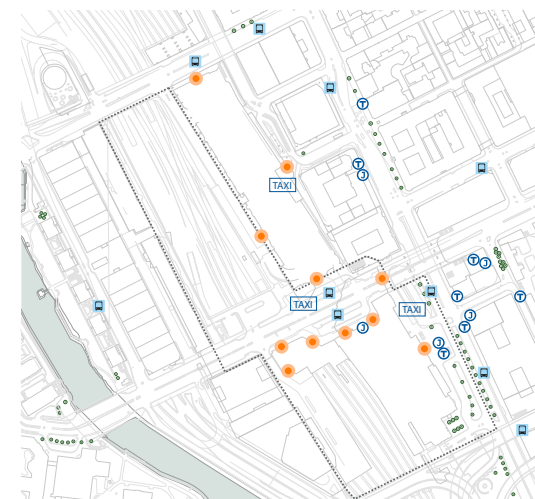
trafikytor. I mörkblå redovisas spårområden och i ljusblått trafikytor



Täthet av boende och arbetande per hektar landyta inom 1 km gångavstånd

Kollektivtrafik och taxiängöring koncentrerad till Vasagatan och Klarabergsgatan

Som redovisas på kartan till höger är angöringen till kollektivtrafik och taxi koncentrerad till Vasagatan och Klarabergsgatan medan de västra delarna till stor del saknar kollektivtrafik. I och med vidare förtätning bör även dessa delar kompletteras så att analysområdet som helhet får en god lokal tillgång till kollektivtrafik.



Kollektivtrafik och taxiängöring. I orange redovisas entréer till Centralstationen och Cityterminalen.

FÖRUTSÄTTNINGAR

1. Täthet kring kollektivtrafik

En grundläggande förutsättning för hållbar utveckling, som också står tydligt uttryckt i översiktsplanen och regionplanen är att det ska byggas tätt i kollektivtrafiknära lägen. Detta är socialt hållbart eftersom det ger boende och arbetande regional tillgänglighet, valfrihet och biloberoende. Idag är tätheten relativt låg i Centralstationsområdet på grund av de stora öppna ytorna för spår och vägar. En stadsutveckling och förtätning av Centralstationsområdet skulle stärka hela Stockholms socialt hållbara utveckling och de sociala värdena på platsen.

2. Lättillgängliga entréer till kollektivtrafik

För att öka andelen kollektivtrafik i regionen är det viktigt att framkomligheten i den regionala trafiken är hög och att dess entréer i Centralstationsområdet är lättillgängliga och väl synliga i stadsmiljön. I synnerhet gäller detta ut mot huvudgatorna Vasagatan, Klarabergsgatan och Kungsgatan.

3. Komfort vid hållplatser och vänthallar

Idag är komforten på hållplatser och vänthallar ojämn. Vissa platser så som Centralhallen är attraktiv medan andra hållplatser och entréplatser ut mot huvudgatorna i många fall är mindre trivsamma. För kollektivtrafikens bekvämlighet är komforten, utrymmet och informationen i vänthallar och vid hållplatser betydelsefull. Kollektivtrafikens konkurrensfördel skapas av hela resan från plats till plats och där är hållplatser ett viktigt vardagsrum.

4. Andel trafikyta

I en klimatsmart stad används marken yteffektivt. Mängden och andelen yta för fordonstrafiken bör minimeras till fördel för friyta och bebyggelse, vilket i sig också bidrar till ökade sociala värden.

5. Angöring för prioriterade transporter

Idag tar personbilstrafiken plats för stadslivet. Personbilstrafik bör minimeras i området för att öka framkomligheten för gående och cyklister. Samtidigt bör tillgängligheten för färdtjänst, handikappfordon och taxi tillgodoses i nära anslutning till Centralstationens huvudentréer.

6. Grönska för ett hälsosamt mikroklimat

Idag finns mycket begränsat med grönska i Centralstationsområdet. Med pågående och kommande klimatförändringar kommer väder och temperatur variera mer kraftigt. I synnerhet i den täta citymiljön med mycket hårdgjorda ytor blir detta som mest påtagligt. En tålig stadsmiljö behöver grönska som jämnar ut temperaturer, ger skugga och behagliga luftfuktighet, som kan svalka varma sommardagar. Mer grönska i mellan husen och på taken kan däri-genom ge förutsättningar för både socialt värdeskapande och en mer tålig stad.



