

Södertörns högskola | Institutionen för livsvetenskaper  
Kandidatuppsats 15 hp | Geografi | Vårterminen 2010



# Helandet av Stockholms sår

- En analys av projektet Västra City

Av: Niklas Jensen  
Handledare: Arnold Renting

## Abstract

Over the years, what people have considered as the center of Stockholm City has gone from the medieval Stortorget in Old Town to the contemporary Sergels Torg. But more recently it has become unclear how the area really works. It is difficult to say where the actual central part of Stockholm lies, because while the Central Station is where the majority of people arrive into town, it is not necessarily close to Sergelstorg (considered the center of town) or other attractive commercial areas. There's also another issue with where the center of Stockholm is located. The railways and roads running along Klarabergs Viaduct acts as a divide between the areas of Kungsholmen and Norrmalm; these rails, roads and water separate the two areas from each other.

In response to this problem of area division, a plan is being made to construct a new district near the center to mend the gap between the districts. The idea is that the center of Stockholm city will become more lively and attractive. The plan includes building new housing, commercial areas and a larger terrace called Mälarterrassen. In addition, improved mobility within the area is being planned by having better public transportation lines like *City banan* and tram named *Spårväg City* construction, as well as more pedestrian areas shall make the area become a district to thrive in.

How the area will actually operate in the future is still unclear and many questions still exist about how the area will be able to compete and, above all, integrate with the other districts. The parts considered to be most important for the area is the scale of residential property and an attractive area that keeps people in the area and to encourages them to pass through the area. Perhaps the best solution would be to have something special planned in this area that can attract people in the community – a city park, for example?

**Keywords:** Stads kärna/city, tillgänglighet/ accessibility, Öppna ytor/ Open spaces, Bostadytor/ Residential areas, Kommersiella ytor/ commercial areas, Rekreation/ Recreation.

## Innehållsförteckning

Abstract .....	2
1. Inledning .....	5
1.1 Disposition .....	6
1.2 Källor .....	7
1.3 Geografiska informations system.....	8
2. Syfte .....	9
3. Bakgrund.....	10
3.1 Stockholm city växer fram.....	10
3.2 Stockholm city i framtiden.....	12
4.1 Utformning av en stadskärnan och dess levande rum.....	14
4.2 Andra bidragande faktorer till utformning av cityområden och levande rum .....	16
4.3 Kriterier för ett levande komplext city.....	17
5. Förförståelse.....	18
5.1 Waterfront .....	18
5.2 Västra city .....	19
5.3 Infrastruktur .....	20
5.3.1 Spårväg city.....	20
5.3.2 Citybanan .....	21
6. Metod .....	22
6.1 Urval.....	22
6.2 Material .....	22
6.3 Arbetssätt .....	22
6.3.1 Materialinhämtning och inläsning .....	23
6.3.2 Skapandet av kartor.....	23
6.3.3 Färdigställande av kartor och analys.....	23
7. Undersökning.....	24
7.1 Bostäder och arbetsplatser .....	24
7.1.1 Vision 2020.....	24
7.1.2 Vision 2030.....	26
7.2 Tillgänglighet.....	27
7.2.1 Bussar.....	27
7.2.2 Taxi, biltrafik .....	28
7.2.3 Spårväg city.....	28
7.2.4 Tunnelbanan och Citybanan.....	29
7.2.5 Fjärrtåg .....	30
7.3 Öppna ytor.....	31

7.3.1 Öppna ytor, grönområden och attraktiva gångstråk.....	31
7.3.2 Flöden i rummet.....	32
7.3.3 <i>Shared spaces</i> .....	33
8. Rumslig Analys.....	34
8.1 Ny struktur.....	34
8.2 Tillgänglighet.....	35
8.3 Rumsliga flöden.....	35
8.4 Människan i rummet.....	37
9. Diskussion och Slutsats.....	38
10. Vidare forskning.....	41
Referenslista.....	42

## 1. Inledning

Stockholm likt många andra städer har historiskt sett alltid haft och strävat efter att ha en huvudknytpunkt för handelsmötesplatser med liv och rörelse. I Stockholm har denna punkt förskjutits från Stortorget i Gamla stan till Sergelstorg på Norrmalm. Förmågan att samla tjänster har varit nyckeln till att skapa en stadskärna som på många sätt symboliserar vad staden står för. Drömmen om ett city och en stadsdel som centraliserar staden har dock inte riktigt införlivats. Området kring Sergelstorg är näst intill öde på kvällar och gapet mellan Stockholm central och Sergelstorg är tillräckligt stort för att Centralen just förblir en transportcentral och inte ett centrum för storstaden trots att det just är där som de flesta anländer när de kommer till Stockholm långväga eller kort. Samtidigt växer Stockholm och därför behövs det byggas fler bostäder och kontor i området.

Som en lösning på detta problem har det föreslagits en helt ny stadsdel som ska byggas invid Klarabergsviadukten där spåren samt vägen skall överdäckas och staden få växa fram än mer.<sup>1</sup> Området är beläget vid dagens Centralstation vilken skall byggas om. Bostäder och kontorsbyggnader skall sedan byggas ut med Klarabergsviadukten ovanpå den befintliga spårvägen och motorleden. Husen skall byggas i en rimlig höjd och tanken är att denna bebyggelse skall ena de två stadsdelarna tillräcklig bra att det ”sår genom Stockholm” skall läkas och ena delarna.

Men det finns andra förslag som har getts i samma försök att ena stadsdelarna och ”läka såret”. Ett av dessa är en motion från centerpartiet där de vill skapa ett ”central park” i området hela vägen bort till Karlberg.



**FIG 1:** Västra city. Rosenbergs Arkitekter AB på uppdrag av Stockholms stad och Jernhusen AB.

*"Det handlar om en unik möjlighet att läka ett av stadens största sår samtidigt som man kan skapa en ny stadsmässig miljö som både tillgodoser efterfrågan på bostäder och lokaler i innerstaden/City och uppvärderar Klara sjö med dess stränder som stadspark, en oas för stockholmarna. Del av motion från centerpartiet<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> <http://www.vastracity.se>

<sup>2</sup> [http://www.yimby.se/2008/03/centerpartiet-gor-ett-cen\\_518.html](http://www.yimby.se/2008/03/centerpartiet-gor-ett-cen_518.html)

Eftersom detta enbart är en motion från centerpartiet i mars 2008 och stadsplanerna i dagsläget ser olika ut känns denna vision om en ”central park” som enbart en vision. Men tanken om en central knutpunkt med eventuella skyskrapor och en mer centrerad och utpräglad city del i Stockholm är intressant. Stockholm har alltid haft en tvetydighet i uppkomsten av en attraktiv citydel vilket gör motionen intressant. Tanken slår en att just denna lösning skulle kunna utvecklas, bearbetas och göra stor nytta i uppkomsten av en mer utpräglad city del vilket Stockholm historiskt sätt länge har eftersträvat.

Detta arbete fokuseras på uppbyggnad av en citykärna och dess attraktivitet. I en modell bygger jag vidare på kriterier från tidigare forskning. Utifrån denna modell analyserar jag med GIS det nya området Västra City och delar av Klara sjöstad för att se hur den nya stadsdelen kommer att fungera som central knutpunkt men även hur kringliggande verksamhet kan bli berörd av området.

## 1.1 Disposition

I uppsatsen kommer en röd tråd eftersträvas som tar form med en överskådlig bild över Stockholm historiska bakgrund i åsyn till den Centrala delen av staden. Detta för att få en bra bild över nuläget och vägen dit.

Därefter kommer en kortfattad teoretiskt stycke med faktorer till Cityutformning och levande Stadsmiljöer. I denna del kommer jag också in på de kriterier vilket jag backar upp min undersökning på och bildar min modell.

Vidare försöker jag skapa en förståelse för området som undersökningen kommer lägga an vid för att sedan beskriva undersökningen i Metodavsnittet. Jag har valt att lägga metodavsnittet innan undersökningen och efter teori på grund av att de kriterier som framkommer ska vara klara för läsaren då undersökningsavsnittet börjar. Metodavsnittet känns lämpligt att komma direkt innan undersökningen eftersom det mesta i metodavsnittet handlar om karthantering i GIS.

Därefter redovisas undersökningen och en analys görs av densamma med de kriterier som anges i teorin. Uppsatsen avslutas med en diskussion av svar på frågeställningen. Det ges även en bild över förutsättningarna för området med utgångspunkt vid de angivna kriterierna.

## 1.2 Källor

De källor jag har valt att ha med som teoretisk bakgrund är både svenska som internationella författare. De svenska källorna är arbeten från Thomas Hall och Roland Andersson.

Hall är professor i konstvetenskap vid Stockholms Universitet och har skrivit boken *Huvudstaden i omvandling*. Denna har jag använt mig av i både den svenska och den engelska versionen eftersom den engelska versionen är nyare och jag ville ha med alla uppdateringar som gjorts. Boken beskriver de omvandlingar som Stockholm har genomgått från tiden som staden bildades på 1200 talet. Andersson är nationalekonom och har bland annat skrivit boken *Attraktiva städer* vilket förklarar begreppet attraktiv stad vilket har bidragit mycket till min uppsats.

De internationella källor som jag haft med i teoretisk bakgrund för min uppsats är *Cities and space, Culture, institutions, and economic development*, samt *Stadsgeografi, en introduktion* skrivna av respektive Lowdon Wingo JR, James H, Johnson och en samling av tre författare vid namn Michael Keating, John Loughlin och Kris Deshouwer.

