

Klarabergsgatan och delar av City

Vägledning för
stadsrummets
gestaltning



Stockholms
stad

2015-05-22

lågupplöst

Innehåll

1. Inledning	4
2. Omfattning	5
3. Förutsättningar	6
4. Historisk tillbakablick	7
5. Ett attraktivt stadsliv	8
6. Analys av området	10
7. Övergripande mål	12
8. Gestaltungsprinciper	14
9. Förslag	20
10. Provisorisk utformning	36
11. Källor och pågående utredningar	38

Medverkande

Stockholms stad, Trafikkontoret

Håkan Söderlund, projektledare

Anders Willner, projekteringsledare, Hifab

Linda Cronebäck, bitr projektledare, Rockstore

Liselott Luhr, teknikstöd, landskapsarkitekt, Sweco

Konsultgrupp

Lovisa Näswall, uppdragsansvarig gestaltning, WSP

Karl-Johan Tomczak, ansvarig landskapsarkitekt, Treeline

Kalle Dinell, ansvarig arkitekt, DinellJohansson

Moa Andrén, arkitekt, DinellJohansson

Adam Lind, arkitekt, DinellJohansson

Tove Grönwald, landskapsarkitekt, WSP

Förord

Området runt Sergels Torg är internationellt känt som en av de mest konsekvent genomförda modernistiska miljöerna i världen. Den ursprungliga miljön hade en rad kvaliteter. Bland dessa kan nämnas en variation i skala, från det storskaliga rummen och de höga byggnaderna ner till den mänskliga skalan genom omsorg om detaljer och flera attraktiva mötesplatser. Genom åren har många av de ursprungliga kvaliteterna gått förlorade genom en rad tillägg.

Just nu pågår flera stora och omfattande projekt i området. Stockholms stad renoverar de gamla betongkonstruktionerna och kommer att byta ut tätskikt, beläggning och möbler samtidigt som gaturummet byggs om och förbereds för spårtrafik. Detta innebär att det finns tillfälle att återskapa några av de ursprungliga kvaliteterna som gått förlorade genom åren. Den långa byggtiden innebär dessutom möjlighet att prova vissa idéer i full skala. De sommarinstallationer som gjorts 2013 och 2014 är exempel på detta.

På 1950-talet, när området planerades var bilen i centrum och optimerades därför för biltrafik. I dag gäller motsatta planeringsideal där gående, cyklister och kollektivtrafik är prioriterade framför bilar. Målet med detta program är att skapa en god helhet och tillföra den mänskliga skalan, där den nya spårvägen ska ingå som ett självklart och integrerat element i helheten. Det ska finnas plats för möten, tillfälliga händelser och ett attraktivt stadsliv.

1. Inledning

Syfte och bakgrund

Vägledning för stadsrummets gestaltning är en sammanfattning av stadens intentioner och visioner för Sergels torg och intilliggande stadsrum.

Vägledningen ska kunna kommuniceras med berörda sakägare och förvaltningar. Det ska även ligga till grund för den bygghandling som ska tas fram i samband med renovering av tåtskikt och betongkonstruktioner samt Spårväg Citys nya dragning.

Under arbetet med Spårväg City har det visat sig att det i framtiden inte blir möjligt att på ett tillfredställande sätt inrymma nödvändiga funktioner på Klarabergsgatan. En bilfri gata med breddade gång- och cykelbanor, större torgytor samt buss- och spårvagnstrafik har utretts (*Trafikanalys Klarabergsgatan*,

april 2013) och ligger till grund för denna vägledning som även omfattar övre delarna av Sergels torg samt anslutande gator och offentliga rum som berörs av renoveringen av tåtskiktet.

Trafik

Sveavägen samt Klarabergsgatan är hårt trafikerade. Samtidigt är Klarabergsgatan en av de gator som har flest gående i City. Gatan utgör för många den genaste förbindelsen mellan kollektivtrafik, arbetsplatser och shopping i City. Antalet gående är idag ca 40 000 per dygn och tidvis uppstår trängsel.

Cykling sker idag framförallt i blandtrafik. Området har tät busstrafik och många hållplatser vilket skapar en otryg situation för cyklister.

Hastighetsbegränsningen är idag 50 km/h vilket innebär låg standard vid blandtrafik. Cykelflödet på Klarabergsgatan är 1500 cyklar per dygn vilket kan jämföras med Vasagatan (vid Tegelbacken) som har 6000 cyklar per dygn och Kungsgatan med 4000 cyklar per dygn.

Området är väl försörjt med kollektivtrafik med tunnelbana, pendeltåg, spårväg, fjärrtåg och tät busstrafik.

Parkering sker i parkeringshus i närområdet samt på kringliggande gator. Varudistribution och avfallstransporter sker i huvudsak från lastfar.


Området är relativt tillgängligt och användbart för personer med funktionsnedsättning. De stora hindren för personer med rörelsenedsättning är nivåskillnader samt brister i entréernas tillgänglighet.

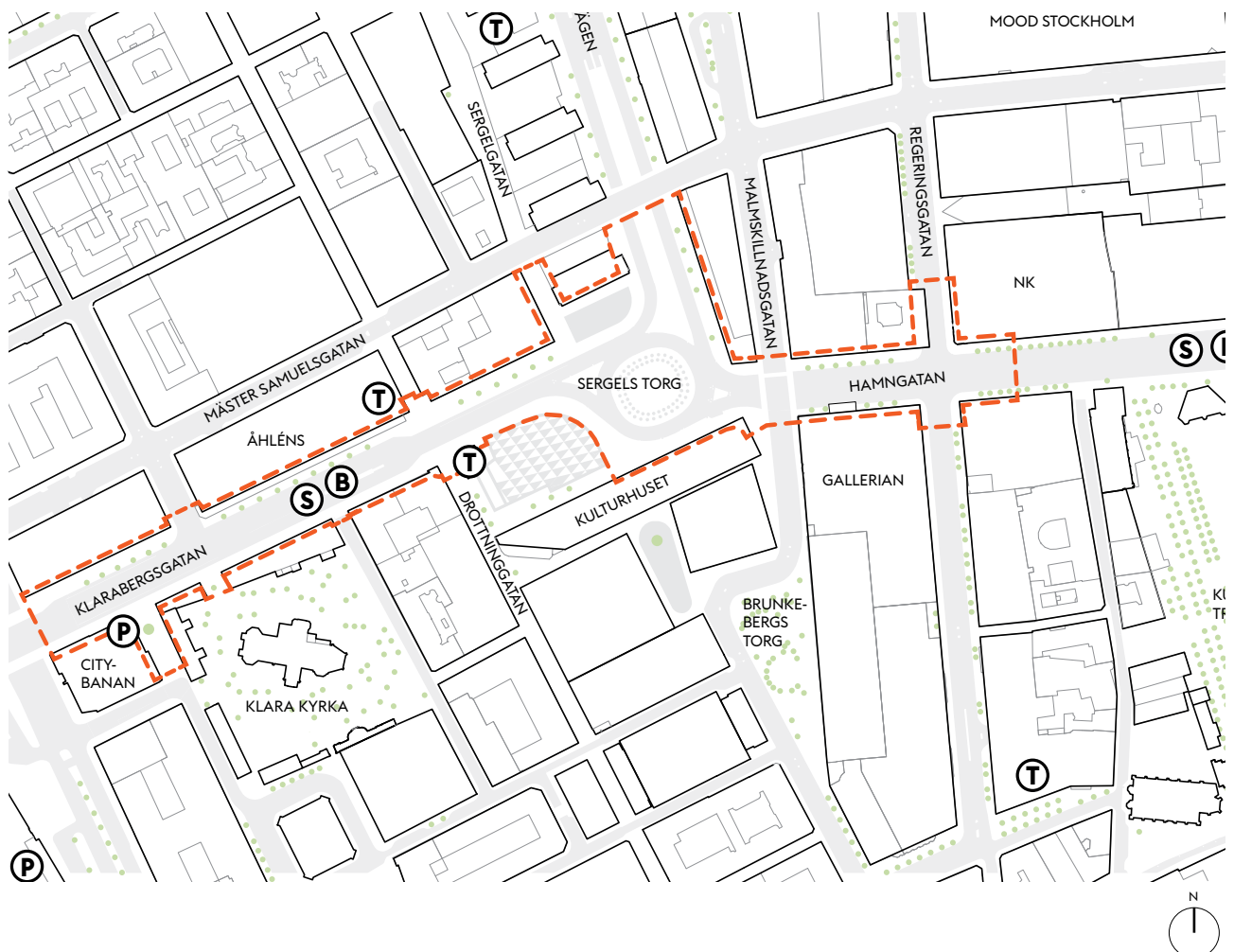


Illustration av spårväg samt bilfritt alternativ på Klarabergsgatan.

2. Omfattning

Vägledningen inkluderar Klarabergsgatan, Sveavägen fram till Kungsgatan, Sergels torgs gatuplan, delar av Sergelgatan samt Hamngatan fram till Regeringsgatan. Programmet följer i huvudsak gränsen för tätskiktsrenoveringen, med undantag av Sveavägens förlängning.

- | | | | |
|----------|------------|---|---------------------------|
| J | JÄRNVÄG | S | SPÄRVÄG |
| P | PENDELTÅG | B | BUSS |
| T | TUNNELBANA |  | GRÄNS TÄTSKIKTSRENOVERING |



3. Förutsättningar

Pågående projekt

Ett antal projekt och nya planeringsförutsättningar kommer att påverka framför allt Klarabergsgatan men även intilliggande områden.

Citybanan är den nya pendeltågstunneln under innerstaden. Den ska öppnas 2017 och kommer att få en ny stationsbyggnad med entré mot Klarabergsgatan vid Klara Västra Kyrkogata.

En omfattande renovering av betongkonstruktionerna under Klarabergsgatan, Sergels Torg och Hamngatan pågår. Denna samordnas med förlängningen av Spårväg City. I samband med tätskiktsrenoveringen kommer gatmöbler och gatubeläggningar att bytas ut. Arbetena beräknas vara klara 2018.

Spårväg City som idag trafikerar sträckan mellan Sergels Torg och Waldemarsudde invigdes 2010. Spårvägen förlängs från Djurgårdsbron till Ropsten via den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. I Ropsten kopplas spårvägen ihop med Lidingöbanan. Den förlängs även från dagens sluthållplats på Hamngatan till Klarabergsgatan.

Planeringsunderlag

Arbetet med Sergels Torg och dess angörande gator kan ses som en del i cityutvecklingen.

I Stockholms stadsplanering finns dokument av betydelse för projektet. Det är främst Stockholms översiktsplan 2010, Promenadstaden, samt det tematiska tillägget 'Den gröna promenadstaden' som är en strategi för utvecklingen av park och natur, 'Framkomlighetsstrategin' för Stockholm 2030 är en strategi för inriktningen beträffande trafikslagen i Stockholm där de kapacitetsstarka färdmedlen - gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

I ovan nämnda dokument är intentionen att stärka den offentliga miljön som en attraktiv vistelsemiljö med gaturum som ger plats åt gående med parker och torg av hög klass.

Detta gäller både i befintliga miljöer och i nybyggnadsområden. En förutsättning för att uppnå målen är att det finns en vilja att genomföra förändringar i det befintliga och att prioritera vad som ska få plats i stadsrummet.

I februari 2013 antogs en ny cykelplan för Stockholm av kommunfullmäktige. Denna innehåller mål och åtgärder för stadens cykelplanering samt en handlingsplan för hur målen ska nås. Målet är att öka andelen cyklande. Klarabergsgatan är utpekad som ett pendlingscykelstråk.

Analyser visar att antalet gående kan öka från dagens 40 000 per dygn till ca 85 000 per dygn år 2030. Den ökade gångtrafiken beror främst på utbyggnaden av Citybanan och Spårväg City.

Tidigare utredningar

Ett flertal utredningar har redan tagits fram eller håller på att tas fram inom aktuellt område, bland annat avseende belysning. Dessa listas i kapitel 14, Källor och pågående utredningar.



Spårväg City

4. Historisk tillbakablick

Sergels Torg ingick i en större vision för förnyelsen av de centrala delarna i Stockholm, där Sergelgatan med de fem Hötorgsskraporna, Sveavägen och Klarabergsgatan vid sidan om torget var de viktigaste delarna. Ambitionen var att bygga ett nytt, luftigt och ljus centrum för en ny framtid.

Sergels Torg stod färdigt 1967. Det hade då tagit 32 år att planera platsen och sju år att bygga den. Ytterligare sju år skulle det sedan dröja innan Kulturhuset var klart och Edvin Öhrströms kristallskulptur fanns på plats. Det var många funktioner som skulle samsas på torget och det är också förklaringen till att det byggdes i två plan. Platsen var tänkt som ett nav i en större trafiklösning som förutom Sveavägen också skulle inbegripa en trafikled från Norr Mälärstrand

till Nybroplan via Klarabergsgatan och Hamngatan. Samtidigt skulle torget fungera som ”huvudentré” till cityområdet för tunnelbane- och tågresenärer från Stor-Stockholm och resten av landet. Och sist, men inte minst, skulle Sergels Torg tjäna som stadens nya fest-, evenemangs- och demonstrationsplats.

Sergels Torg är en sammansatt och komplex plats som består av ett antal upplösta och hopvävda rumsligheter, samtidigt som det uppvisar flera för sin tid innovativa och unika formgrepp. För att få karaktär på cirkulationsplatsen anlätades den danske matematikern och författaren Piet Hein, som bytte ut föreslagna cirkelfragment mot en kurva med kontinuerligt varierande krökning, en superellips. Såväl fontänen som

glaslokalen under denna har den speciella formen. Utmärkande för Sergels Torg är kanske annars det svart-vita triangelmönstret, som i själva verket är en grafisk lek som utgår ifrån platsens olika lutningar. Syftet var att göra den stora ytan fattbar för ögat, kanske inte minst viktigt när man ser platsen från den generösa, gradängliknande trappan vid Drottninggatan, som är ett av torgets viktigaste element.

Som en del av ursprungsidén ingår de svart-vita linjemönstren – inverterade vid byggnadernas entréer – på trottoarerna utmed Klarabergsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Mönstret var ett medvetet grepp för att hålla samman miljön i City och Sergels Torg.



David Helldén och Jörgen Kjærgaard vid den stora Sergels Torgs-modellen från 1960. Förutom triangelmönstret på den lägre nivån framträder här också tydligt de svart-vita linjemönstren på trottoarerna.

5. Ett attraktivt stadsliv

Under det senaste århundrandet har det skett en förändring i synen på stadens offentliga rum. Användningen av stadsrummet har gått från att präglas av nödvändighet till att allt mer handla om frivillighet och rekreation. Stadsrummen har utvecklats från rationella platser för transporter och handel, till urbana vardagsrum med uteserveringar och fokus på upplevelser. Detta ställer nya krav på det offentliga rummet och ett fokus på stadslivskvalitéer.