3. DISKUSSION

DISKUSSION

Stadsutveckling av Centralstationsområdet innebär stora möjligheter för socialt värdeskapande, för hela Stockholm. Potentialen ligger i att med kraftfull omvandling och överdäckning av spåren utvidga City västerut och samtidigt göra stadsdelen både mer tillgänglig trygg och levande. Men likväl som potentialen är stor är också utmaningarna omfattande.

Längs en längre tidslinje har Centralstationsområdet gått från att vara stadens naturliga mittpunkt till en baksida. När nu City återigen anpassas för gående och cyklister via gatuprojekt som Klarabergsgatan och Vasagatan återskapas många av de platskvaliteter som en gång fanns kring Centralstationen. Ett exempel är Centralplan som med den nya Vasagatans gatusektion kan bli en mer attraktiv plats, då bullret och trafikbarriärerna minskar och utrymmet för gående ökar. Att kombinera levande tät stad med upplevd rofylldhet i gaturummet gör platser populära (Göteborg stad 2012).

Att minska och farddämpa biltrafiken i området, som gjorts i många andra storstäder världen över, är en av de stora utmaningarna för socialt värdeskapande i Centralstationsområdet.

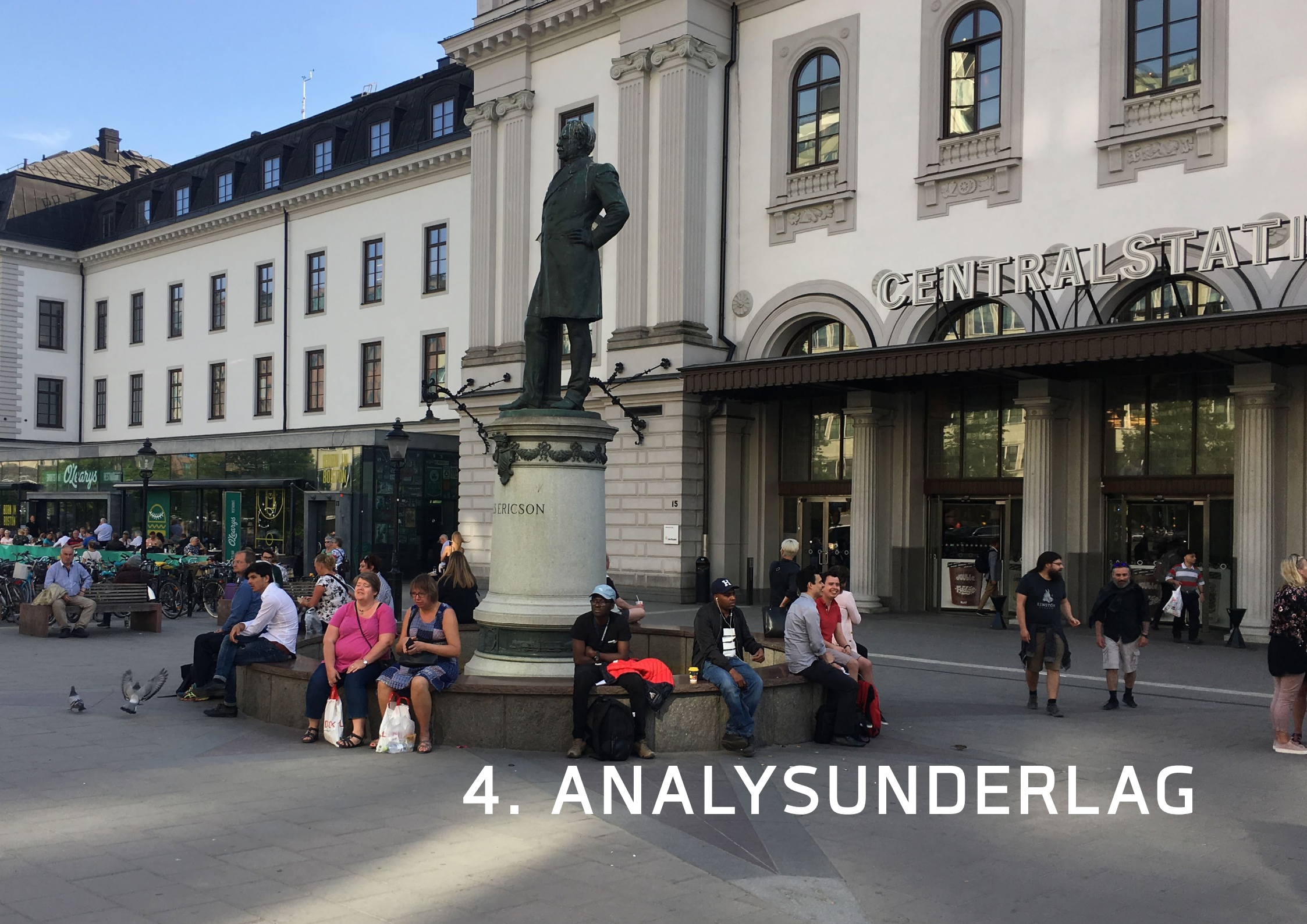
En central utmaning för kommande planarbete är att skapa fler centrala länkar med hög prioritet för gående, trots krav på framkomlighet för en rad andra färdmedel. Det handlar både om de gåendes närhet till resemålpunkter men också om att öka den allmänna upplevda närheten och integrationen med staden.