Lowdon Wingo Jr är forskare inom regionalgeografi och fokuserar i sin forskning på framtida resurser och strukturer i urbana landskap. I boken har han fokuserat på nyttjande av urban mark i synnerhet till skapandet av framtidens städer. Boken är skriven för dem som vill ha en större förståelse av de problem och sakfrågor som uppstår i och med nyttjandet av urban mark.

James H Johnson är forskare och lärare i geografi vid Universitetet i London England. I boken presenterar han befolkningsstrukturer, Historiska och ekonomiska förutsättningar för städer. Boken ser till att presentera den omfattande stadsgeografin.

Michael Keating är professor i regionalgeografi vid det Europeiska universitetet i Italien och professor i skotsk politik på universitetet vid Aberdeen. John Loughlin är professor i europeisk politik vid Cardiff universitet. Kris Deshouwer är professor i politiskvetenskap vid Fria Universitetet i Bryssel Belgien. Boken som de tre har skrivit är en studie över relationen mellan kultur och ekonomisk påverkan på urban utveckling i uppdrag från europeiska stiftelsen av Kultur 2002.

Figurkällor har fått tillstånd att publiceras i med denna uppsats. Egenkomponerad betyder att jag själv har gjort figuren utifrån givna källor.

### 1.3 Geografiska informations system

Eftersom min undersökning består av visualisering och analysering i Geografiska Informations system så är det relevant att nämna vad detta hjälpmedel är och vad det kan vara bra till. Detta kommer göras väldigt grundligt så att läsare för en snabb förståelse över det.

GIS eller Geografiska informations system är av stor nytta för en stor målgrupp. Exempel på tillämpningsområden för GIS kan vara samhällsplanerare inom statliga verk, länsstyrelser och kommuner. Men det kan även användas på andra sätt som till exempel i analyser av miljön, inom infrastrukturuområden men kan egentligen användas nästan överallt.

I GIS studeras data i form av olika kartor, tabeller, grafer m.m. Att studera sådana saker kallas ofta att man visualiserar data. Men det GIS kan man också göra urval och sökningar i material för att få ut det mesta av sin analys. GIS är överlägset många andra verktyg genom att man kan lägga en mängd olika objekt över varandra i olika skikt för att se mönster över ett område. I hjälpmedlet kan man också skapa egna skikt där man bildar polygoner, punkter eller linjer för att visualisera någonting. Ur tabeller kan man införa en mängd olika information vilket man sedan kan visa att visualisera i kartan man skapar. Informationen kan man sedan också välja att visa på en mängd olika sätt genom att till exempel göra kategoriseringar av informationen.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Harrie Lars. 2008. S 15-16



## 2. Syfte

Syftet med denna undersökning är att visualisera det framtida området Västra city vid Centralen, Klarabergsviadukten och ett urval av Klara Sjöstad. Detta görs för att få en förståelse för betydelsen av en mer utpräglad stadskärna i Stockholm.

### Frågeställningar

- Kommer Västra city 2030 bidra till en mer levande innerstad?
- Förmedlar planerna för Västra city en större känsla för en central stadsbild och på vilka sätt kan man se att dessa kan bli möjliga?
- Utifrån de kriterier som tas upp i uppsatsen, hur kan en bra lösning se ut för att få en samlande central knytpunkt i Stockholm City?

### 3. Bakgrund

För att få en förförståelse över Stockholms bakgrund, betydelse och strävan efter att ha en central punkt behöver man gå tillbaka i tiden och se hur Stockholm har blivit vad det är idag. I del två går jag igenom hur Stockholm city planeras för framtiden.

#### 3.1 Stockholm city växer fram

Historien om Stockholms stadskärna och de centrala knytpunkterna har kantats av många olika faktorer. Det som påverkats mest är en befolkningsökning i staden vilken i första skedet ledde till att den centrala knytpunkten har flyttades från dagens Gamla Stan till Norrmalm. Som en följd av befolkningsökningen ställdes det högre krav på fysiska kommunikationer vilket ledde till att man behövde bygga ut hamnar och annan kommunikation som spårvägar och till och med en centralstation i närheten till city. Dessa förändringar har påskyndat nybildandet av ett cityområde vilket har bidragit till såväl negativa och positiva utformningar av miljön. Fördelen med de utomliggande faktorerna är att staden fick något som drog igång utvecklingen medan det negativa med detta kan tänkas vara att staden aldrig fick någon bra kontroll över utvecklingen och att tankar om ett attraktivt city aldrig gick igenom som det var tänkt.

Uppkomsten av Stockholm stad på 1200 talet har en mycket speciell historia då platsen var utmärkt för att kontrollera båtar som tog sig in i Mälaren och det kom att bildas ett sorts tullsystem som bestod av Stadsholmen och ett antal stockar i vattendragen däromkring som kontrollerade införseln av varor till byarna i Mälaren. Platsen kom snart att växa och kom att bli mer central för handel från både Mälaren och Östersjön. Tullsystemet avvecklades snart och en stad började växa fram på platsen. Stockholms första centrala plats kom att bli den plats som låg mest centralt i den nyblivna staden och kallas än idag för Stortorget vilket var en av 1600 talets mest betydelsefulla platser. Här kom folk från många platser runt Sverige och Europa och förde handel.<sup>4</sup>

Nästa stora stadsförändring skulle komma att ta nästan 200 år och var av stora proportioner. Den största faktorn till utvecklingen var det faktum att Stockholms befolkningsantal ökade kraftigt i mitten på 1800 talet. I och med detta så vart staden betydligt smutsigare. Från 1852 till början på 1900 talet så ökade befolkningen i Stockholm med 200 000 personer. Till följd av detta så byggdes det malmgårdar och esplanader, en av dessa är kungsträdgården på Norrmalm och vid Karlaplan som är Stockholms första

---

<sup>4</sup> Hall Tomas, (2009) s. 19-21

Esplanad. Norrmalm fick också nya kommunikationsmedel som t.ex. spårvagn och en ny båthamn där många båtlinjer drogs vilket sammanförde folket till Norrmalm. Att exploateringen tog fart norr om Stadsholmen har en mycket enkel förklaring, söder om Stadsholmen fanns en stor förkastning vilket gjorde exploatering svårare än på Norrmalms flata mark. I och med dessa förändringar så togs också förslaget fram om att bygga en station där alla tåg linjer slogs samman centralt i Stockholm. Stockholm Station öppnades 1871. Härmed hade Stockholms city flyttats till Norrmalm och Stadsholmen kallas från 1910 Gamla Stan vilket också indikerade att Stockholms city också hade flyttats från Stadsholmen till Norrmalm <sup>5</sup>

I och med industrialiseringen så händer det mycket i den nya stadskärnan. Kungsgatan och Sveavägen breddades och 1920 stod Kungsgatans torn färdiga samt en del butiker och andra verksamheter började etableras på gatan. Drottninggatan blev något av ett Mecka för butiker och banker vilket även det var en följd av industrialiseringen. Banker och andra affärskontor flyttade också in i områden kring Kungsträdgården, Norrmalmstorg och Gustaf Adolfs torg

Diskussioner om hur vida planer på ett nytt city med dess tillhörigheter av vägar och byggnader pågick under en lång tid (1930- 50 -talet) men det var inte förrän utomliggande faktorer som till exempel att tunnelbanan planerades, gjorde att planerna påskyndade en ombyggnation av Norrmalm.

1952 påbörjades rivningar av hus vilket mötte stort motstånd och en del hus fick bevaras på grund av historiska anknytningar, en del av dessa hus finns längs Drottninggatan. Mellan 1950 och 1960 var de centrala delarna av city en arbetsplats och ombyggnationen anses än idag som den största i Europa någonsin av sitt slag. 1963 var Hötorgsskraporna färdigbyggda men tunnelbanan under city var klar redan 1957. I takt med byggnationerna av Hötorgsskraporna så växte Hötorget fram med Sergelgatan och Klarabergsgatan utvidgas. I Hötorgsskraporna byggdes också terrasser som skulle fungera som ytor för människor att samlas på.

1960 godkändes förslagen om ett Sergelstorg som egentligen hade diskuterats sedan 1928 men aldrig blivit av. Förslagen var många och man anlade till och med tävlingar för att få fram en bra karaktär på torget som skulle vara en knutpunkt för människor med en stor och öppen yta. 1974 stod Kulturhuset klart invid Sergelstorg likt en stor vägg av glas där tanken var att personer inne i kulturhuset skulle kunna observera människorna utanför som en sorts scen.

---

<sup>5</sup> Hall Tomas, (2009) s. 62-77

Omformning av Stockholm city fortsätter på 1970 -talet och till och med in på 80 -talet efter omformningar av planer från 60 -talet(plan city 62 och city 67) och nu i större omfattning. Under 1970- och 80-talet så rivs det 248 byggnader i Stockholm city och under stora delar av dessa tider så såg City ut som en stor arbetsplats, byggnationen av vägtunneln under Sergelstorg ledde även den till att fler byggnader revs. En av anledningarna till byggnationen av vägtunneln var att få bort trafiken från de mest centrala delarna för att skapa ett bättre rum för gående. Den nya planen city 75 som var en omformning av plan city 67 bestod till stor del av anläggning av nya stora byggnader som till exempel Gallerian vilket ansågs vara rätt i tiden.<sup>6</sup>

### 3.2 Stockholm city i framtiden

Stockholm City har de senaste hundra åren genomgått stora förändringar och det är inget som säger att denna utveckling inte kommer fortsätta. I samma ögonblick som jag skriver denna uppsats så planeras Stockholm city att bli en stad av världsklass. Stockholm förbereder sig för att bli en miljon stad som ställer högre krav på bostäder, arbetsplatser och offentlig service. I stadskärnan och runt om planeras också en storsatsning av infrastrukturen i Stockholm. Citybanan, förlängningar av tvärbanan och Spårväg city är bara en liten del av de infrastrukturella förändringar som Stockholmare och besökare kan dra nytta av i framtiden.