Den danske arkitekten Jan Gehl har under lång tid utvecklat parametrar för att analysera och beskriva hur platser fungerar. Några av hans mest intressanta metoder gäller uppdel-

ningen av hur människor använder platser och vilka grundläggande kvalitetskriterier som måste vara uppfyllda. Gehl delar in användningen av stadsrum i tre typer av aktiviteter; nödvändiga, frivilliga och sociala.

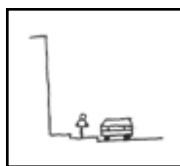
Nödvändiga aktiviteter är vardagliga sysslor som måste genomföras, som att åka till jobbet, handla mat eller vänta på bussen.

Frivilliga aktiviteter är sådana som är kopplade till rekreation, som människor får lust med när vädret tillåter och stadsrummet är inbjudande.

Sociala aktiviteter beskriver platser där man interagerar med varandra, aktivt eller passivt.



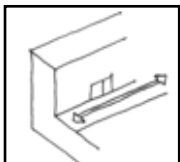
Bilder som visar nödvändiga aktiviteter som dominerar platsen idag, t ex att vänta på bussen och förflytta sig till och från jobbet.



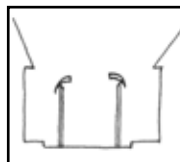
Cykelbanor bör vara skilda från fordonstrafik.



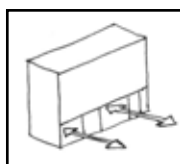
Platser i staden ska utstråla trygghet genom en omhändertagen miljö, fria siktlinjer och god tillgänglighet till kollektivtrafik.



Gångbanor ska vara kontinuerliga, sammanhängande och fria från ogenomtänkt placerad möblering.



Gator och platser bör vara väl och strategiskt ljussatta.



Bottenvåningars fasader bör vara transparenta och ha många entréer mot gator med stora gångflöden.



Möjligheten att på ett enkelt sätt röra sig till fots genom staden stärker ekonomin då fler människor passerar och kan stanna till vid butiker och restauranger.

Åtgärder som främjar ett attraktivt stadsliv, Public Spaces, Public Life - Gehl, J. and Gemzøe, L. (2004)

I stadsrum med låg kvalitet förekommer endast nödvändiga aktiviteter. Till exempel kan bullrande trafikrum och torftiga utemiljöer göra att folk skyndar förbi så fort som möjligt och aldrig stannar upp. I motsatta fall kan bra stadsrum ge möjlighet till alla tre typer av aktiviteter. Sådana stadsrum har stor potential att utvecklas till attraktiva platser med rikt folkliv dit människor aktivt söker sig eller stannar upp.

Gehl beskriver också ett antal grundläggande kvalitetskriterier som karakteriserar ett bra stadsrum. Det beskrivs ibland som en pyramid med faktorer som skydd och komfort i basen och njutning i pyramidens topp.

Med skydd menar Gehl att platser måste upplevas som säkra med skydd mot trafik och olyckor, brottslighet och obehagliga upplevelser.

Komfort handlar om faktorer som ger möjligheter att kunna röra och uppehålla sig, att se och prata samt genomföra aktiviteter. När en plats har dessa grundläggande värden är det möjligt att se njutningen, att kunna utnyttja alla kvaliteter, attraktioner och rikedomar som finns i ett väl fungerande stadsrum. Det mänskliga perspektivet är centralt för att uppnå bra stadslivskvalitéer. I ett bra stadsrum finns platser dit människor själv söker sig eller stannar upp. Dessutom sägs inkluderande och dynamiska offentliga rum öka ett områdes attraktivitet och stärka den ekonomiska utvecklingen.

Trafikkontorets direktiv gällande upplåtelse

Uteserveringar och mindre evenemang är positivt, men den förväntade fördubblingen av antalet gående samt stadens egen möblering i form av grönska, belysningsstolpar, bänkar, cykelställ m m kommer att begränsa möjligt utrymme för eventuellt tillkommande upplåtelse.

För att hålla ihop det nya gaturummet som en enhet och ge tillräckligt utrymme för fotgängare, bör öppenhet och fria siktlinjer eftersträvas.

När Klarabergsgatan är färdigställd görs en bedömning beträffande möjliga och lämpliga upplåtelse såsom t ex uteserveringar och eventuellt låncyklar.



Sittmöjligheter med överblick på Brighton New road, Gehl Architects.



Exempel på uteservering utmed fasad med utblick över gatuliv på Klarabergsgatan.

6. Analys av området

Områdets styrkor och svagheter

Hötorgscity, Sergels Torg och Klarabergsgatan med omgivning planerades under 1950- och 60 talen med bilismen i fokus. Utformningen är präglad av den tidens ideal och tro på bilen som stadens främsta färdmedel. Dagens situation ser annorlunda ut. Med en stor befolkningstillväxt måste kollektiva färdmedel samt gång- och cykeltrafikanter prioriteras. Områdets struktur och gatornas utformning präglas dock än idag av stora trafikytor i jämförelse med gång- och cykelbanor.

Storstadspulsen i området är intensiv och Sergels Torg är i det närmaste en ikonisk plats, känd för demonstrationer, firanden, folkfester och dessutom en självklart mötesplats. Trappan har under generationer varit en mötesplats för tidens subkulturer.

Det intilliggande Kulturhuset är en mötesplats över generationsgränser och bidrar med sina många olika aktiviteter och verksamheter med en mångfald av besökare under stora delar av dygnet.

Trots det stora folklivet har dock detta "stadens hjärta" en del problem, bland annat med kriminalitet och otrygghet, särskilt på de nedre delarna av Sergels Torg.

Den stundtals stora trängseln på gångbanorna gör att gatumiljön kan upplevas som rörig där gående är ständigt utsatta för en visuellt orolig miljö. Det är svårt att stanna upp och det finns få mötesplatser och sitt- och viloplatser med uppsikt över folkliv.

Det saknas kontrast och diversitet i stadsmiljön. Gångtrafiken är styrd till de redan trånga huvudstråken. Det är

dåligt med tvärförbindelser. Många återvändsgränder för gående gör det svårt att orientera sig i området. Det finns en komplexitet med de olika nivåerna som bidrar till detta.

Kopplingar för gående och cyklister mot Strömgatan och vattnet är svaga.

Delar av området har en hög arkitektonisk kvalitet men är eftersatt vad gäller underhåll. Ett helhetsgrepp för gestaltningen saknas och vissa tillägg i miljön brister i både kvalitet och rumsligt sammanhang.

Det finns också behov av mer grönska och sittmöjligheter. Området innehåller otydliga rum, baksidor, trängsel, trafikstörda miljöer, dåligt underhåll och tillägg av bristande kvalitet.

- Befintlig målpunkt
 - Potentiell målpunkt
 - Befintlig kommunikationsnod
 - Ny kommunikationsnod
- B buss
 J tåg
 S spårvagn
 T tunnelbana



+ Området har ett centralt och välkänt läge i staden med många viktiga noder.

■ Det är svårt att hitta från huvudgångstråk (hel linje) till mindre tydliga gångstråk och passager i området (streckad linje). Ett flertal gator är återvändsgränder för gående och cyklister.



Många platser har ett fint solläge.



Mycket folk i rörelse bidrar till en levande stadsmiljö.



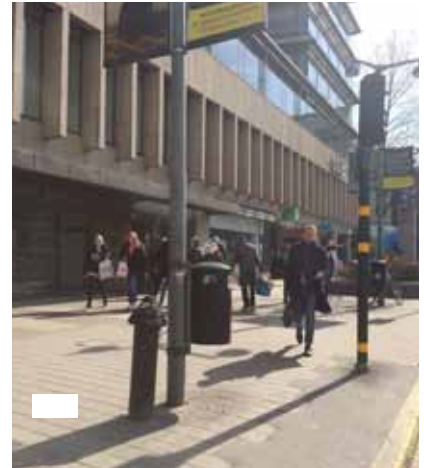
Stundtals uppstår trängsel vilket bidrar till att miljön upplevs som stressig och svår att orientera sig i.



Fria ytor med plats för tillfälliga installationer och evenemang bidrar till en föränderlig och flexibel miljö.



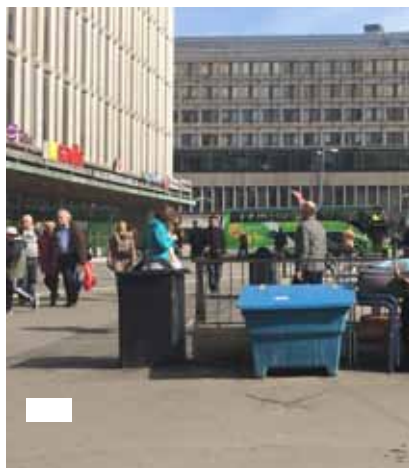
Få sittplatser i bra lägen.



Tillägg och möblering med låg kvalitet. Markbeläggning lagad med asfalt.



Välkänd miljö med flera landmärken.



Många objekt utan samordning bidrar till en rörig miljö.



Planerat för bilar. Få naturliga mötesplatser.

7. Övergripande mål

Orienterbarhet

- Tydliggöra och förstärka områdets identitet, stråk och viktiga målpunkter.
- Stärka struktur och kopplingar - skapa en tydlighet mellan olika stadsrum.
- Freda vissa zoner från upplåtelse för t ex uteserveringar och reklamskyltar samt övrig gatumöblering.
- Förstärka sambandet mellan den övre och nedre nivån vid Sergels Torg.

Kvalitet och omsorg

- Höja kvalitetsnivån i gestaltningen.
- Verka för samspel, kontinuitet och långsiktig hållbarhet i val av material.
- Eftersträva omsorg om detaljer.
- Förbättra underhållet och förvaltningen.

Skala

- Verka för ökad diversitet i karaktär och skala i området.
- Tillföra möbler och träd av hög kvalitet samt i olika storlek och skala.

Upplevelsvärden

- Verka för tydligare och fler mötesplatser för olika målgrupper.
- Öka antalet offentliga sittplatser.
- Verka för en balans mellan offentliga och privata verksamheter.
- Eftersträva en flexibel användning av det offentliga rummet.
- Området upplevs tryggt och trivsamt genom förbättrad belysning där de arkitektoniska kvaliteterna tillvaratas.

Orienterbarhet



Landmärken och målpunkter stärker platsers identitet.



Med tydliga stråk och fria siktlinjer blir rummet mer förståeligt.



Sergels Torgs unika markmönster är en kontrast mot omgivningen och ger torget en stark identitet.

En tydlig hierarki mellan olika gatu- och stadsrum samt fria siktlinjer gör det enklare att hitta.

Kvalitet och omsorg



Omsorg om detaljer, räcke och marmorsockel på Soltorget.



Raoul Wallenbergs Torg, gång- och körytor är integrerade och gestaltade till en helhet.



Omsorg om detaljer, specialritad markplatta på Sergels Torg.

Kvalitet i detaljer och välsköta stadsmiljöer signalerar trygghet samt bidrar mycket till upplevelsen av en plats.

Skala



Storskaliga gaturum behöver kompletteras med möblering, träd och avgränsade platser.



Den sociala gemenskapen stimuleras av att det finns en mänsklig skala i storskaliga stadsrum.

Upplevsvärden



Mötesplatser och sittplatser för olika målgrupper behövs i staden.

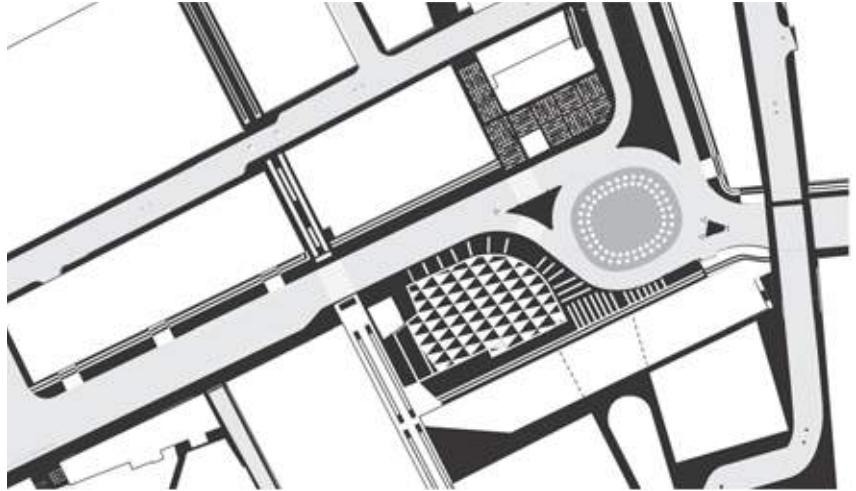


Fler mötesplatser för stadens invånare och besökare ökar diversiteten i stadsmiljön. Det ger positiva effekter för både offentliga och privata verksamheter.

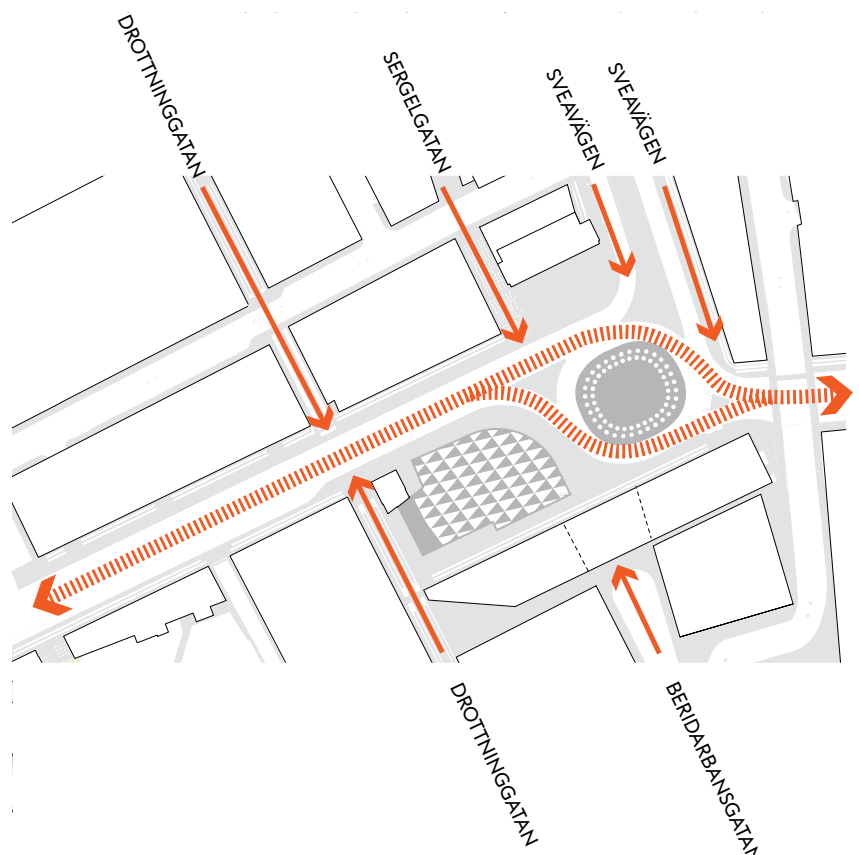
8. Gestaltungsprinciper

Före

Klarabergsgatan bryter av gångstråken. Kraftfull markgrafik förstärker gatorna i området, men det är svårt att orientera sig i det stora gaturummet. Ett flertal olika markbeläggningar bidrar till att miljön upplevs som rörig.