För att förvalta den förbättrade lägespotential som ökad tillgänglighet i gångnätet skapar, är nästa utmaning att skapa en tillgänglig mångfald av arbetsplatser, verksamheter, service och inte minst mötesplatser, från intima cooffices vidare till rofyllda strandpromenader offentliga parker och torg i centrala lägen. Allt detta skapar goda möjligheter för såväl attraktivitet på kontorsmarknaden som en levande stad, dag som kväll. Likväl är det av stor betydelse att det från platserna finns en god överblick, många vägval och inte minst en platskvalitet som attraherar en mångfald av besökare.

En ytterligare utmaning för Centralstationsområdet är att fullfölja denna utveckling med byggnader vars lokaler i gatuplanet genererar såväl trygghet och liv till den offentliga platserna. Den stora utmaningen ligger troligtvis i att få till en kontinuitet av sådana lokaler längs en betydande andel av gatunätet. Samtidigt är Centralstationsområdet ett område med stora trygghetsproblem där lokaler längs gatuplanet bör vara en prioriterad fråga i vidare planering.

Centralstationsområdet och dess omgivning kan till vardags ses som ett Sverige i koncentrat. I termer av social variation mellan användare torde Centralstationsområdet vara unikt. Kring Centralstationsområdet finns en betydande mängd arbetsplatser inom toppskiktet på kontorsmarknaden i Stockholm. Likväl rör sig turister, pendlare, boende och inte minst hemlösa i området. En utmaning för kommande process är att få med alla dessa gruppers perspektiv och

belysa hur olika förslag påverkar dessa olika gruppers vardag, trygghet och tillgänglighet. Detta gäller inte minst besökare med funktionsvariation.



CENTRALSTATION

ERICSON

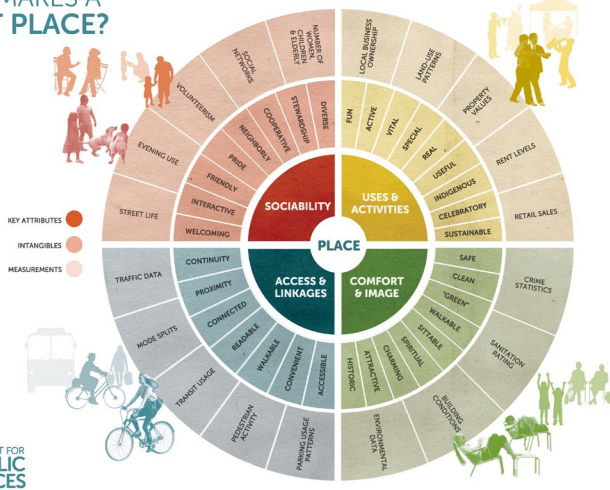
15

4. ANALYSUNDERLAG

MODELL FÖR VÄRDERING AV MÖTESPLATSER

Mötesplatserna har bedömts utifrån en modell med olika indikatorer som påverkar platsers attraktivitet. Modellen är inspirerad av Project For Public Space analysmodell för vad som skapar bra platser, se nedan.