Cityområdet skall bli mer attraktivt och det ska skapas utrymme för fler arbetsplatser och service. Dessutom skall city bli mer attraktivt för besökare och boende genom att förbättra miljön. Befintlig struktur i området skall förstärkas och nybyggnationer skall göras på områden som idag inte används eller som kan användas på ett bättre sätt. Den största satsningen kommer att ligga på att förstärka de fysiska kommunikationerna kring centralstationsområdet och området kring Sergelstorg för att förbättra tillgängligheten.<sup>7</sup>

De förändringar som kommer att ske kan liknas med förändringarna som skedde i Stockholm city på 1950-60- talet och på många sätt kan man säga att utvecklingen i city även kan vara av större proportioner än de någonsin varit tidigare vilket självklart är väldigt spännande. Mer om de planer som föreligger för framtiden kommer jag ta upp senare och då enbart fokuserat på cityområdet. Viktigt att vara medveten om är att planering för att utveckla Stockholms kringområden också pågår vilket kommer påverka cityområdet. Exempel på detta är till exempel kringleder runt Stockholm vars syfte är att färre

---

<sup>6</sup> Hall Thomas. 1999. S127-187

<sup>7</sup>Stockholm.se, 2010-03-25. Tillgängligt: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsutvecklingsprojekt/>

bilar skall färdas genom stadskärnan men även annan infrastruktur som spårvägar runt Stockholm vilket gör att folkmassor som inte ska till city inte ska behöva färdas igenom den vilket ökar trivseln i området genom minskad trängsel.

## 4. Teori

I denna teoridel går jag igenom en förklaring till varför cityområden bildas och vilka faktorer som spelar in, varför cityområden ser ut som de gör. Jag ska även ta upp frågan vad som gör en stadskärna levande. Utifrån detta kommer jag sedan fram till ett antal kriterier som jag använder mig av i min undersökning för att ta fram en beskrivning av en levande karaktär i Stockholms nya city.

### 4.1 Utformning av en stadskärnan och dess levande rum

Andersson ser Stadsbildningar som processer och inte något statiskt. Dessa processer är i största mån beroende av marknadsfaktorer och befolkningspopulation. Han menar att städer oftast har torg eller marknadsplatser vilket i en större stad ses som city(stadskärnan), innerstaden. Den största marknadsfaktorn för en utveckling av city är konsumenterna. Det är konsumenterna och befolkningsantalet som bestämmer hur-vida en stadskärna skall växa, hur många företag som ska flytta in för att bibehålla marknaden m.m. I en stadskärna med ett tydligt city så kommer befolkningen att ha ett större utbud av tjänster i ett tätare område vilket också underlättar transportutgifter.<sup>8</sup>

Ur företags synvinkel är ekvationen om lönsamhet i ett samlat marknadsområde mycket enkel. Om transporten och lagrings kostnader blir mindre än försäljningen i kvantitet eller ett högre pris så går företaget med plus vilket gör marknaden i stadskärnan attraktiv.

Men det är mer som utformas från sådana här platser. Eftersom det är ett väldigt attraktivt område att infinna sig i så kommer människor att vilja bo nära tjänsterna vilket dels ökar inflyttningen till city områden och dels ökar priserna på bostäder i området. Med fler invånare boende i city tillhandahålls även andra tjänster som till exempel hantverkare och specialiserade försäljare. Även områdets karaktär har en dragningskraft då områden med tydlig dragningskraft ofta lockar till sig verksamheter som bidrar till en bättre miljö för invånarna som till exempel caféer, restauranger, biografen och teatrar.

Ytterligare en viktig aspekt av ett bra cityområde menar Tankel är tillgängligheten till öppna ytor i ett urbant område. Öppna ytor är inte enbart de ytor som finns runt om staden som till exempel vatten och andra biytor utan kan även vara byggda parker, gårdar och attraktiva gångstråk m.m. På ett filosofisk sätt så menar Tankel att dessa ytor bidrar människor på tre sätt. Öppna ytor ger uttryck för rekreation och aktivitet i ett område, det ger invånare sinnesfrid då det blir åskådligt genom att människor iakttar det från deras hem, på promenad m.m. Men det gör också ett mer känslomt intryck på invånare

---

<sup>8</sup> Andersson Roland, 1998. S 50-51

där de kan få fly undan verkligheten och infinna sig i ett rum som inte påminner om det urbana liv de egentligen lever i.

Öppna ytor är också bra i ett mer praktiskt sammanhang eftersom det i många fall ger rum åt extra vattenresurser, bra ytor för räddningspersonal med flygfarkoster, bra vid översvämningar m.m. Öppna ytor fungerar också som ett bra komplement till urban bebyggelse då det sammanlänkar mönster i ett urbant område. Däremot är öppna ytor som till exempel stora parker inte ekonomiskt hållbart i urbana miljöer då ytorna oftast behövs och ger bättre avkastning i uppförandet av till exempel kontor och bostäder.<sup>9</sup>

Ett sätt att skapa utrymme för aktiviteter i ett urbant rum är via något som definieras som ”*shared spaces*”. Definitionens utgångspunkt är att rummet skall vara för alla i ett pressat platsschema, även kallat en plats för alla. I sådana här rum samsas bilister och gående om rummet, rummet skapas genom exteriöra attribut som till exempel träd, bra trottoarer m.m. i syfte att göra rummet mer trivsamt. I sådana här rum tvingas bilister att köra långsammare vilket gör det trevligare för alla. Begreppet grundades av Ben Hamilton-Baillie som en del i ett europeiskt forskningsprojekt vid namnet *Shared spaces* 2008.<sup>10</sup>

Cityområden kan givetvis bildas genom ett stort kapital och vilja genom till exempel att en part med mycket pengar går in och sponsrar ett område eller bildar ett nytt område för att framkalla en lukrativ miljö och därmed skapa ett cityområde. Sådana parter är oftast en stat som går in och styr ett område men viktigt är att se ett sådant styre endast kan hållas så länge det finns resurser. I slutändan är det ändå marknadsmekanismer som styr.<sup>11</sup>

I city byggs oftast högre byggnader och detta beror på att markpriset i city är mycket högre än andra platser i staden. Många människor vill bo i city eftersom tillgängligheten till det mesta finns runt hörnet. Geografiskt vill företag gärna ligga nära områden där människor rör sig. Det finns alltså ett ömsesidigt nyttjande mellan konsumenter, företag och boende i cityområdet vilket triggar upp markpriserna i city. Detta gör det mer fördelaktigt att ha högre byggnader på sådana områden vilket man kan se att det finns i många städer runt om i världen.<sup>12</sup>

Tillgängligheten till de centrala delarna har en otroligt viktig del i skapandet av ett lönsamt cityområde. En central del av staden med den största tillgängligheten av olika verksamheter har fördelen att den är

---

<sup>9</sup> Tankel. B Stanley. S 57-60

<sup>10</sup> Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars. 2008. S 17-18

<sup>11</sup> Andersson Roland. (1998) S 51-54

<sup>12</sup> Andersson Roland.1998. S 54-68

central från alla delar av en stads utkanter och kan därför nås av alla. Den görs även ännu mer tillgänglig eftersom de offentliga transportmedlen oftast går in till de centrala delarna vilket underlättar för de boende i staden att lättare nå servicen. Även internationella resvägar leder till de centrala delarna i en stad, bussar och tåg går till city från flygplatser i utkanten av staden. Det är därför även logiskt att de största affärsdistrikten ligger i centrala delar där majoriteten av handel sker.<sup>13</sup>

#### 4.2 Andra bidragande faktorer till utformning av cityområden och levande rum

Det finns en mängd anledningar till att städer inte ser exakt likadana ut. Dessa är naturgeografiska och kulturgeografiska faktorer.

De naturgeografiska förutsättningarna bidrar dels till ekonomiska aspekter och kan ha stora förutsättningar på en stads tillväxt. Till exempel har en stad som ligger nära vattnet möjligheten att anlägga en hamn och därmed ha ett ekonomiskt övertag jämfört med en stad utan hamn. Men naturgeografiska förutsättningar kan också handla om landskapets karaktär som till exempel Södermalms förkastningar i Stockholm bidrog till en tillväxt norr om stan på grund av att det var enklare att bygga där.<sup>14</sup>

Att peka på en faktor som avgör hur en stad utvecklas är dock svårt, det är en kombination av olika faktorer som påverkar hur en stad utformas menar Andersson. Faktorer som kan påverka är handel, teknik, resurser i form av komparativa fördelar som kompetens inom ett område, råvarutillgångar, låga kostnader för arbetskraft.<sup>15</sup>

En stads utformning har också en historisk bakgrund som har format staden till vad den är idag. En stad vilar på ett kulturarv med historiska byggnader och monument som ger den dess karaktär och i många fall attraktivitet. Kulturella skillnader påverkar i högsta grad utvecklandet av en stads karaktär. De kulturella instanserna kan ligga på ett politiskt, individuellt och i högsta grad historiskt plan.