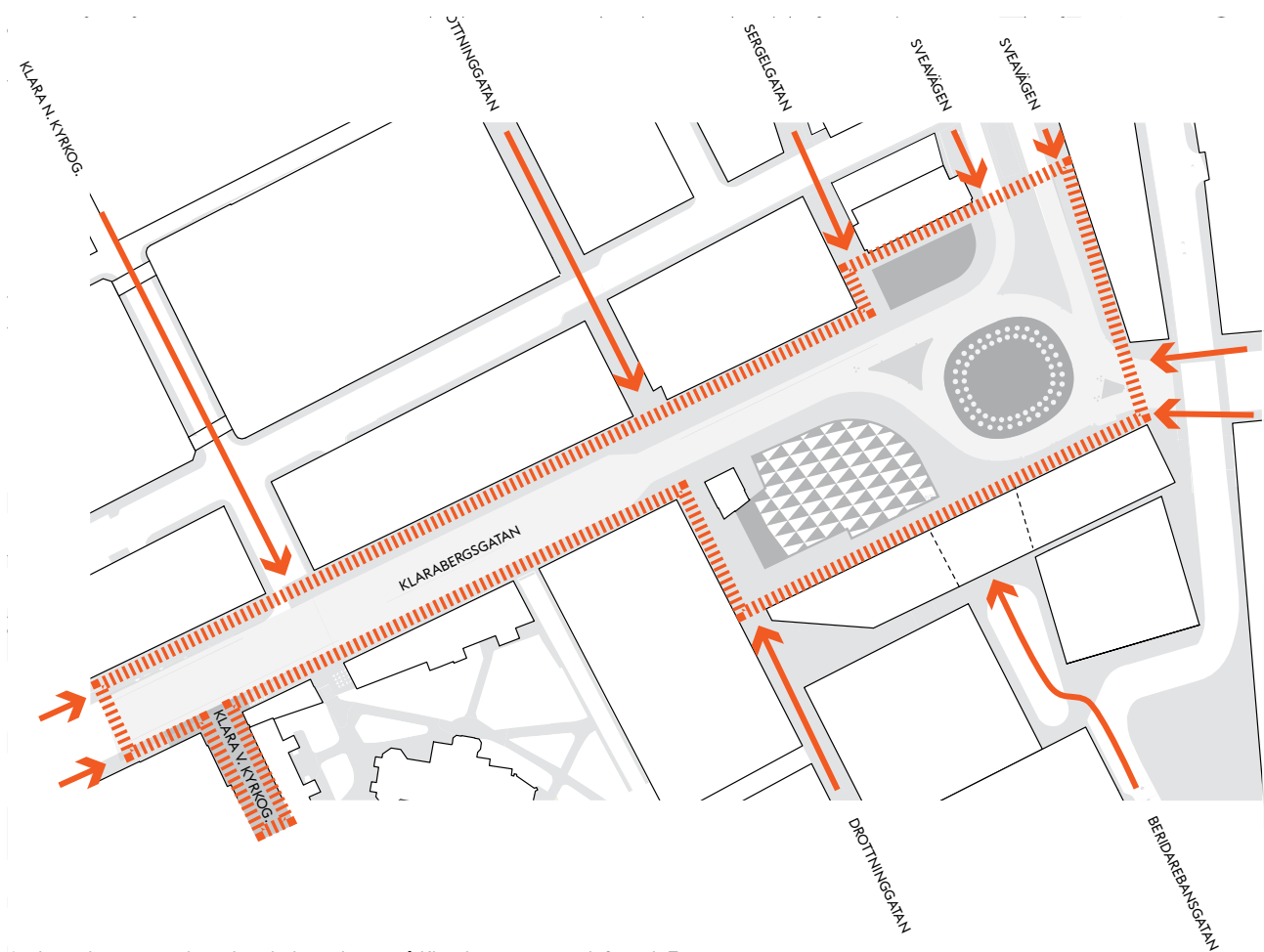
I området finns många olika beläggningar från olika tidsepoker. Mönstren understöder inte platsens rumslighet.



De anslutande gatorna bryter av Klarabergsgatans mönsterläggning, de stora trafikytorna medför att gaturummet får en dominerande längsgående riktning. Klarabergsgatan är en bred barriär som kantas av förhållandevis smala gångbanor, kontakten mellan gatans norra och södra sida är svag.

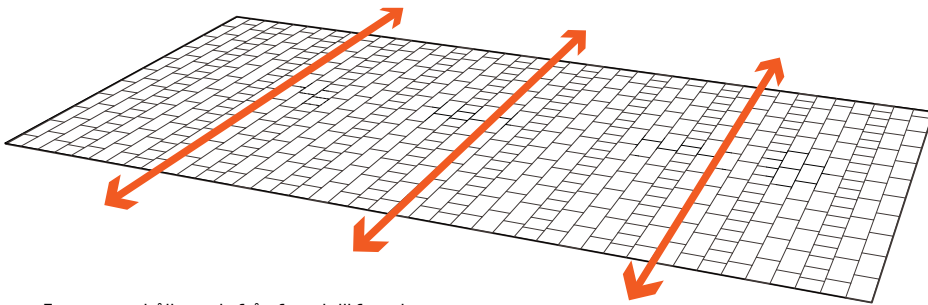
Efter

Ett nytt, sammanhängande golv från fasad till fasad tar upp möten mellan omgivande gator samt stärker rumsligheten. Torg och platser i det stora rummet lyfts fram med avvikande beläggning.



Anslutande gator underordnas belägningen på Klarabergsgatan och Sergels Torg.

Golv - en sammanhållen markbeläggning



Ett sammanhållet golv från fasad till fasad

Principer för golvet

Betongplattor med kulör och dimensioner som ingår i standardsortiment.

Utgå från ursprungsidén, se kap 4, vad gäller markmaterial och mönster på alla gator förutom på Klarabergsgatan och Soltorget där ytorna omdisponeras då gatan blir bilfri.

Klarabergsgatan får ett sammanhållande grundmönster med en karaktäristiskt men lågmäld struktur.

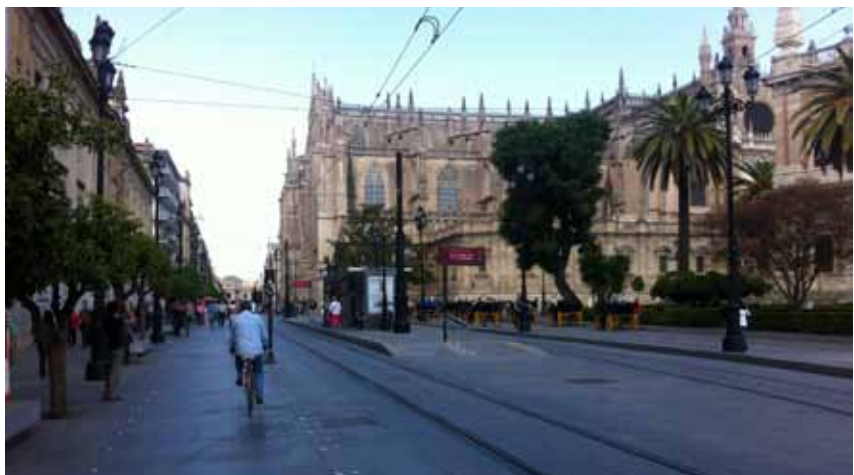
Grundmönstret på Klarabergsgatan accentueras för att stärka viktiga platser som Soltorget och Klara Västra Kyrkogata framför entrén till Citybanan.

Ledstråk ska samordnas med beläggning vad gäller uttryck och material.

Ledstråk förtydligar Klarabergsgatans riktning vid öppna platser där fasader saknas, t ex vid Klara Västra Kyrkogata och Nils Ferlins torg.

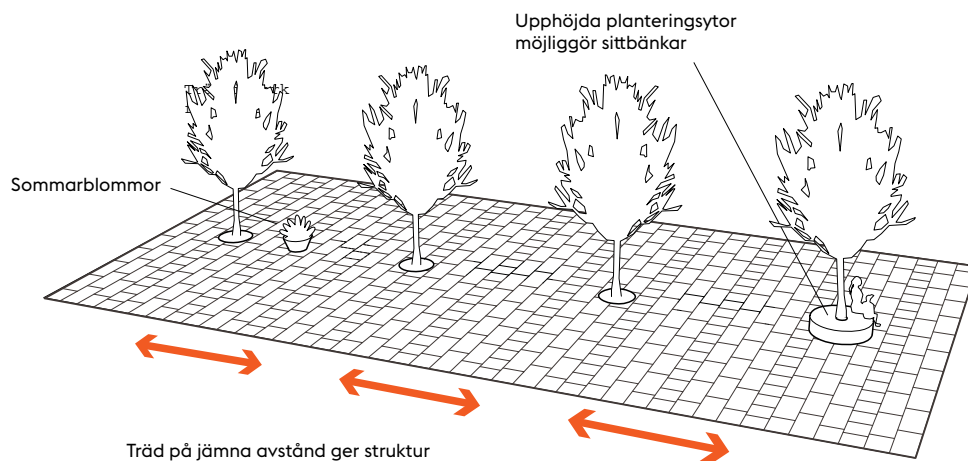


Exempel på sammanhållen, randig markbeläggning.



Enhetlig markbeläggning och spårvagn i stadsmiljö, Sevilla.

Grönska - träd ger struktur



Principer för grönskan

Träd med trädgaller.

Träd i upphöjda planteringsytor om utrymmet för växtbäddar saknas.

Regelbundet avstånd mellan träd på huvudgator.

Oregelbunden trädplacering möjlig på sidogator.

Sommarblommor placeras i möbleringszoner.



Sommarblommor följer Stockholms stads blomsterprogram.

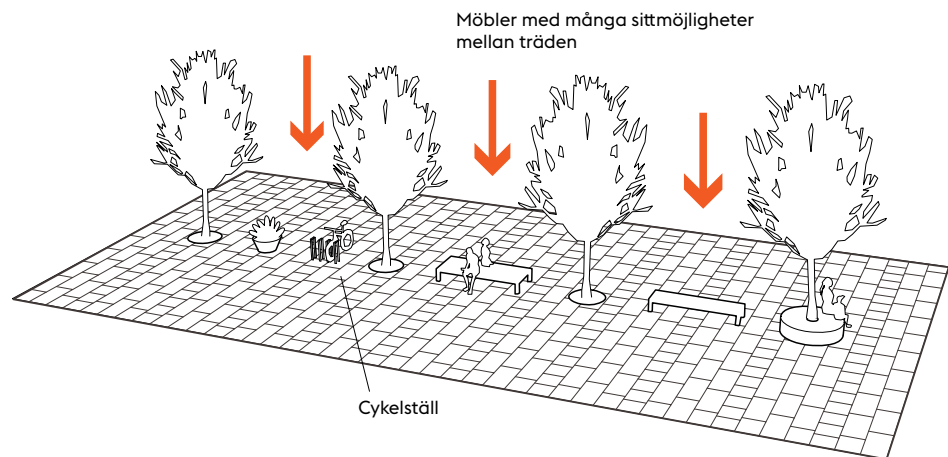


Upphöjd planteringsyta med sittmöjlighet.



Träd som har en rumsbildande effekt i gatumiljön används. Gatuträd har en positiv effekt på stadsmiljön, både ur trivsel- och klimatsynpunkt.

Möblering - lätta möbler mellan träd



Principer för möblering

Raka möbleringszoner. Möbler och utrustning, så som träd, soffor, skräpkorgar, cykelställ o dyl, placeras i linje.

Samordning av möbler och markbeläggning.

Soffor av lätt karaktär med möjlighet att sitta i flera riktningar.

Runda soffor runt träd på vissa platser.

Möbler ska uppfylla de krav avseende tillgänglighet, underhåll mm som ställs i Stockholms stads möbelprogram.

Uteserveringar placeras utmed fasad.

Varuskyltning bör ej förekomma då det är ont om utrymme på grund av de höga flödena av fotgängare.

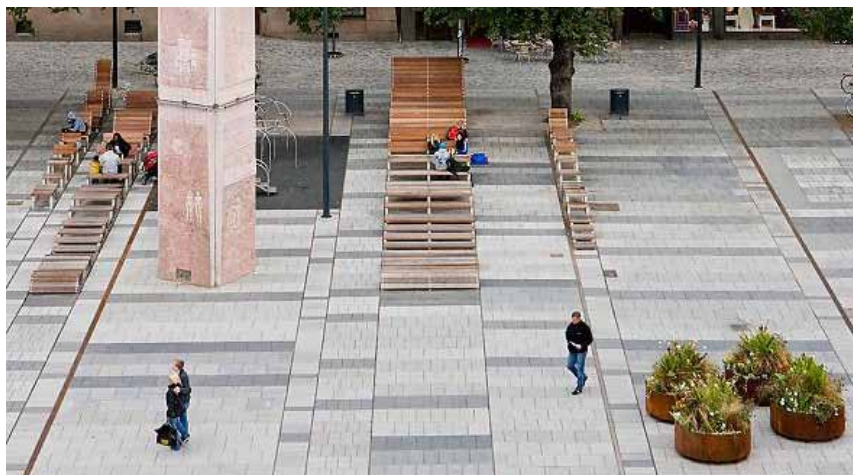
Låncykelstationer, försäljningsplatser, postlådor m m kan eventuellt placeras i möbleringszonen om bedömningen av utrymmesbehoven efter områdets färdigställande visar att det är möjligt och lämpligt.



Exempel på dubblsidig sittbänk i trä och galvat stål.

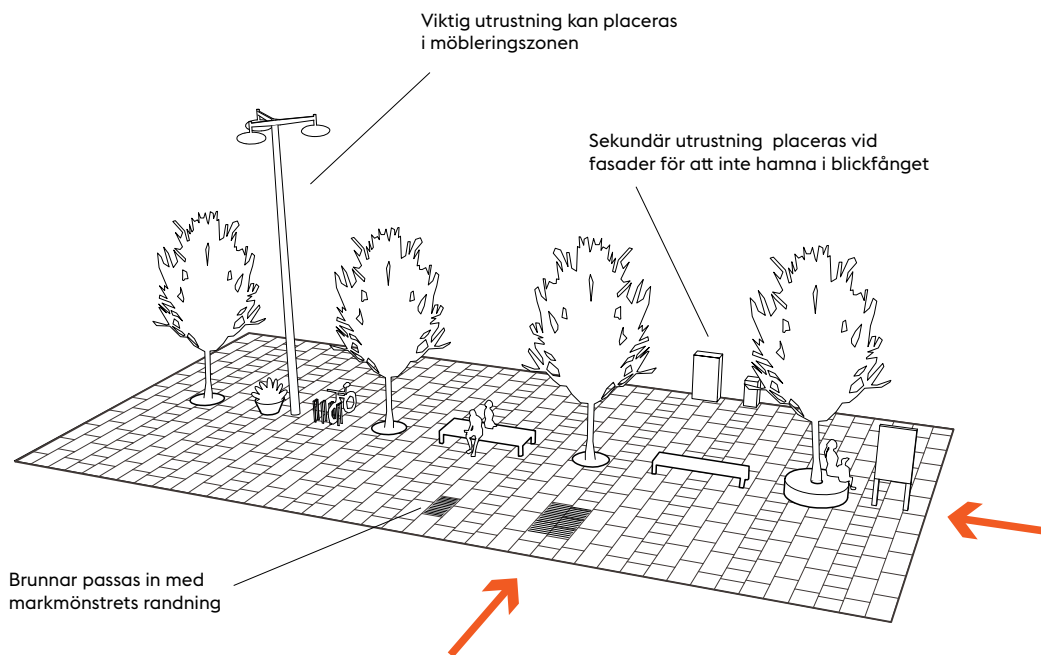


Exempel på sittbänk runt träd i trä och galvat stål.