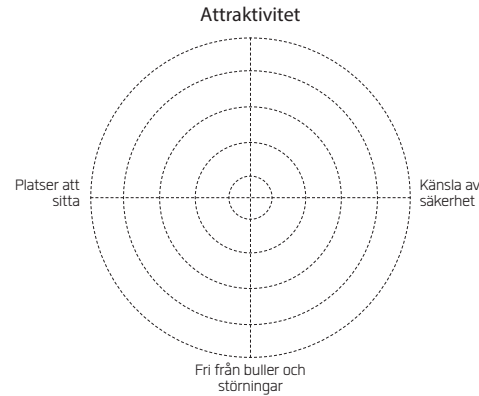
WHAT MAKES A GREAT PLACE?



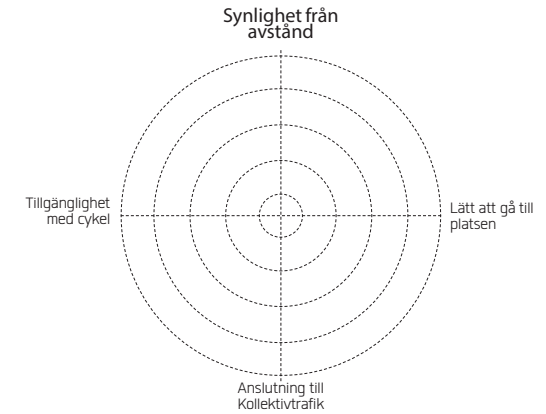
ANALYSMODELL FRÅN PROJECT FOR PUBLIC SPACE

(Project For Public Space, 2018, <https://www.pps.org/>)

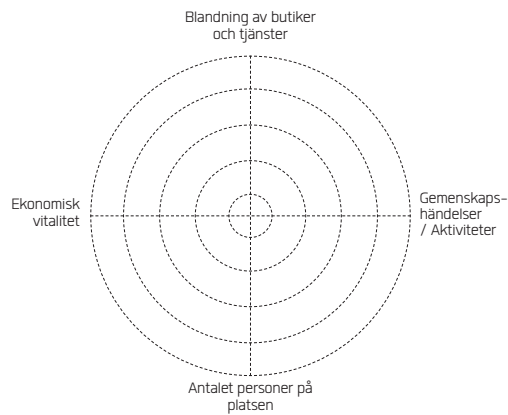
KOMFORT & UTSEENDE



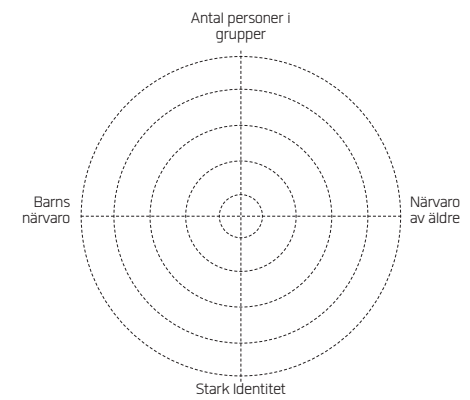
TILLGÄNGLIGHET & KOPPLINGAR



ANVÄNDNINGAR OCH AKTIVITETER



SOCIALA KVALITETER



VÄRDERING AV MÖTESPLATSER

Här nedan redovisas platsernas poäng.