Ett kulturarv kan påverka hur- vida befolkningen i en region ställer sig till ändringar i det urbana rummet. Till exempel är rivningar av äldre byggnader eller anläggning av en offentlig byggnad beroende av folkets inställning och det kulturella arvet. Olika inställningar och olika arv leder till att

---

<sup>13</sup> Johnson. H James. 1972. S 132-133

<sup>14</sup> Lunden Thomas. 1999. S 38

<sup>15</sup> Andersson Roland.1998. S 52-54



städer utvecklas olika. På så vis kan förändringar påskyndas eller hindras beroende på vad människorna i regionen har för inställning. <sup>16</sup>

### 4.3 Kriterier för ett levande komplext city

Utifrån dessa teorier kan man dra slutsatser om vilka kriterier som kan tänkas vara allmännyttiga för skapandet av ett attraktivt och levande city. De kriterier som enligt föreliggande litteratur ses som mest allmännyttiga för ett city är tillgänglighet, kommersiella områden, offentlig service, permanent boende, och öppna ytor. Dessa kriterier är beroende av faktorer som naturgeografiska förutsättningar och kulturella skillnader i området.

**Tillgänglighet:** Detta kriterie ses som väldigt viktigt då det gäller centrala områden. Konsumenter, arbetare och bosatta behöver ha tillgång till verksamheterna i den centrala staden. Detta görs genom väl fungerande offentlig transport som t.ex. tunnelbana, spårväg, bussar. Viktigt för detta är att city symboliseras av en central plats där människor ankommer till, till exempel en centralstation. I tillgänglighet räknas också de vägar som går till området och tillgängligheten att ta sig dit i egen bil, buss eller gående.

**Kommersiella områden:** Detta är det mest tilltalande kriteriet för ett city, det är till dessa som de flesta människor dras. Gärna skall dessa ligga så centralt som möjligt så att allt ligger nära till varandra så att konsumenterna inte behöver färdas långa sträckor mellan dem. Kommersiella områden ökar attraktiviteten i området och rörelsen.

**Permanent boende:** Är mycket viktigt för uppkomsten av ett cityområde. Det ses som positivt att ha boende i områden som dels ger liv i området då fler lever sitt liv i det rummet, handlar, går runt och utnyttjar området. Till detta kriterium hör även offentlig service vilket är mycket viktigt för uppbyggnad av ett city. Utan detta kriterier blir området mindre attraktivt för boende vilket är negativt i uppbyggandet av ett city.

**Öppna ytor:** Öppna ytor kriteriet är otroligt viktigt för såväl de boende i området som de som tillfälligt befinner sig i city. Öppna ytor ger tillfälle för rekreation, tillfälle för kreativt levande samt ett område att stilla sinnet i. Till denna kategori kan även föras *shared spaces* som är de delade ytor i stadsmiljön som delas med trafik som kommunaltrafik och övriga bilister. Dessa ytor kan även ses som rekreation i en urban livsstil men skall inte förväxlas med de övriga öppna ytorna då den inte ger stillsam rekreation.

---

<sup>16</sup> Keating, Loughlin, Deschouwer. 2003. S 176-187

## 5. Förståelse

För att få en bättre förståelse för de förändringar som kommer ske i framtiden behandlar detta kapitel alla projekt som idag finns i det utvalda området Stockholms city. Dessa kommer innehålla planeringar av bostäder, service, kontor och kulturella byggnader samt infrastruktur som är väsentliga för området.

### 5.1 Waterfront

Waterfront är ett nytt center placerat intill centralen i Stockholm och kommer vara helt färdigbyggt 2010. Centret består av ståtliga byggnader med speciell arkitektur och i denna byggnad kommer en stor kongresshall med plats för 3000 deltagare att få plats. Centret kommer också att innehålla ett hotell med utsikt över riddarfjärden och en kontorsbyggnad med högt i tak och glasfasad som ger bra utsikt.

Stockholm har länge eftersökt en byggnad där tillgänglighet för evenemang, kongresser ligger centralt i staden och Waterfront skall nu tillgodose dessa krav på världsledande stad. I gatuplan kommer det finnas butiker, restauranger och gym m.m. som tillgodoser både boende i området som turister.



**FIG 2:** Stor glasfasad skall ge fin utsikt, **Rosenbergs Arkitekter AB** på uppdrag av **Jernhusen AB**

Waterfront ligger centralt vilket ger den dess spets som centralt center för kongresser m.m. Gångavstånd till gallerior och övriga verksamheter som city tillhanda har. Dessutom ligger Waterfront extremt lättillgängligt då den ligger bredvid Stockholm Central där samtliga tunnelbanelinjer, pendeltåget och bussar utgår ifrån. Till centralen kommer också alla fjärrtåg från resten av Sverige och klarabergsleden går precis utanför vilket leder en upp på E4an.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Waterfront.se, 2010-03-25 tillgängligt: <http://www.waterfrontbuilding.se>

## 5.2 Västra city

Västra city är ett projekt som kan liknas med de stora ombyggnationerna på 50-60 talet i Stockholm City. En del av denna stora och långa process har redan påbörjats då Waterfront som nämnts i föreliggande kapitel öppnar upp dörrarna detta år (2010) och andra byggnader som till exempel Klarabergshuset som står öppet, Kungsbrohuset som byggs och hotell och upprustningar av Norra bantorget har gjorts med till exempel ett stort hotell.

Den slutliga översiktsplanen över hela området sträcker sig från T-centralen (Närmst oss i bilden) till Karlberg (Längst bort i bilden) Detta område kommer byggas i etapper där området kring centralen byggs

först och sedan vidare längs Klarabergsviadukten.

Syftet med den nya bebyggelsen är att förstärka stadskärnan och city mer än vad det idag är. Stockholm city ska bli mer attraktivt och det nya området skall direkt anpassas till befintlig city bebyggelse. Det ska i framtiden finnas en bättre tillgänglighet till hela Stockholms stadskärna och city som helhet skall hålla hög klass. I området skall möjligheten att stärka tillgängligheten till bostäder, offentlig service och stora satsningar på det offentliga rummet skall göras.

En viktig funktion med bygget av Västra city är dess ihop länkande funktion mellan Norrmalm, Kungsholmen och framförallt city. Det är därför av största vikt att området är noga utformat för att locka människor att vilja spatsera på de nya gatorna så att området sjunker in i övrig stadsbebyggelse. Stadsdelen måste vara levande dygnet runt och ha en mångfald av attraktiva verksamheter i området för att stärka dess miljö.



**FIG 3:** Klarabergsleden, Tegelbacken och T-centralen idag, **Rosenbergs Arkitekter AB** på uppdrag av Stockholms stad och Jernhusen AB.



**FIG 4:** Västra city med Waterfront, vision 2020. **Rosenbergs Arkitekter AB** på uppdrag av Stockholms stad och Jernhusen AB.

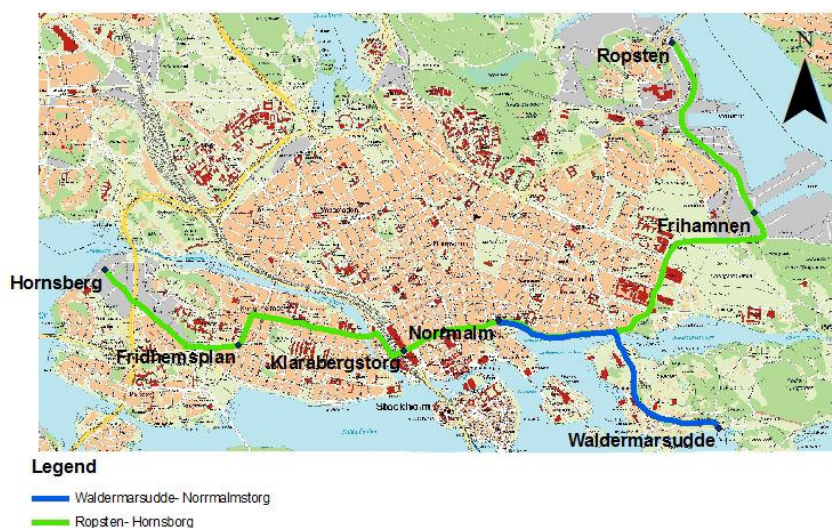
## 5.3 Infrastruktur

I Stockholm city finns det idag många olika kommunikationsmedel som till exempel ett stort antal busslinjer, förbindelser till all pendeltågstrafik i Stockholm, fjärrtåg till hela Sverige samt en knutpunkt till alla tunnelbanelinjer i Stockholm. I denna rapport kommer vi ta med dessa kommunikationer i åtanke men fokusera mer på de kommunikationer som planeras i området och som kommer utöka tillgängligheten i och till området.

### 5.3.1 Spårväg city

Spårväg city kommer återinföra spårvägen till Norrmalm och Sergelstorg vilket försvann för 40 år sedan.

Spårvägen kommer när den är klar att gå från Ropsten till Kungsholmen via Stockholms Central och Nybroplan. Linjen till Waldermarsudde kommer också att kopplas på linjen vilket ger en fullfjädrad spårvägslinje mitt i Stockholms city. Spårvägen ses som ett komplement till dagens kommunikationsmedel och kommer ge nybyggda bostäder och kontor en nödvändig valbarhet av transport i Stockholms city område.