Samordning av möbler och markbeläggning, Stortorget Gävle.

Teknisk utrustning



Principer för utrustning

Utrustning som till exempel teknik- och elskåp samordnas och placeras invid fasader.

Brunnar och luckor i mark får en gemensam ram och samordnas med markbeläggnings riktning.

Utrustning i möbleringszoner ska vara koordinerad och av hög kvalitet.

Nödvändiga skyltar samt stadens informationsskyltar/orienteringstavlor mm ska inordnas i möbleringszonen.

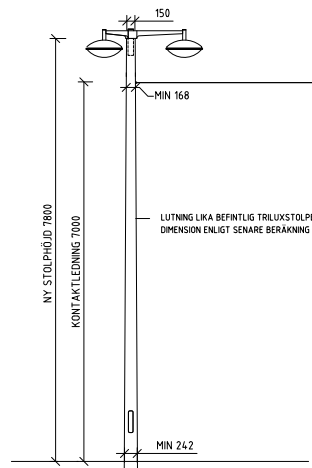
Belysning enligt belysningsprogram som utgår från befintliga belysningsprinciper; triluxarmatur på stolpe, fasadspänd belysning, belysning under broar samt säsongsbetonad effektbelysning. Armaturerna utrustas med moderna och effektiva ljuskällor för att svara mot dagens krav på bra belysning i stadsmiljön, ökad trygghet och tillvaratagna arkitektoniska kvaliteter.



Nedstigningsluckor i aluminium utformas grafiskt.



Vissa brunnslock kan fyllas med samma beläggning som intilliggande mark.



Kombinerad belysningsstolpe och kontaktledning med triluxarmatur.

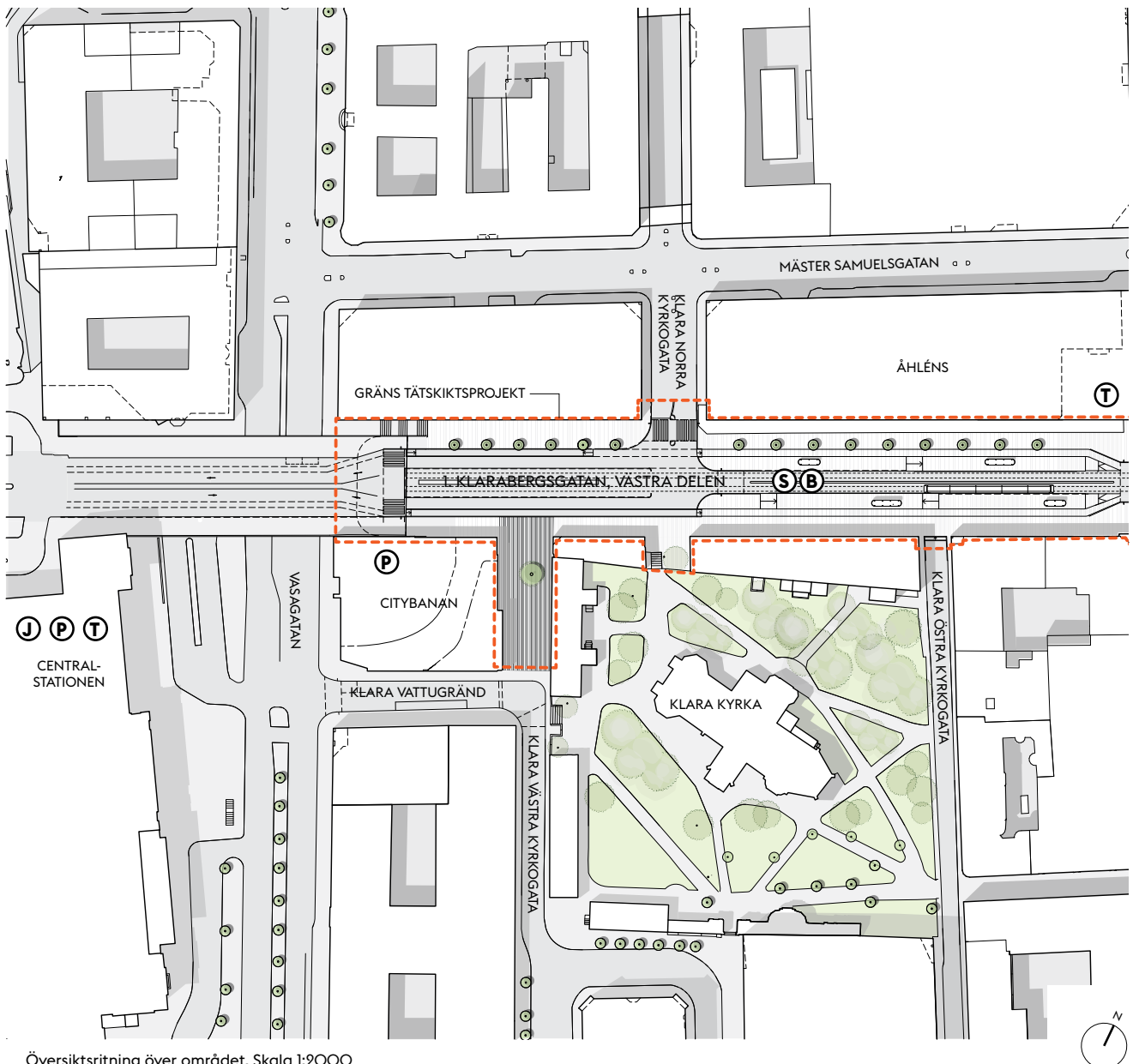


Teknik- och elskåp får ett enhetligt utseende och placeras mot fasader och murar.

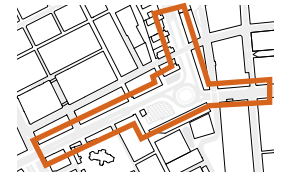
9. Förslag

Inom gränsen för tätskiktsrenoveringen har ett nytt förslag på beläggning och möblering tagits fram.










I den sammanhållna gestaltningen lyfts Soltorget och den nya platsen framför Citybanans entré fram genom avvikande markbeläggning.

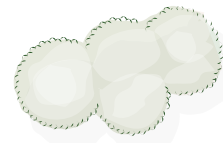


Översiktsritning över området. Skala 1:2000

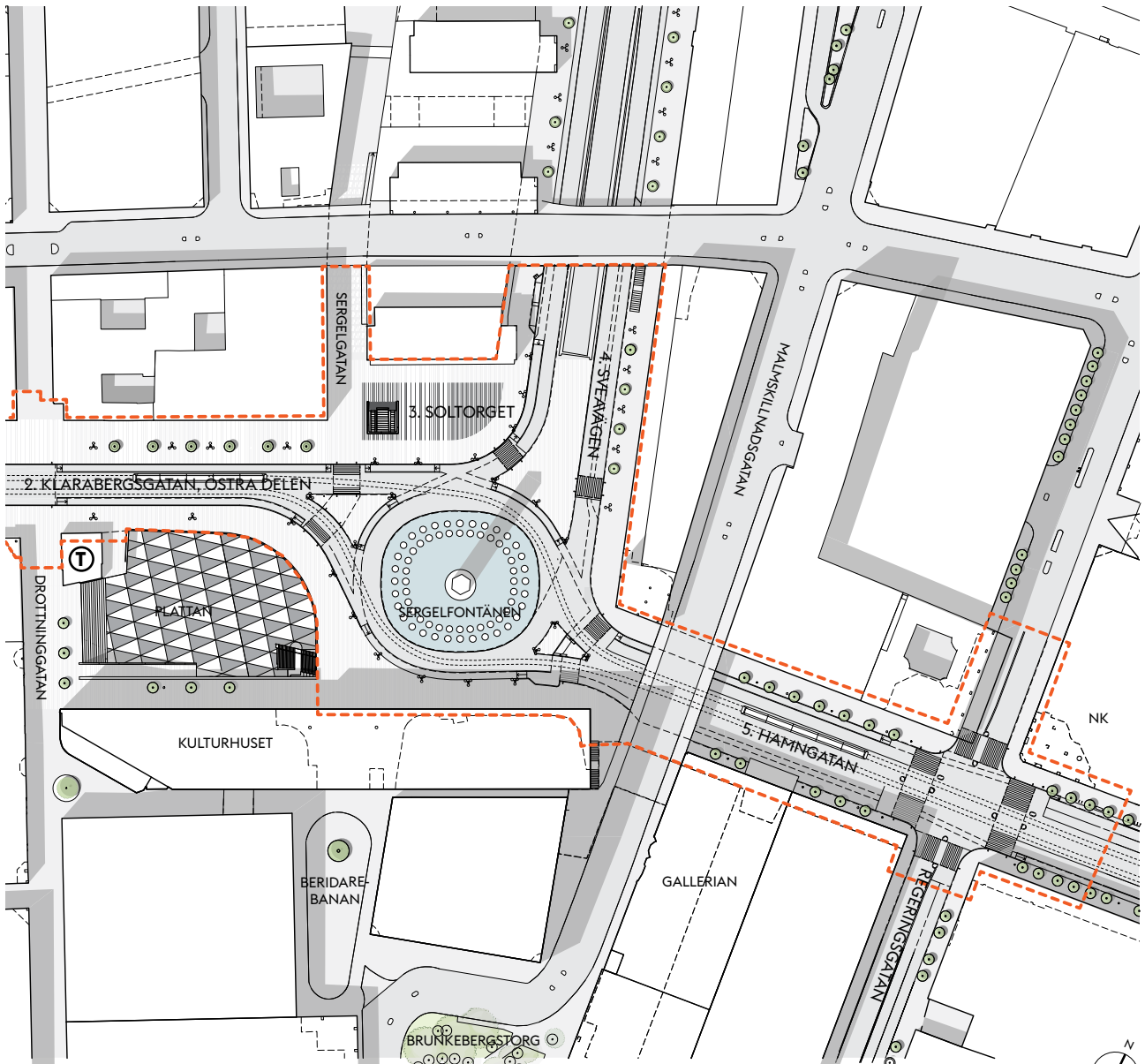


Teckenförklaring för områdesplaner

-  GRÄNS TÄTSKIKTSRENOVERING
-  ENTRÉ
-  SOFFA
-  SKRÄPKORG
-  VYPUNKT
-  TRILUXARMATUR
-  TRILUXARMATUR KOMBINERAD MED KONTAKTLEDNINGSTOLPE
-  KONTAKTLEDNINGSTOLPE
-  TRÄD I HÅRDGJORD YTA



TRÄD I GRÖNYTA



1. Klarabergsgatan, västra delen

Klarabergsgatan utgör i förslaget ett stiligt och levande stadsstråk, en flanörsgata snarare än en ett pendlarstråk. I den nya utformningen är gående, cyklist och kollektivtrafik prioriterade.

En förutsättning är ett helt bilfritt avsnitt på Klarabergsgatan, mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrundellen. En körbana för spårväg och bussar med hållplatser ordnas i gatans mitt. Hållplatserna samordnas med breddade ytor för gående och cyklist. De generöst dimensionerade gångbanorna tillåter gående och sittande. Möjlighet till uteserveringar eller andra upplåtelser kommer anpassas till framtidens gångströmmar och övrigt stadsliv. Förbipasserande får bättre överblick vilket bidrar till en positiv, livfull stadsmiljö. Gångbanor och plattformar kan ges en sammanhållen beläggning, vilket skapar en tydlighet

i gaturummet. Stoppblocken vid den västra plattformssändan utformas som en del av stadsrummet med avseende på material och utseende.

Cykelbanor separeras från gångytor med en kant och möblering. Utanför hållplatsområdet ordnas cykelbanor intill körbanan för spårväg och buss.

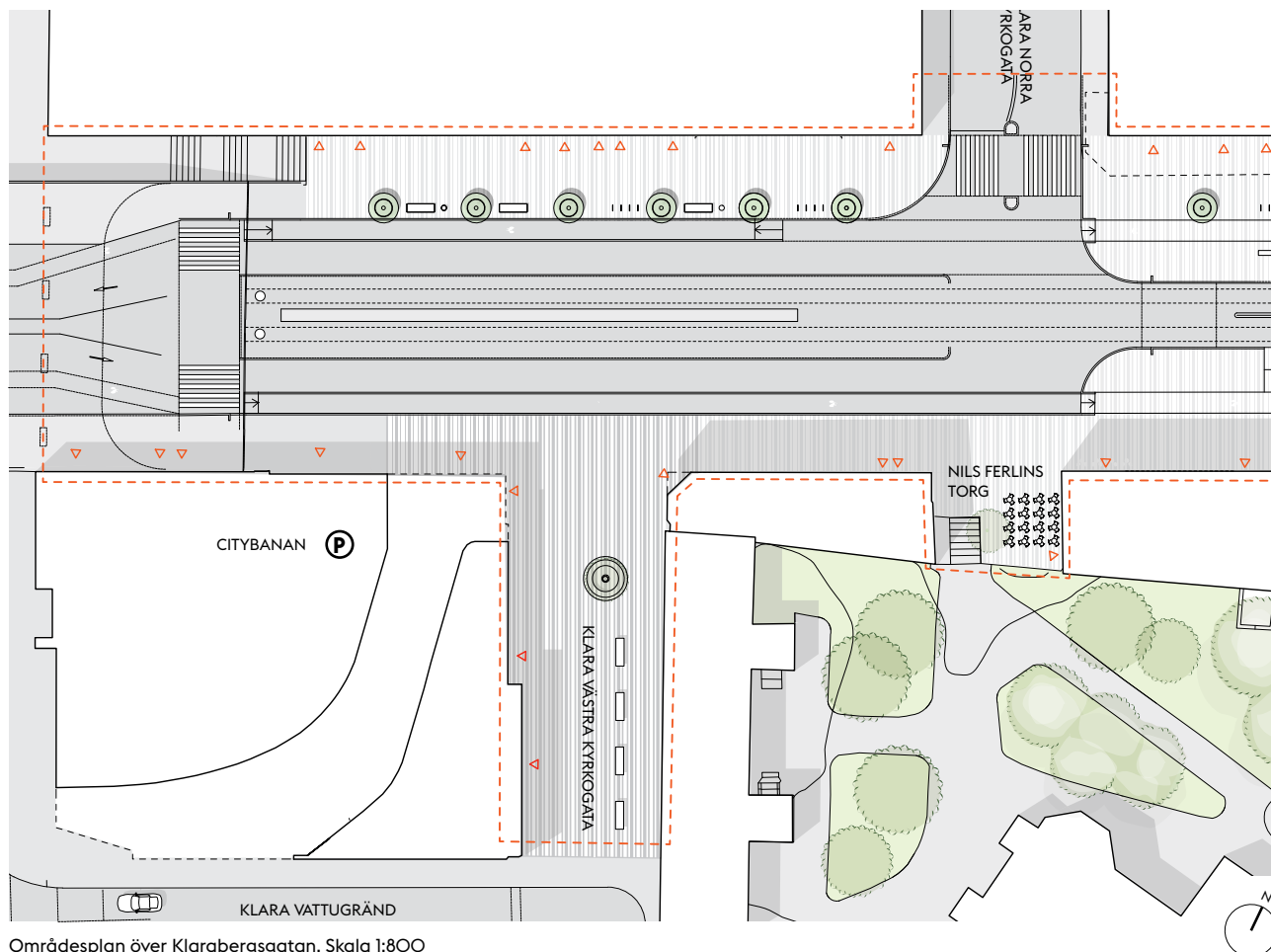
På gatans norra sida placeras soffor, cykelställ och skräpkorgar i en möbleringszon mellan träden. Möbleringszonen fungerar även som en separering mellan cykelbana och gångbana. Trädens placering kan behållas i sitt befintliga läge, vilket innebär en samordnad och rak trädrad utmed hela den norra gångbanan

På Klarabergsgatans södra sida är utrymmet för gångtrafikanter mindre. Här hålls större delen av gångbanan fri. Spårvagnens kontaktledningar spänns mellan husfasaderna i samma

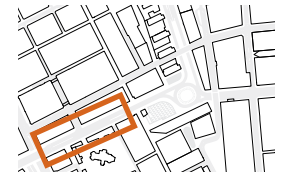
läge som den befintliga linspända belysningen. Där linspänning inte är möjlig samordnas kontaktledning och belysning i en stolpe med triluxarmatur.