Komfort och utseende

	Attraktivitet	Känsla av säkerhet	Fri från buller och störningar	Platser att sitta
Mariatorget	5	5	3	5
Blekholmsparken	5	2	4	4
Centralplan	4	4	5	4
Järnvägsparken	1	1	3	1
Klarabergsplan	1	2	3	1
Tegelbacken	1	2	1	1
Klara Mälarstrand O	2	3	1	1
Klara Mälarstrand V	5	4	2	3
Klara Vattugränd	2	3	4	3
Vasaplan	1	3	4	1
Nils Ericson Plan	1	1	3	2
Blekholmstorget	1	3	4	1

Tillgänglighet och kopplingar

	Synlighet från avstånd	Lätt att gå till platsen	Anslutning till kollektivtrafik	Tillgänglighet med cykel
Mariatorget	5	5	5	5
Blekholmsparken	1	1	1	1
Centralplan	4	4	5	2
Järnvägsparken	1	3	5	3
Klarabergsplan	2	2	3	1
Tegelbacken	3	1	5	4
Klara Mälarstrand O	3	2	4	
Klara Mälarstrand V	2	2	3	4
Klara Vattugränd	1	5	5	2
Vasaplan	2	3,5	3	3
Nils Ericson Plan	1	1	2	1
Blekholmstorget	2	3,5	3	3

Användningar och aktiviteter

	Blandning av butiker och tjänster	Gemenskapsändelser / aktiviteter	Antalet personer på platsen	Ekonomisk vitalitet
Mariatorget	5	5	5	5
Blekholmsparken	1	1	2	1
Centralplan	5	1	5	5
Järnvägsparken	1	1	1	1
Klarabergsplan	2	1	5	3
Tegelbacken	2	1	2	2
Klara Mälarstrand O	2	1	4	2
Klara Mälarstrand V	2	4	3	2
Klara Vattugränd	2	1	2	2
Vasaplan	3	1	4	4
Nils Ericson Plan	1	1	2,5	2,5
Blekholmstorget	3	1	4	4

Sociala kvaliteter

	Antal personer i grupper	Närvaro av äldre	Stark identitet	Barns närvaro
Mariatorget	5	5	5	5
Blekholmsparken	1,5	1	0,75	3
Centralplan	5	1	3	2
Järnvägsparken	1	1	4	1
Klarabergsplan	2	1	1	1
Tegelbacken	1	1	1	1
Klara Mälarstrand O	4	1	3	3
Klara Mälarstrand V	5	5	3	4
Klara Vattugränd	1	1	1	1
Vasaplan	2	1	1	1
Nils Ericson Plan	2	1	1	1
Blekholmstorget	2	1	1	1