**FIG 5:** Stockholms nya spårväg spårväg city med dess hållplatser, egenkomponerad utifrån [www.sl.se](http://www.sl.se)

Arbetet med spårväg city påbörjades i oktober 2009 och första sträckan Waldermarsudde - Sergels torg kommer vara öppen i augusti 2010. Hela spårvägen planeras vara klar 2014 och kommer ge 70 000 resenärer ett nytt transportsätt.<sup>18</sup>

<sup>18</sup>sl.se, 2010-03-30 tillgängligt: <http://sl.se/templates/Page.aspx?id=8806>. *spurvagn\_city\_broschyr\_web.pdf*

### 5.3.2 Citybanan

Banverket är i full färd med att bygga en 6 km lång tunnel under Stockholm med två stationer vid Odenplan och Stockholm City. I dessa spår kommer pendeltågen att gå vilket gör att de spår som idag används för både pendeltåg, godståg och fjärrtåg enbart kommer ta godståg och fjärrtåg. Detta är positivt eftersom man kommer att kunna köra fler fjärrtåg och godståg på de befintliga rälsen men kommer även att dra ner på trycket på spåren eftersom pendeltågen idag står för 60 procent av flödet på dagens spår.

Citybanan kommer vara klar år 2017 och beräknas halvera trafiken på det befintliga spåret. En resa från Odenplan till Södra station kommer ta 5 min samt bidra till att färre behöver byta i vid Centralen för att byta transportmedel. Detta kommer att underlätta stort på tillgängligheten och minska trängseln för resenärer i Stockholm.<sup>19</sup>



**FIG 6:** Utforming av Citybanan, Banverket.se

<sup>19</sup> banverket.se, 2010-03-30, tillgängligt: <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1867/Citybanan-i-Stockholm.aspx>

## 6. Metod

För att kunna göra en analys av den planerade stadsdelen har jag valt att göra en undersökning med hjälp av Geografiska informationssystem. Jag har valt att använda mig av tidigare forskning kring skapandet av en stadskärna för att komma fram till kriterier för ett attraktivt och fungerande city.

### 6.1 Urval

Jag har valt att välja de delar av det nybyggda området som jag anser ligga centralt i läge till befintliga centrala stadsdelar och centralen med dess lättillgänglighet. Resultatet av detta blir att delar av det nybyggda området Klara sjöstad inte omfattas i undersökningen.

### 6.2 Material

Frånsatt tidigare forskning har material från området hämtats från bland annat Järnhaus, Stockholm stad, SL och banverket. Bakomliggande kartor som visar stockholmsområdet har jag hämtat i kartbiblioteket från Lantmäteriet. De kartor som finns med i undersökningen har utgått från material som getts från Järnhaus, detta material har getts till mig genom att jag tagit kontakt med dem via Stockholms stads exploateringskontor. Informationen har sedan omformats av mig för att passa in i min undersökning.

De program som använts är ARCGIS, Photoshop GS4. Inom programmet ARCGIS har jag rektifierat hela materialet som jag fått från mina källor och gjort nya kartor utefter mina kriterier. I skapande av kartorna användes en editor där skapande av polygoner, linjer och punkter är huvudinnehållet för de förklarande kartorna. I arbetsgång har betydelsen för att jobba med tabeller varit avgörande för framställandet av kartor. Photoshop har använts för att finlipa kartor och förberedande för visualisering.

### 6.3 Arbetsätt

Utifrån de kriterier som ses som allmännyttiga för syftet i undersökningen så har jag analyserat material från externa håll. Utifrån planhandlingar har jag först visualiserat den nya stadsdelen till och med vision 2030. I visionen har jag tagit upp de kriterier som lagt fram i tidigare forskning. Utifrån visualiseringen har jag tolkat materialet och gjort analyser hur det faktiska läget kommer att omformas. Detta har sedan diskuterats för att ge svar åt frågeställningen i syftet till uppsatsen.

### 6.3.1 Materialinhämtning och inläsning

Efter att ha gått igenom materialet jag fick från Järnhaus som var i PDF format så har jag klippt ut det material som sågs som nödvändigt för min undersökning. Dessa har sedan klippts in i Photoshop för att redigera om bilderna så de lättare skall passa in i GIS programmet Arcmap. Väl infört i programmet så behövde bilderna passa samman med de kartor som jag hämtats från Lantmäteriet. Bilderna behövdes därför rektifieras in i samma rum som de övriga kartorna och anpassas till samma koordinatsystem. Detta gjordes genom att man manuellt hittar punkter i den bild som ska rektifieras och den bakomliggande kartan som har koordinatsystem och genom en tidskrävande process anpassar dem tillsammans i samma rum.

### 6.3.2 Skapandet av kartor

När informationen väl var sammansynkat med de övriga kartorna var det möjligt att ta ut informationen ur bilderna och applicera dem på kartorna. Detta gjordes genom att skapa nya skikt där man markerar polygoner, linjer och punkter för att visa ut informationen ur bilderna. Detta kunde vara allt från hus till specifika entréer eller vägar.

I vissa fall var det nödvändigt att ha beskrivningar i form av text så att läsaren av kartorna lättare kunde urskilja kartorna och till exempel veta var någonting ligger på kartan. I dessa fall så var det nödvändigt att gå in i tabeller och skapa beskrivningar över området. Detta kunde vara allt från ortnamn till andra beskrivningar. Men det kunde också vara flyttal där det beskriver en förflyttning i rummet. Detta gjordes i detta fall då det var nödvändigt att beskriva flödet av folk i området. Först skapades linjer som sedan fick attribut i en tabell knuten till linjen. Attributen var i detta fall antalet gående längs sträckan och alla linjer hade olika mängder av personer som gick på sträckan. Genom att sedan markera mängden flöde per linje kunde man visa dem olika stora för att på så sätt visualisera flödet i området lättskådligt.

### 6.3.3 Färdigställande av kartor och analys

Efter att skapandet av kartorna var klart började färdigställandet av kartorna. Till kartorna lades en legend till som en beskrivning vad man ser på kartorna i syfte att läsaren skall veta vad som är vad på kartan, till detta lades också en norrpil för att visa väderstreck och i vissa fall även en titel som förklarar innehållet.

Till sist förfinades kartorna återigen i Photoshop och lades in i Uppsatsen som en förklaring till texten. Utifrån dessa kunde senare analyser göras.

## 7. Undersökning

Undersökningen har gjorts för att analysera områdets framtida karaktär där jag utgått från kriterierna Bostäder, Arbetsplatser, tillgänglighet och öppna ytor. I undersökningen kommer vision 2020 och vision 2030 av området och dess innehåll att tas upp. Med hjälp av kartläggningen kan man sedan dra hypoteser om hur området kommer se ut i framtiden och få en känsla av dess funktion som en innerstadsdel.

### 7.1 Bostäder och arbetsplatser

I denna del kommer jag att beskriva hur fördelningen av bostäder och kontor kommer ske i området som jag valt att beskriva.

#### 7.1.1 Vision 2020

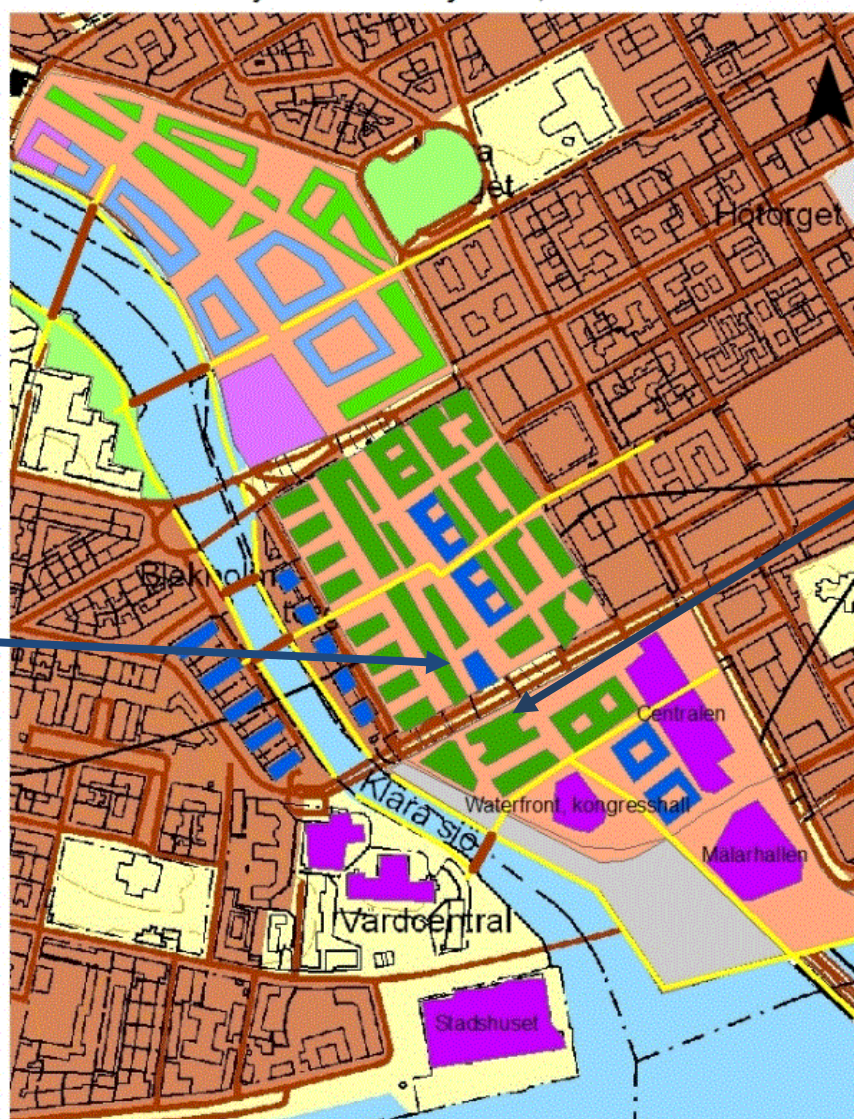
Stockholms stadskärna kommer år 2020 att ha en annorlunda karaktär. Stadsdelen har växt och fått ett mer mångsidigt innehåll. Norr om T- centralen så har ett nytt område med namnet Västra city byggts med mestadels kontorsbyggnader men även tre komplex med inslag av bostäder. De nya bostäderna och kontorens omfattning motsvarar ca 100 000- 110 000 kvm i yta.