Körbanan för kollektivtrafik mellan Sergels Torg och Klara Norra Kyrkogata får en avvikande beläggning i platsgjuten betong eller cementstabiliserad asfalt. På så sätt markeras den bilfria delen av Klarabergsgatan och hela körbanan inklusive spårvägens spårkropp får samma utseende.

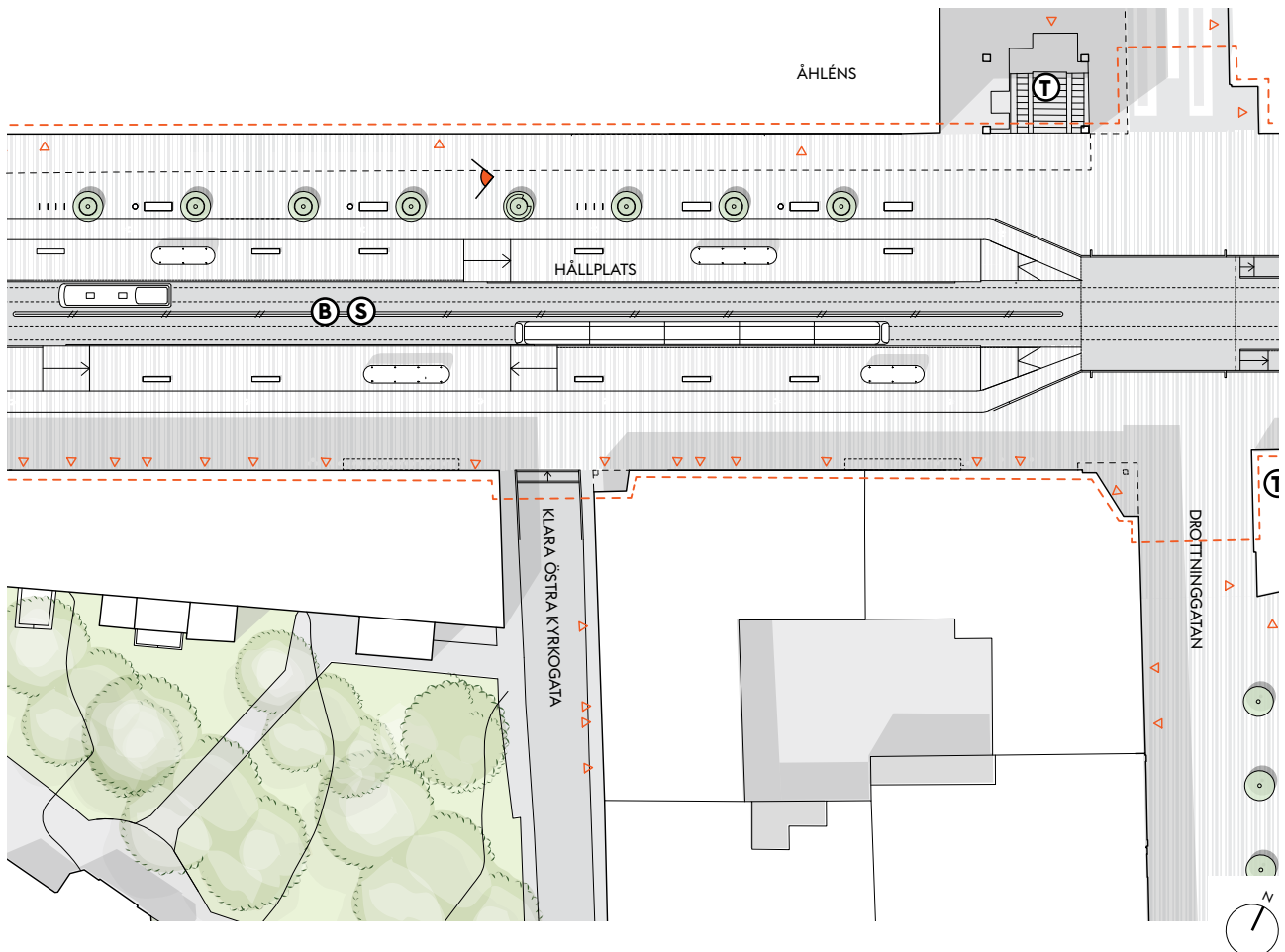
På Klara västra kyrkogata, intill Citybanans nya entré, skapas en torgliknande platsbildning. Torget markeras genom att beläggningen växlar från betong till natursten. Denna del av gatan blir helt bilfri bortsett från viss angöring till bostadsentréer.



Områdesplan över Klarabergsgatan. Skala 1:800



Utformning av Klarabergsgatans norra gångbana med möblering, trädplantering och en enhetlig beläggning på gångtytor och spårvagnsplattform.



1. Klarabergsgatan, västra delen, fortsättning

Orienterbarhet

Gatans identitet förstärks genom nya målpunkter som t ex Citybanans nya entré och den nya hållplatsen för Spårväg city. Den sammahållna beläggningen håller ihop stadsrummet och verkar identitetsskapande.

Kvalitet och omsorg

Dagens belamrade och bitvis slitna gaturum förenklas och en tilltalande helhet skapas genom att ta bort onödiga objekt och samla nödvändig utrustning och möblering i en gemensam zon. Plattformen för Spårväg City integreras i stadsrummet och ger en omsorgsfull helhet.

Skala

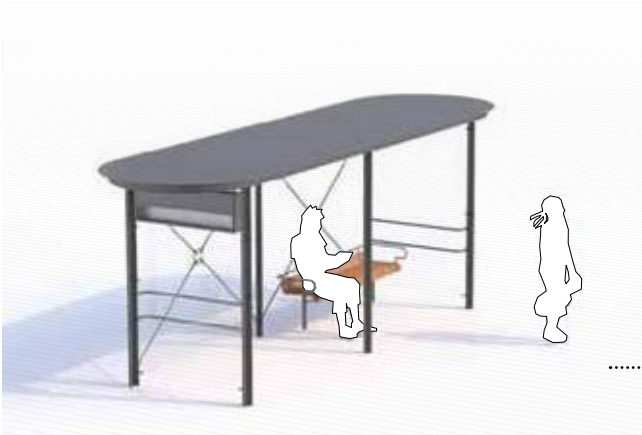
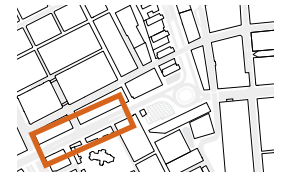
Den idag storskaliga och bildominerade miljön tillförs sitt- och mötesplatser såväl på gångbanan som på hållplatserna vilket ger platsen en mer mänsklig skala. På Klara västra kyrkogata vid Citybanans entré skapas en torgliknande yta som ger en välbehövlig mindre skala.

Upplevelsevärden

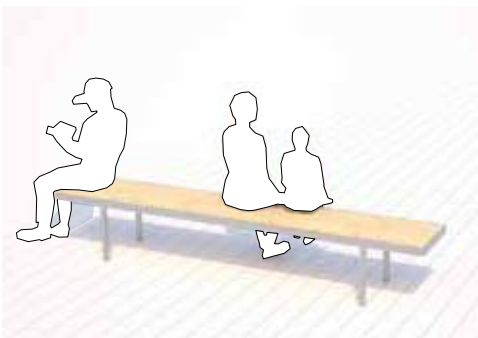
De tillförda sittplatserna gör det möjligt att på ett nytt sätt ta del av den livliga miljön där folkvimlet i sig innebär att mycket finns att se och uppleva. Med tanke på fotgängarströmmarna bör delar av de breddade gångbanorna på norra sidan av Klarabergsgatan hållas fria från möblering för att eventuellt kunna rymma tillfälliga händelser och evenemang.



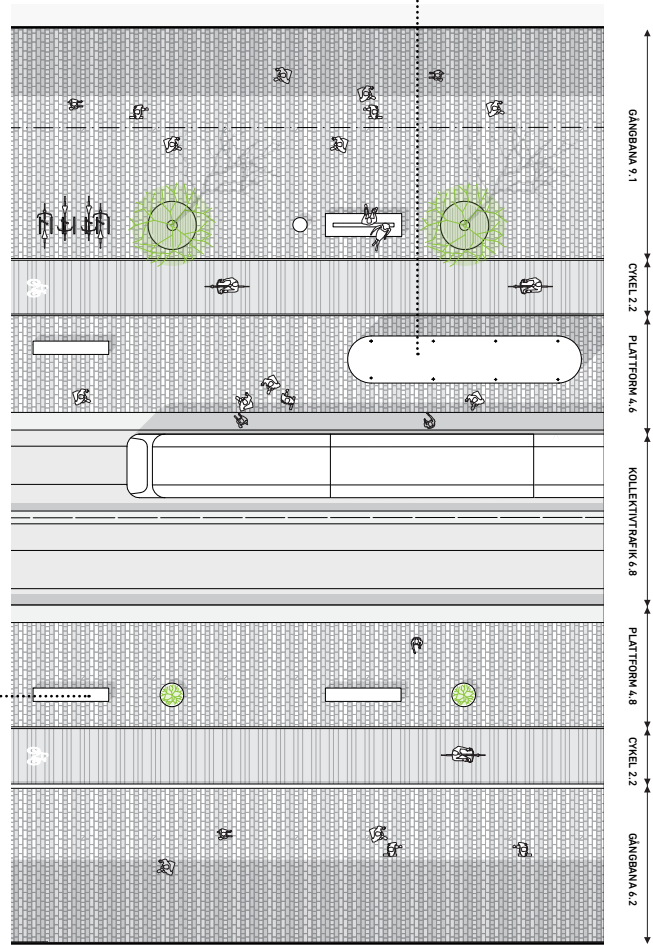
Sektionsvy över Klarabergsgatan. Bakom specialdesignade väderskydd för Spårväg city finns cykelbanan med märkmateriäl som skiljer sig från övriga ytor. Mellan gångbanan på gatans norra sida och cykelbanan finns en möbleringszon med trädplantering.



Uformning av väderskydd vid hållplats med tillgänglighetsanpassad sittplats.



Princip för utformning av sittbänk vid hållplats.



Utsnitt över Klarabergsgatan vid hållplats. Skala 1:200.
Disposition av gaturum samt beläggningsmönster av marksten i betong.

2. Klarabergsgatan, östra delen

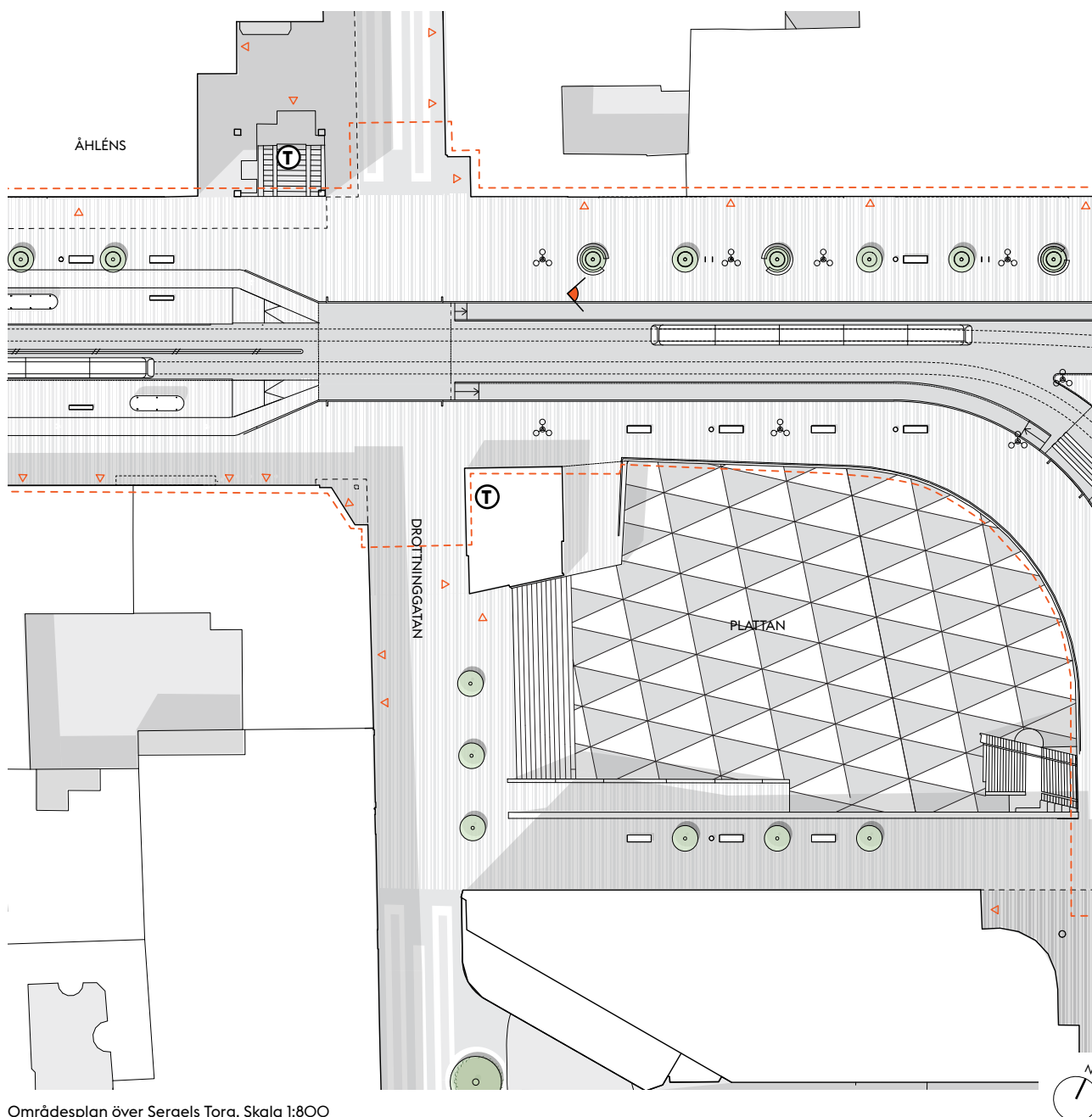
Klarabergsgatans östra del och Sergels Torg är en karaktärsfull plats som många känner till eller har hört talas om. I gestaltungsprogrammet behandlas torgets övre nivå som hänger ihop med anslutande gator. När biltrafiken minskar skapas möjlighet att krympa körbanan kring Sergelrondellen från två till ett körfält. Åtgärden skapar en värdefull möjlighet att öka utrymmena för gående och cyklister.