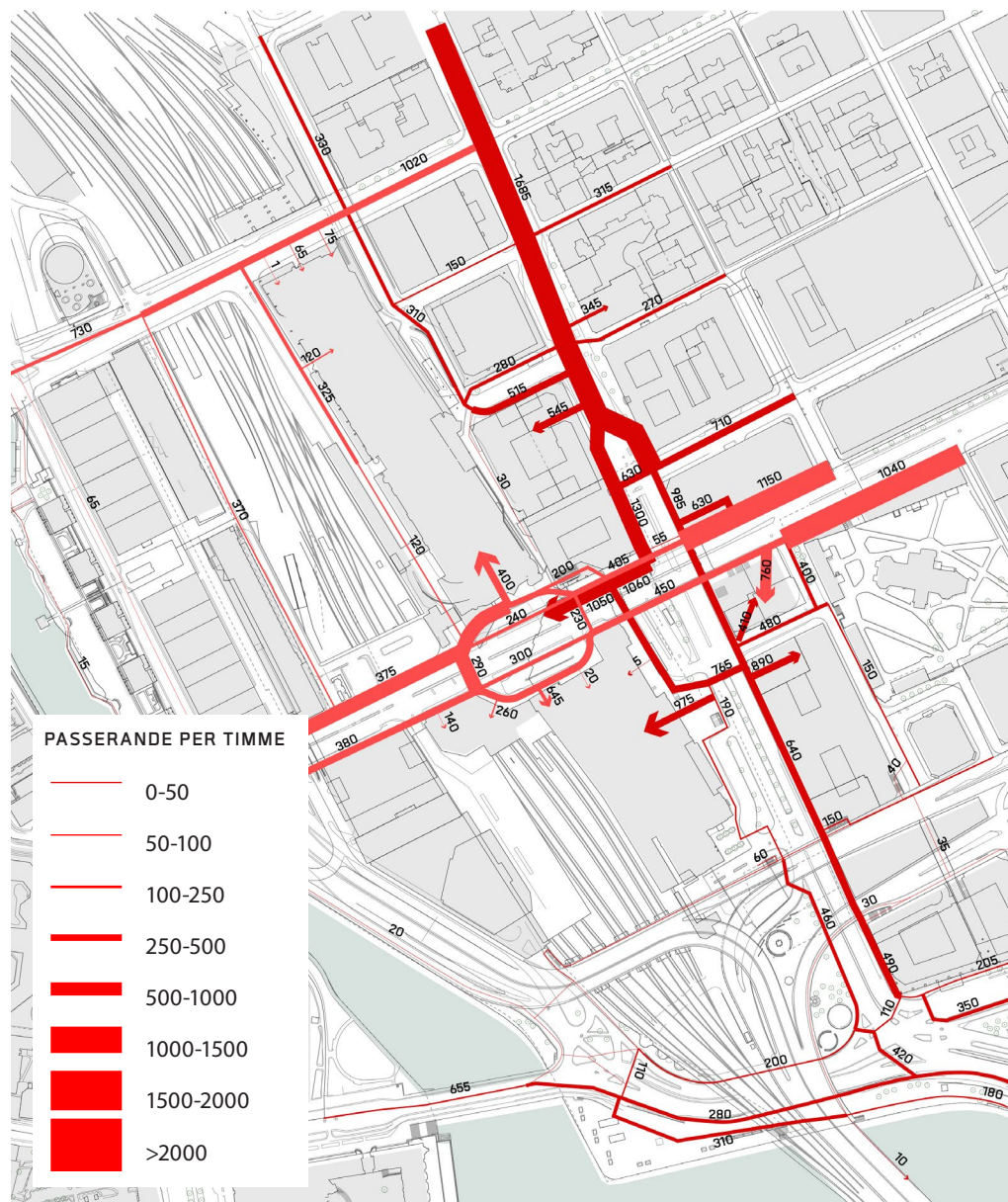
GÅNGTRAFIKMÄTNING VARDAGSSNITT APRIL 2018



GÅNGTRAFIKMÄTNING VARDAGSVÄLL APRIL 2018



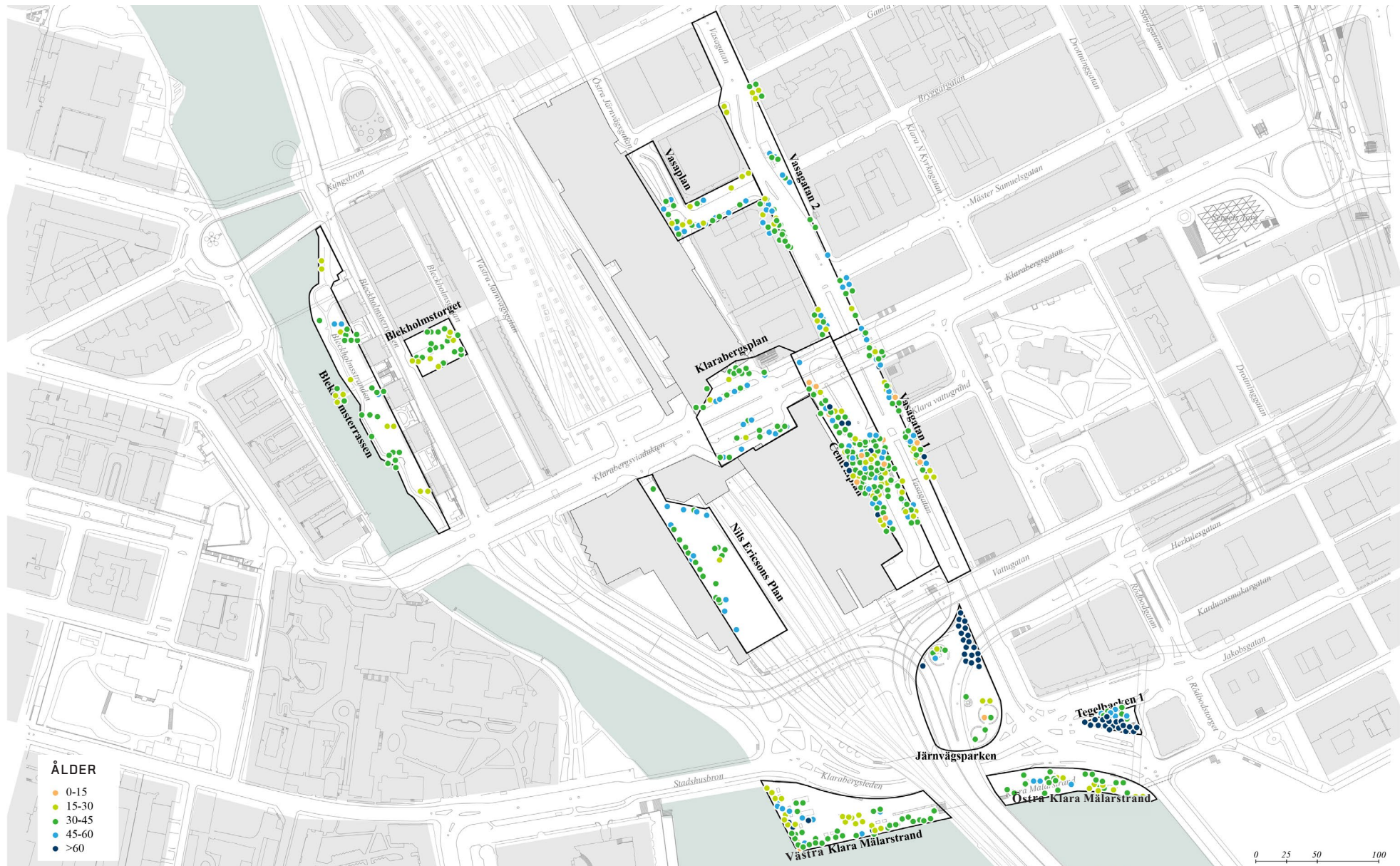
GÅNGTRAFIKMÄTNING TOTAL SNITT APRIL 2018



GÅNGTRAFIKMÄTNING HELGSNITT APRIL 2018



OBSERVATIONER: ÅLDERN FÖR BESÖKARNA / APRIL 2018 09-22



KÄLLFÖRTECKNING

BRÅ, 2018, Kriminalstatistik

Jernhusen, 2018, En resa till framtiden

Göteborg stad, 2012, Stadslivet i centrala Göteborg

Hillier, B, 1996, Space is the machine

Novus, 2018, Nollmätning - utbyggnad av Stockholm Centralstation

Nyrens arkitektkontor, 2018, Kulturmiljöutredning Centralstationsområdet, Stockholm

Polismyndigheten Region Stockholm, 2018, Brottstatistik

Project For Public Space, 2018, What makes a successful place, www.pps.org/article/grplacefeat

Spacescape, 2018, Indikatorer för stadskvalitet,

Spacescape, 2008, Västra citys stadslivspotential,

Stockholms stad, 2017 a, Startpromemoria för planläggning av området kring Centralstationen, del av Norrmalm 5:3 m.fl. i stadsdelen Norrmalm

Stockholms stad, 2016, Från delad till enad stad

Stockholms stad, 2018 a, Modell för socialt värdeskapande analys - tjänsteutlåtande, Exploateringskontoret/Stadsbyggnadskontoret

Stockholms stad, 2017 b, Trafik- och gatumiljöplan

Stockholms stad, 2017 c, Trygghetsmätning

Stockholms stad, 2008, Stockholm- en stad för alla

Stockholms stad, 2018 b, Översiktsplan för Stockholm

TMR, 2011, Värdering av stadskvalitet

Tyrens, 2018, Centralstationsområdet Trafik - nulägesanalys

UN Habitat, 2014, A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles - Urban Planning Discussion Note 3

UN Habitat, 2012, Urban Planning For City Leaders,

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se