Klarabergsplan blir nya huvudentrén till centralen och en ny parallellgata uppförs som får namnet Järnvägsgatan. Byggnaderna uppförs på ytan som idag består av järnväg. Detta sker genom att man överdäckar spårområdet vid centralen vilket kommer genomföras först när citybanan är färdigställt och pendeltågstrafiken har flyttats från centralspären nedan de nybyggda husen. I området har också ett höghus diskuterats vilket skulle ligga direkt i anslutning till Klarabergsplan. I ett sådant hus skulle det finnas olika lösningar på upplägg i huset vilket självklart påverkar utformningen av området.

Huset som har diskuterats kallas Klara torn och i framtiden kommer jag att kalla det just Klara torn. Förslag på utformning av Klara torn är många och i alternativ ett är byggnaden övervägande upptagen av bostäder. I alternativ två är det mest uppdelat mellan bostäder, kontor och kommersiella områden. I alternativ tre är byggnaden uppdelad mestadels av kontor men även kommersiella områden. De kommersiella områdena kan tänkas innehålla restauranger och butiker.



## Västra city och Klara Sjöstad, vision 2030



Klara torn

Klarabergsplan

### Beskrivning

- Offentliga platser västra city
- Mälarterrassen
- Arbetsplatser västra city
- Bostäder Klara Sjöstad
- Arbetsplatser Klara sjöstad
- Offentliga platser västra city
- Bostäder västra city

Fig 7: Egenkomponerad.  
Referens, Jernhusen AB

På kartan beskrivs de nya byggnaderna som byggs ovanpå befintliga spår med hjälp av överdäckning. Precis väster om centralstation så kan man se att två bostadshus planeras tillsammans med Waterfront och dess kontor. I komplexet norr om centralen så kommer många kontor att anläggas. Här finns även två stycken bostadshus och Klara torn som på kartan visas med ett innehåll av bostäder.

En grundtanke i uppkomsten av ett mångsidigt utbud av bostäder och kontor är att hålla området fullt på folk dygnet runt så att man får en stadsdel med mycket rörelse inte bara under dagtid.

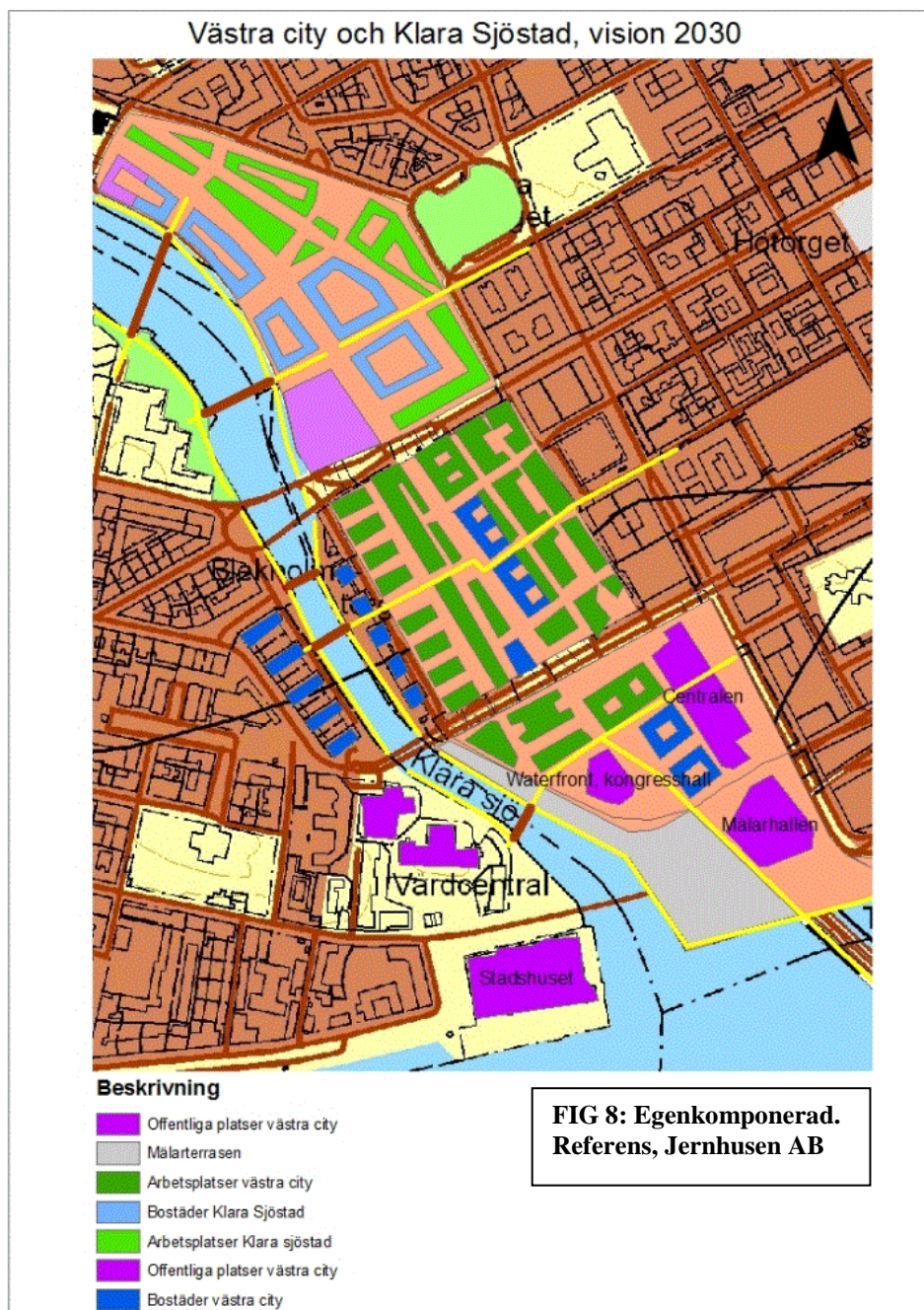
### 7.1.2 Vision 2030

År 2030 kommer Klarabergsleden och spåren längs Klarabergsviadukten att vara överdäckade och en ny stadsdel att ha tagit form. Denna del kommer att benämnas Klara sjöstad och skiljer sig något från områden direkt söder om den, Västra city.

I det nybyggda området norr om Västra city så kommer fler bostäder att symbolisera områdets karaktär. Kontor byggs runt om bostäderna vilket bildar en sorts barriär. I denna barriär finns ett Hotel riktat mot Norra bantorget. Området kommer även få två offentliga byggnader. Byggnaderna kommer att komma nära vattenkanten genom att en överdäckning av den befintliga vägen sker.

Området fortsätter sedan norrut längs vattenkanten hela vägen till Karlberg men detta område ligger inte inom det utvalda undersökningsområdet.

Söderut har även Mälarhusen byggts för offentligheten som är en stor hall för evenemang och sporthändelser. Samt Mälarterrassen som ett tillägg till det rekreationella behovet vilket kommer beskrivas senare.



## 7.2 Tillgänglighet

En av områdets största storsatsning är att utveckla knytpunkterna i Stockholms stadskärna och detta har verkligen lagts tyngdpunkt på i Västra city projektet. I området har försök gjorts att sammanlänka så många olika kommunikationsmedel för att utveckla tillgängligheten i området.