Området gestaltas som en helhet med en sammanhållen markbeläggning, där mindre platser och målpunkter ingår.

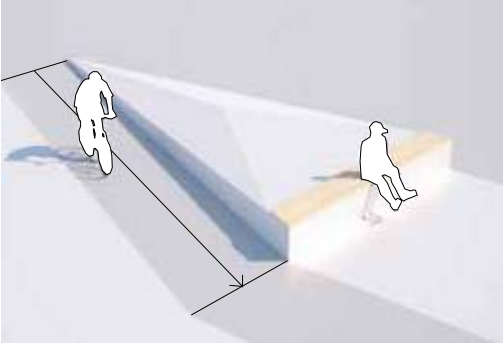
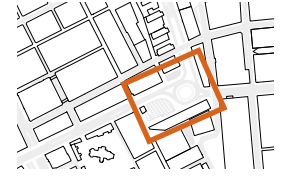
Körbanan för kollektivtrafik runt Sergels Torg föreslås få en beläggning av platsgjuten betong i en parallellförflyttad radie som utgår från superellipsen.

Beläggningen på Klarabergsgatans körbana utgörs av platsgjuten betong eller cementstabiliserad asfalt med samma utseende som spårkroppens betong. Radien på omgivande kantsten vid refuger och gångbanor anpassas också till superellipsens form.

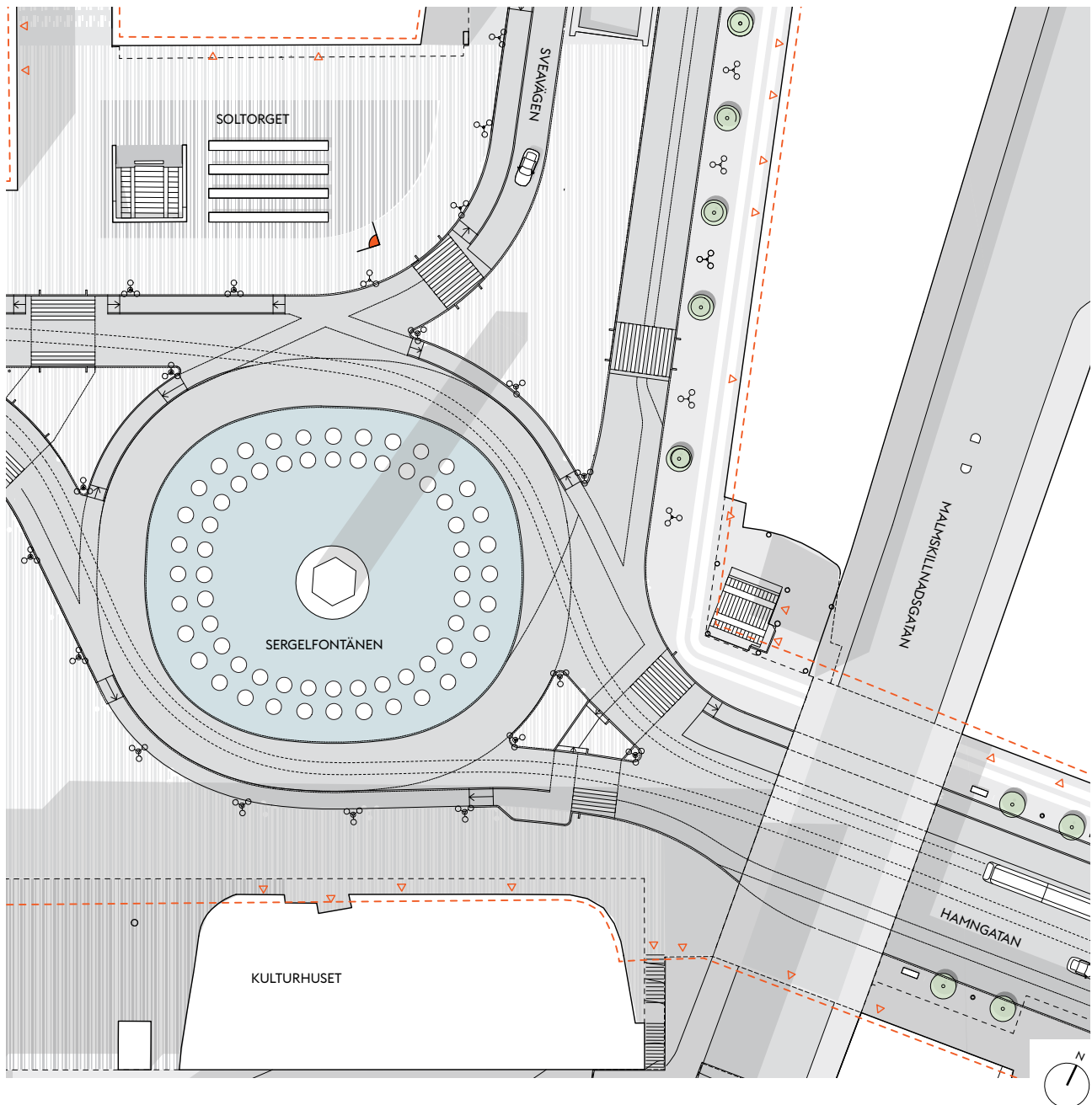
Anslutande gator, Sveavägen och Hamngatan, har beläggning av asfalt på körbanan, lika befintlig situation.



Områdesplan över Sergels Torg. Skala 1:800



Enkel idéskiss på plattformsavslut i betong med sittmöjlighet.



2. Klarabergsgatan, östra delen, fortsättning

I stort föreslås samma principer för Klarabergsgatans östra del om på den västra.

Orienterbarhet

Gatans identitet förstärks genom en tydligt sammanhållen gestaltning av stadsrummets golv och möblering. Soltorget lyfts genom markbeläggningen fram som en betydelsefull plats.

Kvalitet och omsorg

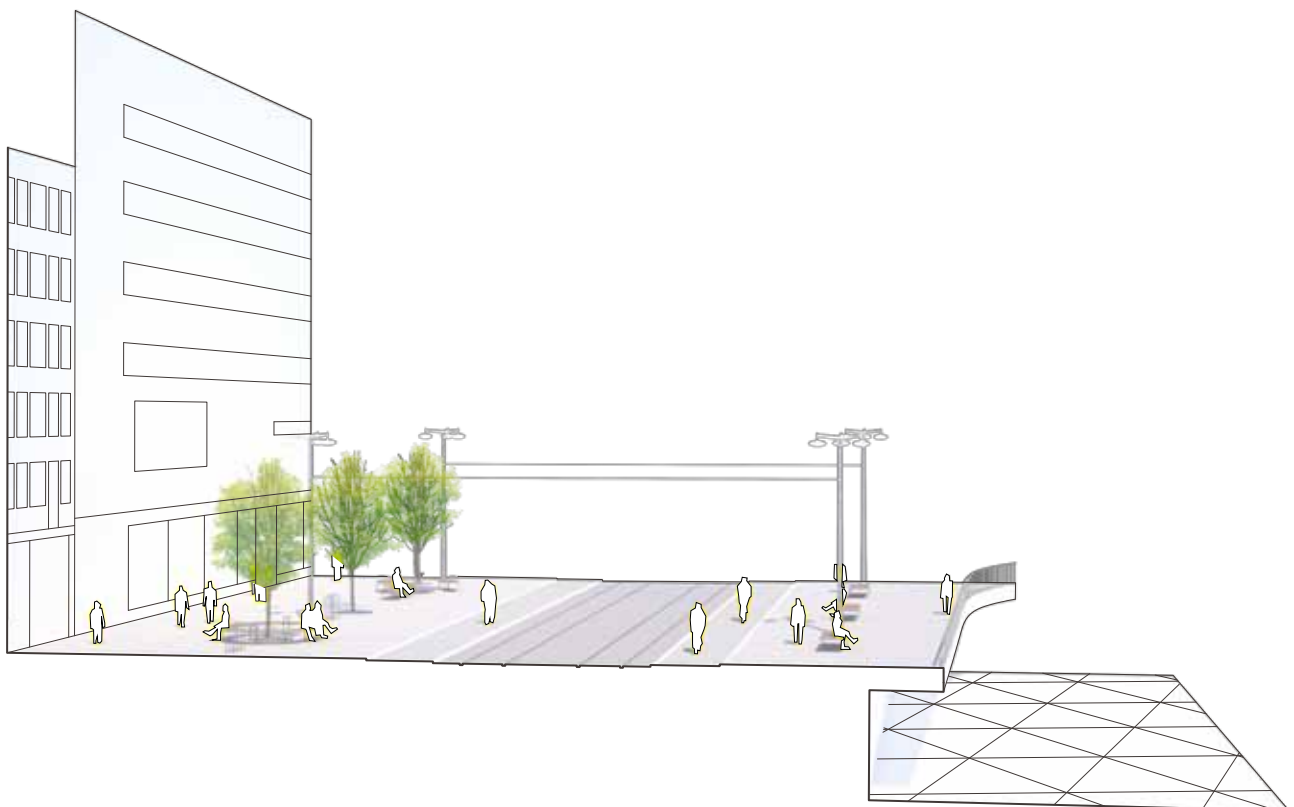
Dagens belamrade och bitvis slitna gaturum förenklas. En tilltalande god helhet skapas genom att ta bort onödiga objekt och samla nödvändiga utrustning och möblering i en gemensam zon.

Skala

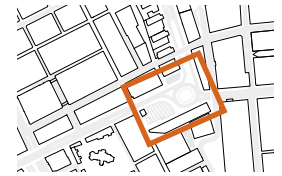
Den idag storskaliga och bildomineerade miljön ersätts till viss del med sitt- och mötesplatser vilket ger platsen en mer mänsklig skala.

Upplevelsevärden

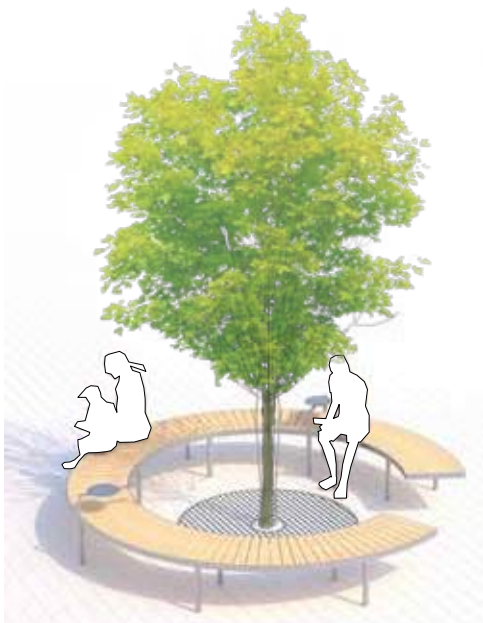
De tillförda sittplatserna gör det möjligt att på ett nytt sätt ta del av den livliga miljön där folkvimlet i sig innebär att mycket finns att se och uppleva. Klarabergsgatans södra gångbana, som gränsar mot 'Plattans' nedre plan, bör vara en öppen och generös yta med få tillägg av möblering. Med tanke på fotgängarströmmarna ska den så långt som möjligt hållas fri för att det inte ska bildas en barriär mellan de olika delarna i gaturummet.



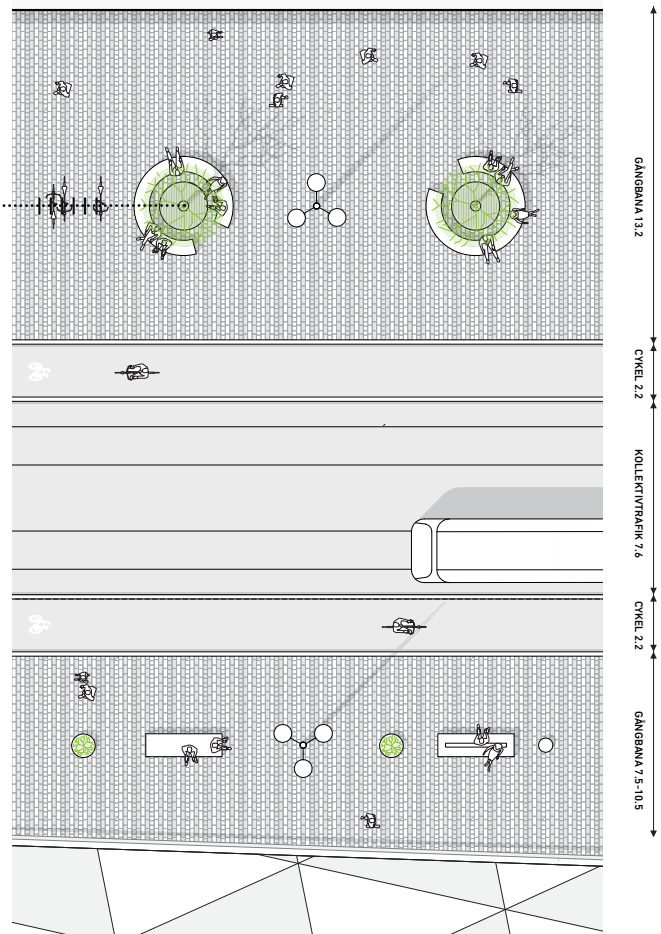
Sektionsvy över Klarabergsgatan och Sergels Torg. Kontaktledningsstolpar samordnas med belysningen. Runt träden sätts runda bänkar.



Vy mot Sergels Torg från Klarabergsgatan - möbleringszon, gångbana och triluxarmatur med tillhörande kontaktledning.



Princip för möblering runt träd.



Utsnitt över Klarabergsgatan och Sergels Torg. Skala 1:200. Disposition av gaturum samt beläggningsmönster av marksten i betong.