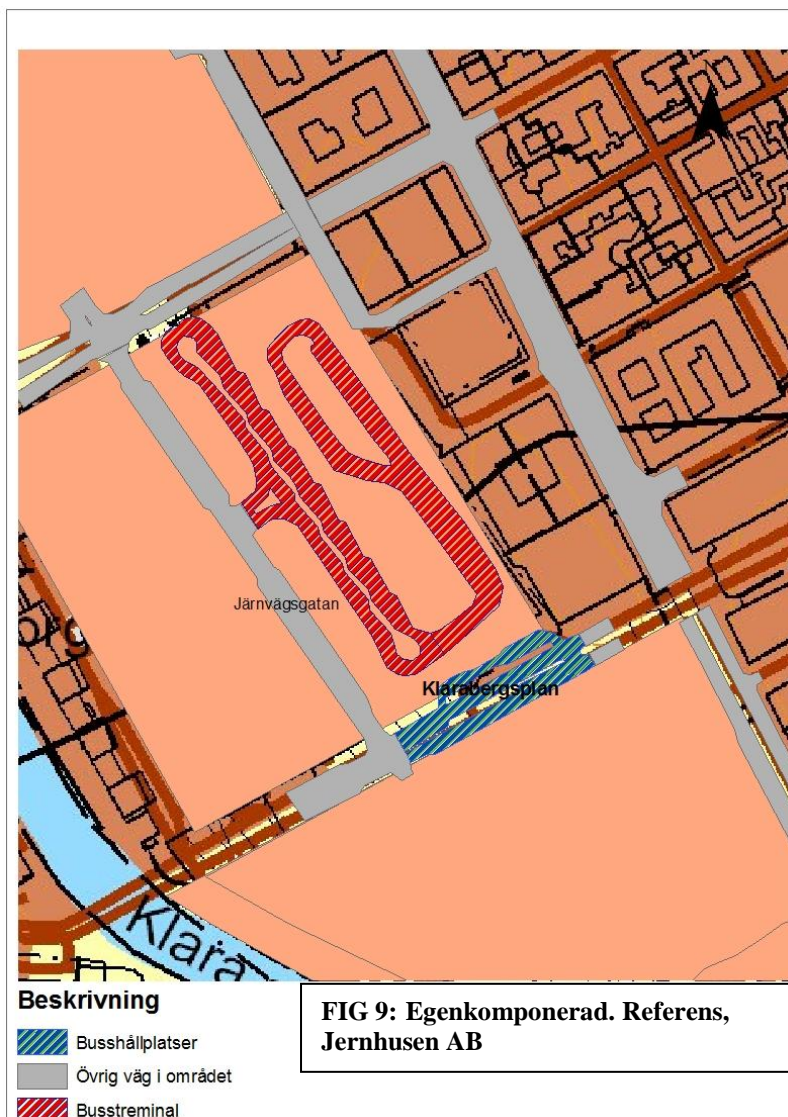
Mycket kommer att förändras i och med en omstrukturering vid centralen. Nya linjer kommer dras, perronger kommer att utvidgas och hela det rumsliga i området kommer ändras. I detta kapitel kommer fokus ligga på hur tillgängligheten till området kommer förändras och förbättras. De variabler som kommer tas med är busskommunikation, taxi och bil, spårväg, tunnelbana och citybana och fjärrtåg. I denna undersökning har jag valt att inte ta med båttrafik som går från den nya Mälarterrassen eftersom den mesta trafiken går sommartid och väldigt sporadiskt och är således ingen generell flödestrafik.

### 7.2.1 Bussar

Busskommunikationen kommer i området att göras om en hel del. Bland annat kommer dagens bussterminal att flytta under marken vilket idag ligger ovan mark idag. Resenärer kommer kunna nå terminalen från hela området genom passager.

Järnvägsgatan kommer fungera som ut och in passage för bussar till och från centralen. De bussar som kommer vara verksamma i denna terminal är samma bussar som är verksamma där idag. Alltså långgående reser från olika delar av Sverige och till flygplatser m.m.

Söder om bussterminalen så kommer innerstadsbussar att gå från Klarabergsplan till många delar av Stockholm och kommer på så sätt bilda ett nätverk på den öppna ytan alldeles i



närheten till både Waterfront och ingångarna till övriga transportmedel.

### 7.2.2 Taxi, biltrafik

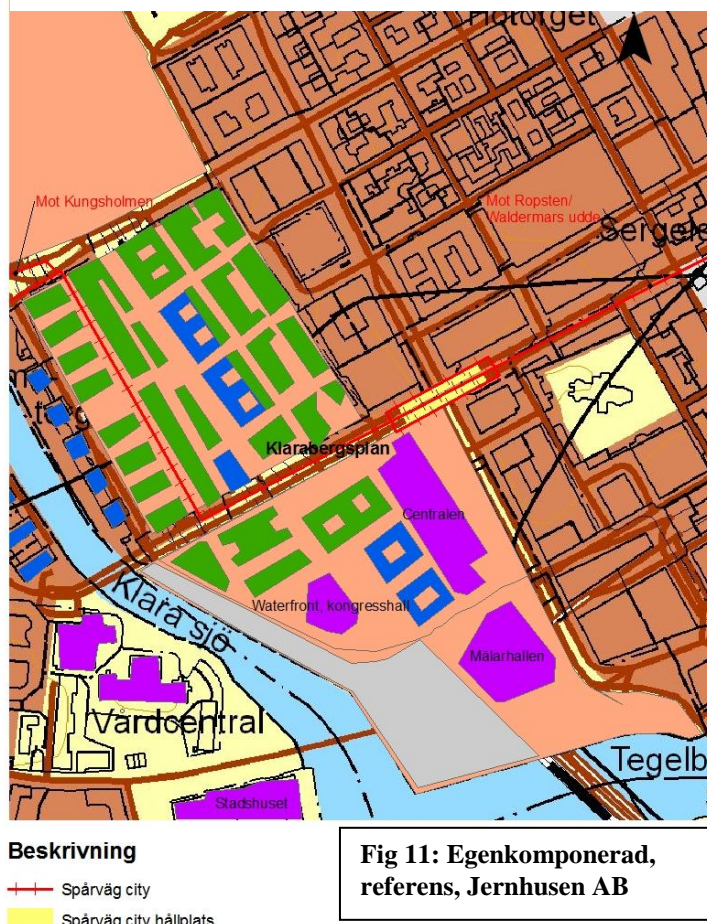
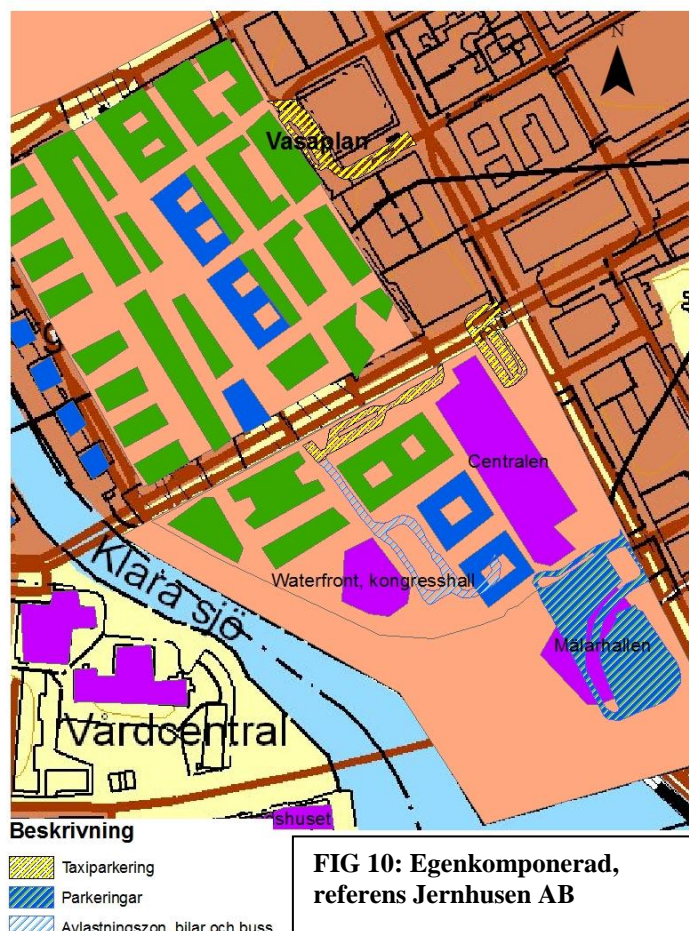
I västra city kommer det att upprättas tre stycken taxistationer. En vid Klarabergsplan, Vasaplan och vid centralen bredvid Vasagatan. Samtliga av dessa är lokaliserade vid utgångar till centralen och andra kommunikationsplatser som t.ex. Citybanan, spårväg city m.m.

Söder om centralen kommer en stor parkering att upprättas med korttidsparkeringar, hur denne skall se ut är ännu inte klart utan är under process. I området kommer det också att finnas en avlastningszon för bussar och bilar. I området kommer avstigning ske till centralen eller Waterfront från bussar eller bil. I detta område kommer det även finnas en infart/utfart till parkeringshuset i det södra bostadshuset.

### 7.2.3 Spårväg city

Spårvägen kommer gå rakt igenom Västra city området på Klarabergsgatan fram till Klarabergsplan och sedan fortsätta en bit fram för att sedan ta upp höger igenom området i riktning västerut mot Kungsholmen. Åt andra hållet i öster går spårvägen mot Ropsten och Waldermars udde.

På Klarabergsgatans bro över Vasagatan kommer Spårväg citys hållplats för centralen och Västra city området. Denna ligger precis innan man kommer in till Klarabergsplan där alla innestadsbussar avgår ifrån.