3. Soltorget

Orienterbarhet

Soltorget bildar ett intimt rum i det storskaliga stadsrummet med beläggning i samma mönster som övriga gaturum men i natursten istället för betong. Platsen förstärks ytterligare av den sammanhållna möbleringen.

Kvalitet och omsorg

Naturstensbeläggningen signalerar platsens dignitet i området. Placering av möbler samordnas med markbeläggning. Möbleringen håller hög kvalitet med möjlighet till olika sorters sittande.

Skala

Den tydliga skillnaden i markmaterial ger platsen en strikt ram som fylls med lekfulla element. Mellan bänkarna finns utrymme att placera till exempel träd och blommor under sommarhalvåret. Därmed möjliggörs vistelse nära grönska, till skillnad mot idag då grönskan har placerats i trafikrefuger.

Upplevelsevärden

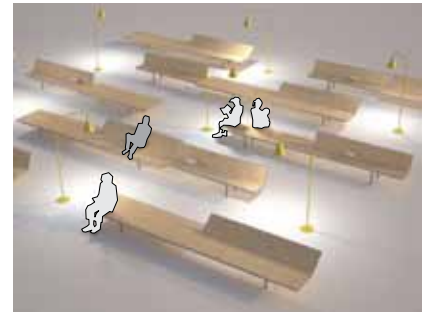
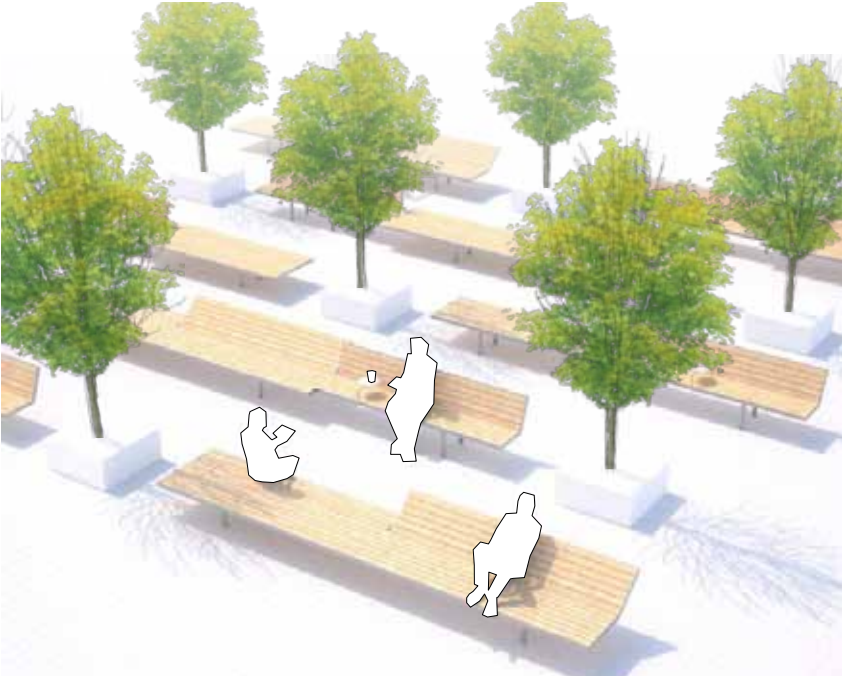
Det intensiva stadslivet utgör i sig en upplevelse och med den nya möbleringen blir det möjligt att både iakttas och vara en del av stadslivet. Sittmöblerna inbjuder till olika typer av sittande och informell lek. Möblerna placeras med mellanrum

som medger tillfälliga årstidsinstallationer. Möjlighet ges till olika upplevelser med variation på årstid respektive tid på dygnet. Kiosker och försäljningsvagnar bör undvikas på Soltorget's fria ytor på grund av det begränsade utrymmet, de stora fotgängarmängderna samt behovet av "fri" mötesplats.

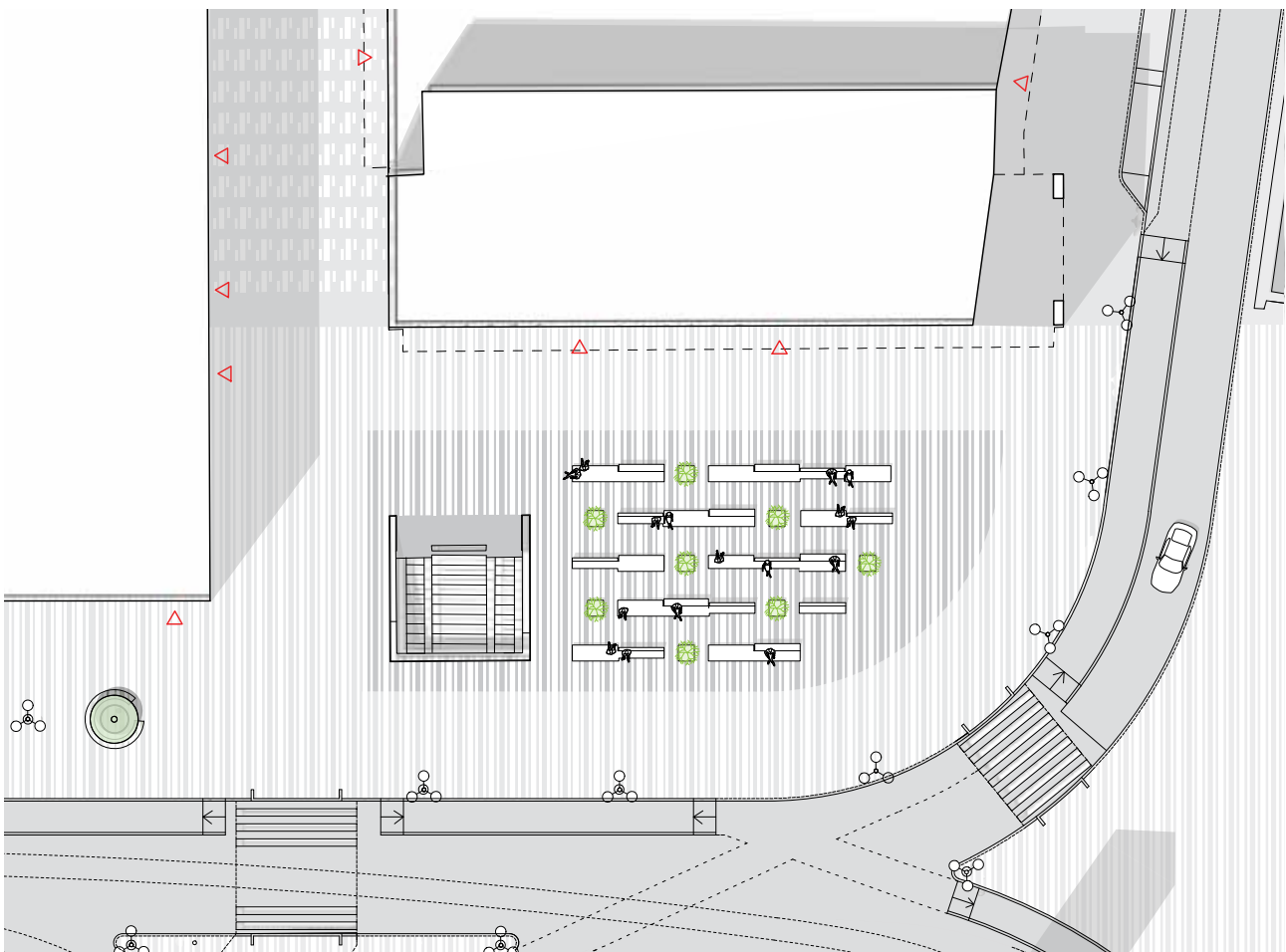
Då området färdigställts bör även här ske en bedömning om platsen tål ytterligare möblering i form av uteservering/uteserveringar utmed fasaden. Befintlig evenemangsyta på Soltorget, vid Sergelgatans mynning direkt väster om nedgången till "Plattan" bibehålls på försök.



Möblering på Soltorget, vy mot Klarabergsgatan. Sockeln vid tunnelbanans nedgång utförs exempelvis i samma marmor som ingår i torgets markbeläggning. Temporära trädådor på sommaren kan bytas mot exempelvis ljusinstallationer den mörka tiden av året.



Princip för möblering på Soltorget, mellan bänkarna finns plats för träd i lådor som vintertid kan bytas till exempelvis belysningsinstallationer, se bild till höger. Bilden visar principutformning av bänkarna vilka möjliggör olika typer av sittande och kan förses med armstöd.



Beläggning och möblering på Soltorget. Skala 1:500. Torgytan markeras genom att markbeläggningen skiftar från betong till exempelvis skiffer och marmor. Låglinjen på torget utgör gräns mellan de olika markmaterialen.



4. Sveavägen

Orienterbarhet

Markbeläggningen återställs till ursprunglig mönsterläggning från 1960-talet med tydlig svartvit grafik. Koppling med Hamngatan och Sergels Torg tydliggörs genom markgrafiken. Gaturummet rensas där möblering och trädplantering styrs till möbleringszoner för att ytterligare förstärka gatans identitet.

Kvalitet och omsorg

Där träden inte får tillräcklig jordvolym i marknivå används specialritade trädlådor med sittmöjlighet.

Skala

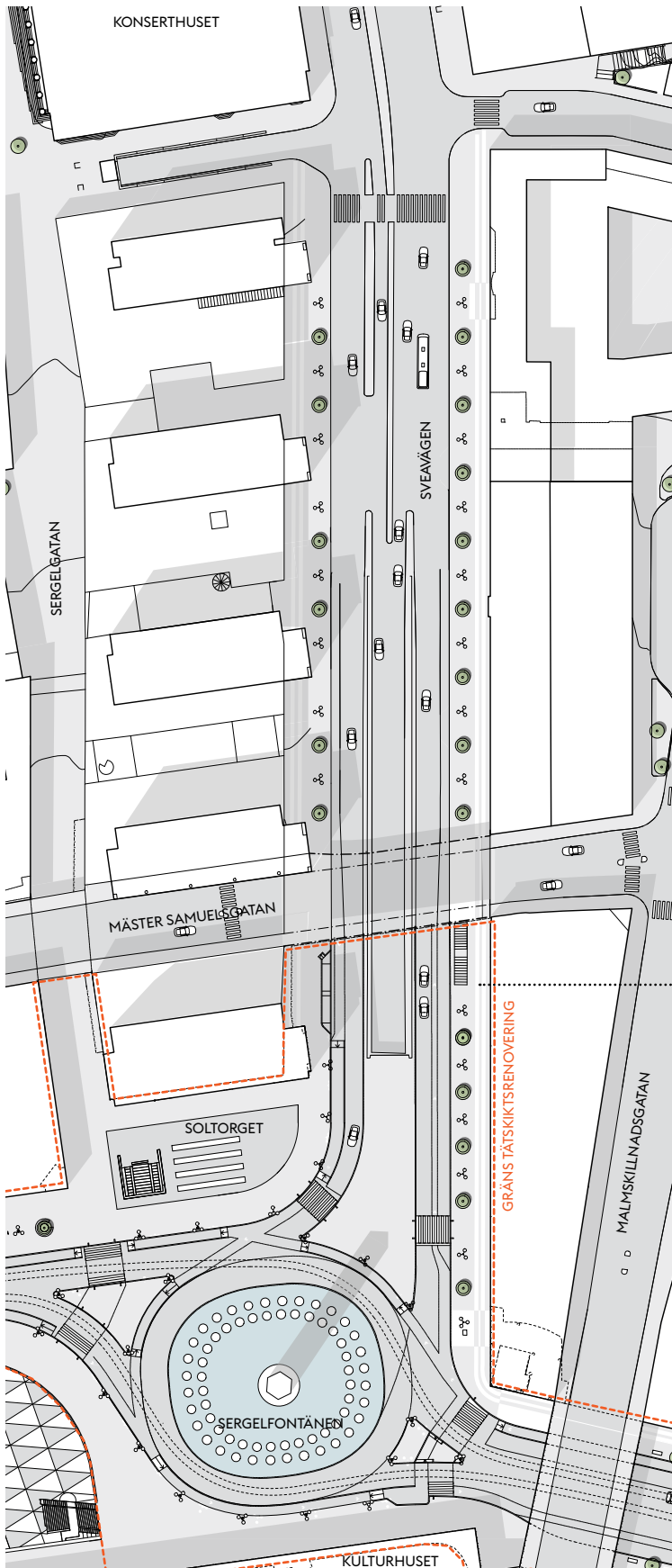
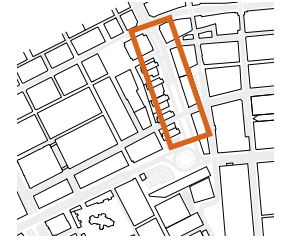
Sittbänkar runt träden ger bättre tillgång till grönska och rumslighet under och mellan träden. Möbleringszonerna bidrar till att på ett tydligt sätt bryta ner skalan i det annars storskaliga gaturummet.

Upplevelsevärden

Träd och fler sittplatser skapar en ny miljö där vistelsevärdena ökar. Träden är av hög kvalitet och med variationer mellan fler- och enstammigt för en dynamisk och livfull stadsbild.



Princip för utformning av upphöjd trädplantering med sittmöjlighet.



Områdesplan över Sveavägen. Skala 1:1500



Marken återställs med betongplattor i storlek 70x35 cm.

5. Hamngatan

Orienterbarhet

Hamngatan är en flanörsgata med stark identitet. Beläggningen åter-skapas med nya betongplattor i samma karaktäristiska svartvita beläggning som idag. Gaturummet ska ses över för att ett mer öppet intryck ska åstadkommas. Möblering och träd-plantering styrs till möbleringszoner för att ytterligare förstärka gatans karaktär.

Kvalitet och omsorg

Det befintliga mönstret bevaras men med nya betongplattor. På norra sidan planteras nya träd i samma lägen som idag. På södra sidan planteras nya träd rakt motstående norra sidan men med anpassning till skärmtak vilket innebär något färre träd än idag.

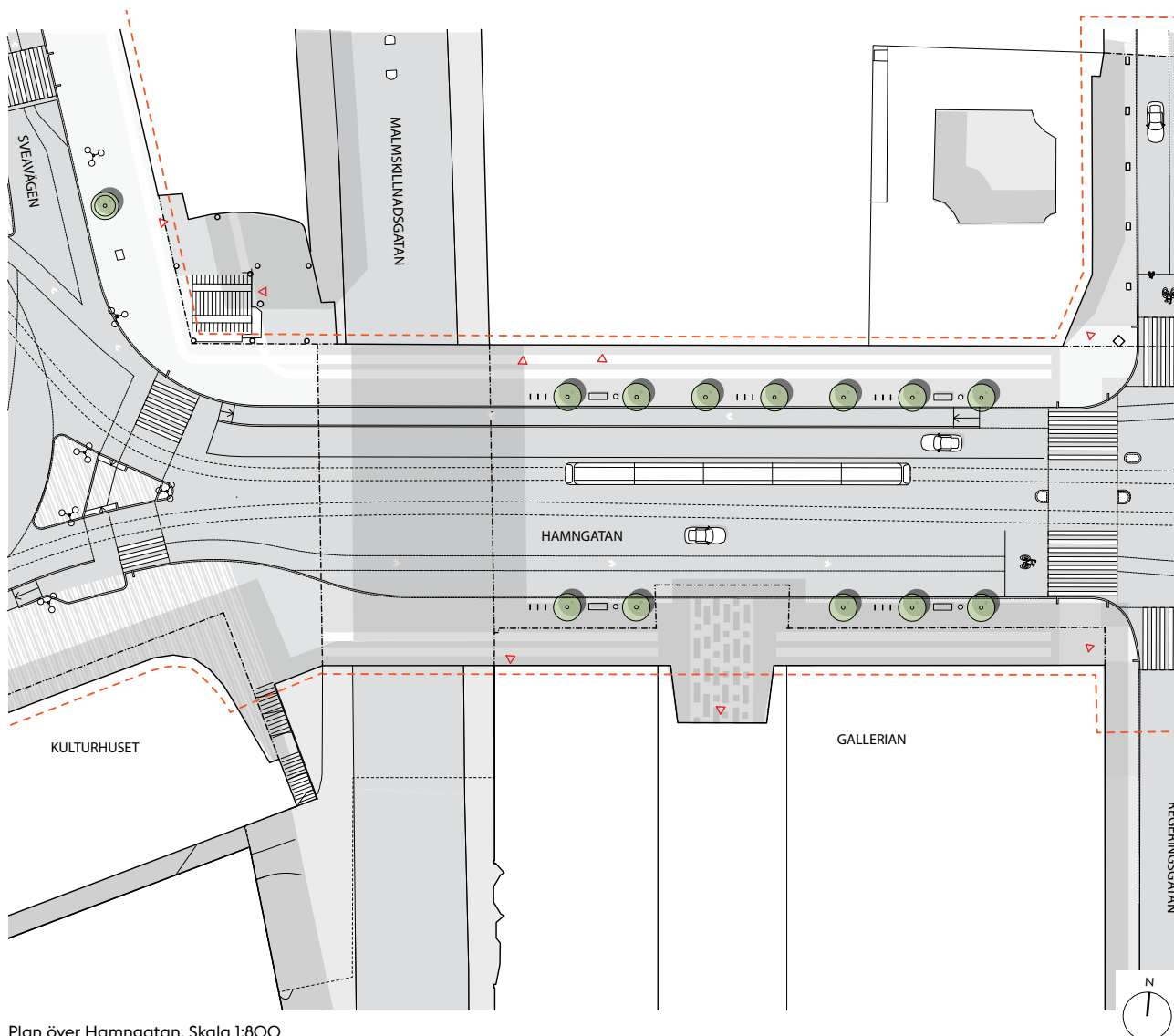
Skala

Möbleringszonerna ger gatan en tydlighet och en starkare rumslighet mellan fasader och gatuträd. Mellan träden finns visst utrymme för möblering.

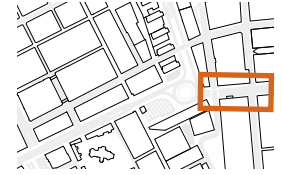
Upplevelsevärden

Med tanke på stora fotgängarmängder och begränsat utrymme, och för att bibehålla upplevelsen av ett öppet gaturum, bör stor försiktighet iaktas när det gäller tillkommande upplåtelser i form av t ex kiosker, försäljningsvagnar och dylikt. Även här bör ske en bedömning om platsen tål ytterligare möblering.

Till skillnad från övriga gatumöbler som samordnas i möbleringszonen bör eventuella uteserveringar istället placeras utmed fasaden.



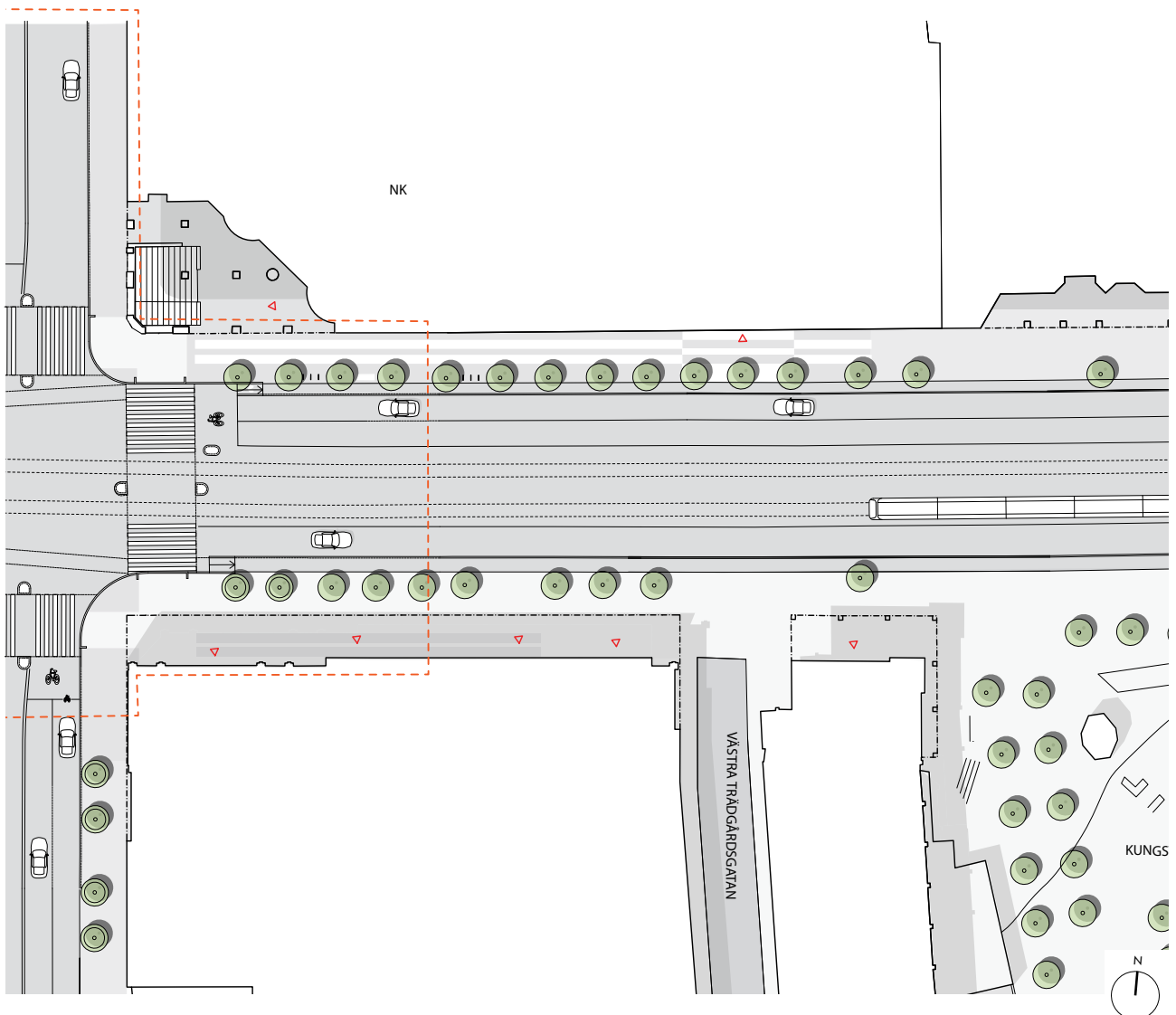
Plan över Hamngatan. Skala 1:800



Dagens miljö på Hamngatan - körfält, cykelfält samt gångbanor som kantas av trädplanteringar.



Befintlig markbeläggning på Hamngatan. Ytan återställs med betongplattor i storlek 70x35 cm.



10. Provisorisk utformning

Målet med den provisoriska utformningen är att skapa attraktiva stadsrum även under byggtiden. I huvudsak läggs finkornig och jämn asfalt provisoriskt i väntan på slutgiltiga ytskikt.

Fullskaletest av slutgiltig gestaltning och markbeläggning kan göras under byggtiden genom målning av asfalten och provytor för plattbeläggning.

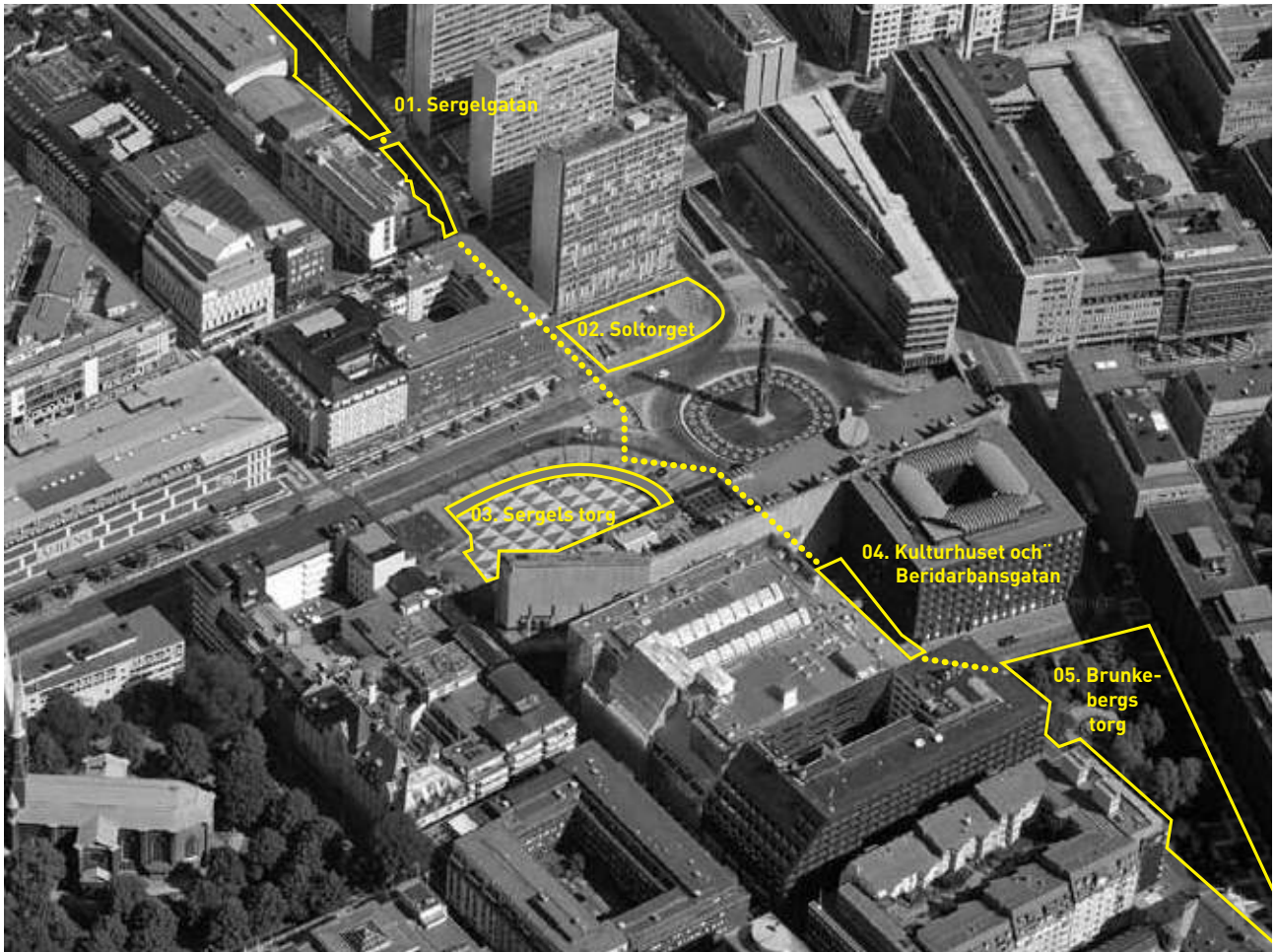
Grafisk tydlighet i skyltning och gestaltning ger en stark identitet. Möblering och belysning under provisoriet samspelar med det grafiska uttrycket och kan tillåtas vara mer lekfull undersökande än slutlösningen. Tillfälliga lösningar ska se tillfälliga ut för att inte riskera att bli permanenta.

Övergripande mål:

- Människlig skala
- Rum-i-rummet
- Lekfullt sittande
- Inslag av grönt
- Grafisk tydlighet



Tillfällig möblering på Sergels Torg sommaren 2014.



Sommarprojekten syftar till binda ihop och erbjuda en ny användning av platser i området, den gula färgen på möbler och utrusting fungerar som ett identitetsskapande element.



Tillfällig möblering på Sergelgatan sommaren 2014. En möbleringszon placeras centralt i gaturummet på Sergelgatan.



Provisorisk gestaltning på Soltorget sommaren 2013, markgrafiken är ett genomgående tema som även berättar om vad som händer under byggtiden.

11. Källor och pågående utredningar

Gehl, J. and Gemzøe, L. *Public Spaces, Public Life*. 2004

Stockholms stad: *Nulägesbeskrivning och inventering Klarabergsgatan*, april 2013

Stockholms stad: *Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan*, april 2013

Stockholms stad: *Trafikanalys Klarabergsgatan*, april 2013

Stockholms stad: *Möbleringsprogram*, 2014

Spacescape: *Cityanalys – faktaunderlag till vision för cityförnyelse 2030*, januari 2012

AB Storstockholms lokaltrafik: *PM Spårväg city – kulturmiljö*. Koncept 2012-11-06

AB Storstockholms lokaltrafik: *Spårväg city – centralen/Sergels Torg – Hamngatan*.
Koncept 2012-10-25

Stockholms stad och SL: *Gestaltningssystem 2011*

Stockholms stad och SL: *Utformningsprogram Spårväg City och Sergels Torg*, juni 2012

AB Storstockholms lokaltrafik: *PM Spårväg city - kulturmiljö*, 2012 - pågår

AB Storstockholms lokaltrafik: *PM Spårväg city - stadsbild*, 2012 - pågående

AB Storstockholms lokaltrafik: *Systemhandling för alternativ med biltrafik*, 2013

Bilder:

Gatuliv i Portland: <http://www.asla.org/2011awards/091.html>

Träd i gatumiljö: <http://www.city-data.com/forum/urban-planning/1834588-there-such-thing-too-many-street-4.html>

Historiska bilder: Reko-foto

Pågående parallella utredningar

Utredningar listade nedan tas fram parallellt med Vägledning för stadsrummens gestaltning i Stockholms stads regi. Den här vägledningen har tagit hänsyn till dessa utredningar. För att undvika dubbla budskap hänvisar Gestaltningssystemet till utredningarna istället för att redovisa förslag som kan sammanfalla. Stockholms stad ansvarar för att programmen är kompatibla med varandra.

Stockholms stad: *Sergels Torg, upprustning av ytskikt och belysning*. Pågående vid Gestaltningssystemets färdigställande.

City i samverkan, *Skyltprogram*. Pågående fullskaletest av skyltar i city. Har ej utvärderats än.