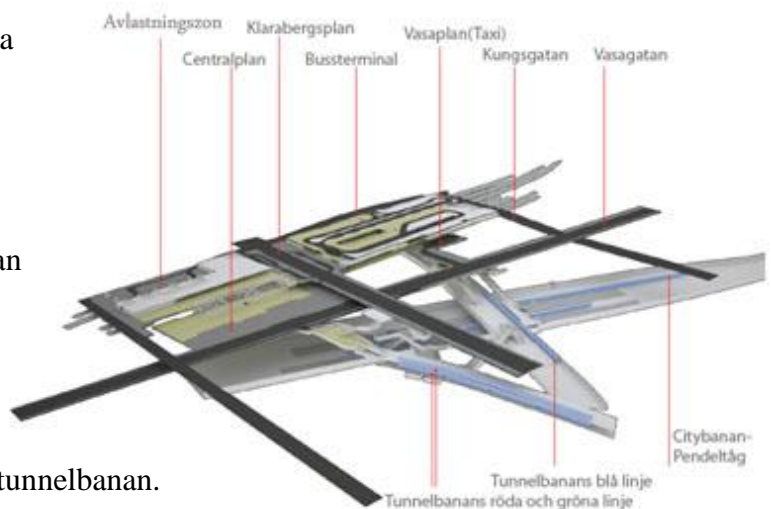
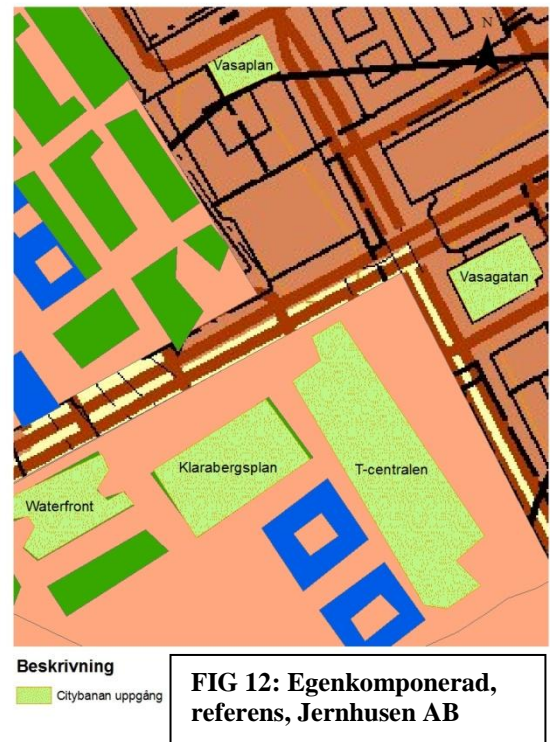
### 7.2.4 Tunnelbanan och Citybanan

Citybanan kommer ha ett ex antal uppgångar vid t.ex. Vasaplan, T-centralen, Klarabergsplan, Waterfront och Vasagatan. Citybanan kommer dock kunna nå från alla håll i centralområdet. Waterfront kommer man genom Citybanan kunna nå genom att en passage kommer byggas så att människor enklare kan ta sig till området från Centralen.

Tunnelbanans samtliga linjer (röda, blåa och gröna, i båda riktningarna) kommer att ligga kvar på de platser de finns i dagsläget och kommer också vara enkla att nå i det stora nätverket av linjer.

För att förklara det stora nätverk som vilar under ytan i det nya området så får man se området i skikt. Figuren visas i plan. Där har vi de olika samlingsplatserna Centralplan, Klarabergsplan och Vasaplan som kommer spela en större roll i det framtida området då samtliga linjer kommer att förknippas med områdena.

Under det skiktet kan vi se bussterminalens struktur och funktion. Ytterligare ett skikt nedan kommer tunnelbanans linjer att ligga med den blå linjen nederst av tunnelbanelinjerna precis som det är idag. Under denna kommer Citybanan att ha sina två spår vilka genskjuter tunnelbanan.

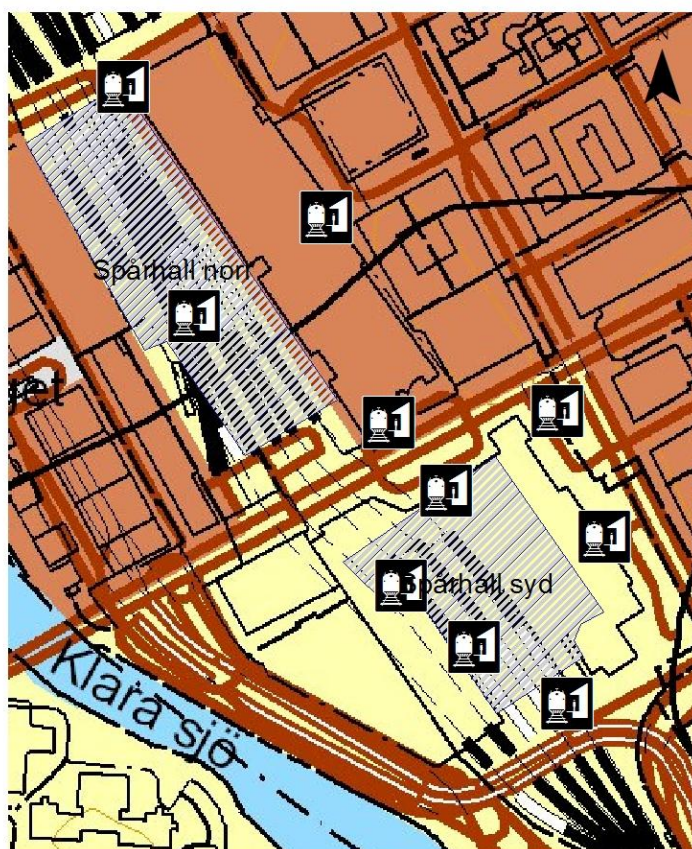


**FIG 13: Förklaring över skikten, Egenkomponerad. Referens, Jernhusen AB**

### 7.2.5 Fjärrtåg

I och med uppkomsten av citybanan kommer fjärrtågens linjer vid centralen att få mer plats eftersom alla de spår som idag upptas av pendeltågen kommer bli tillgängliga. Detta kommer också leda till att omstruktureringar kan ske på centralen och spårerna som finns där idag. De planer som finns idag visar på en uppdelning med två stycken spårhallar kallade spårhall norr och spårhall syd. Perrongerna kommer byggas om så att de blir längre och bredare i syfte att maximera antalet tåg och avgångar för att öka tillgängligheten.

Till de två nya spårhallarna kommer nya entréer att byggas och utökas till de som finns idag. Återigen kommer Klarabergsplan, Vasaplan och T-centralen vara nyckelpunkter för ingången till Spårområdet. Men även andra entréer kommer läggas, exempelvis på Järnvägsgatan och Kungsgatan men också i närheten av den nybyggda parkeringsplatsen vilket bidrar till en ökat lättillgänglighet.



#### Beskrivning



Entre



Spårhallar

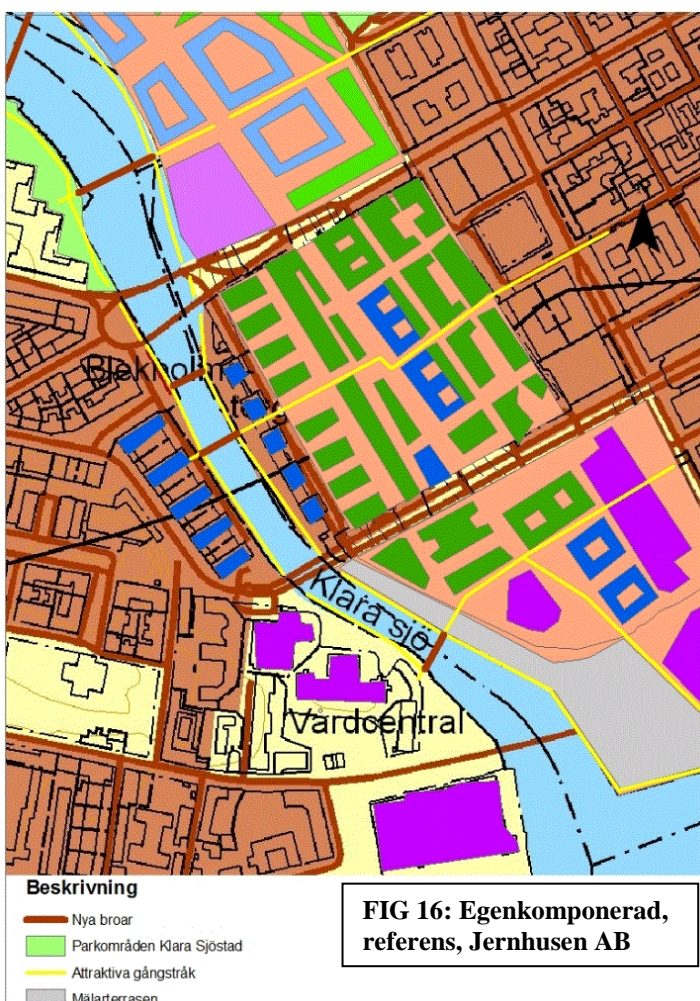
FIG 14: Egenkomponerad, referens, Jernhusen AB

## 7.3 Öppna ytor

Öppna ytor är ovärderliga för den aktiva i området och är av stor betydelse för såväl rekreation som själslig behag. I detta avsnitt så har jag utgått från ett färdigställt Västra City och Klara Sjöstad där jag har beskrivit samtliga delar som har betydelse för de människor som agerar i det utvalda området.

### 7.3.1 Öppna ytor, grönområden och attraktiva gångstråk.

De grönområden som kommer finnas tillgängliga är dagens park öster om Klara sjöstad vid namn Norra bantorget samt de grönområden som finns direkt väster om Klara sjö. För att få en bättre tillgång till områden i väster så ska det anläggas två nya broar i syfte att göra området mer lättillgängligt från alla håll



I det nybyggda området kommer nya gångstråk att upprättas för att man dels skall kunna ta sig runt i området bättre vilket även underlättar för gående till Kungsholmen. Men gångstråken ger även bra rekreativsmöjligheter och miljöombyte.

Som bilden visar så kommer även många broar att anläggas i omformningen av området.

I området söder om Västra city skall det anläggas en terrass. Tanken är att låta folk gå ovan trafiken och skapa ett utrymme för miljöombyte och rörelse i området.



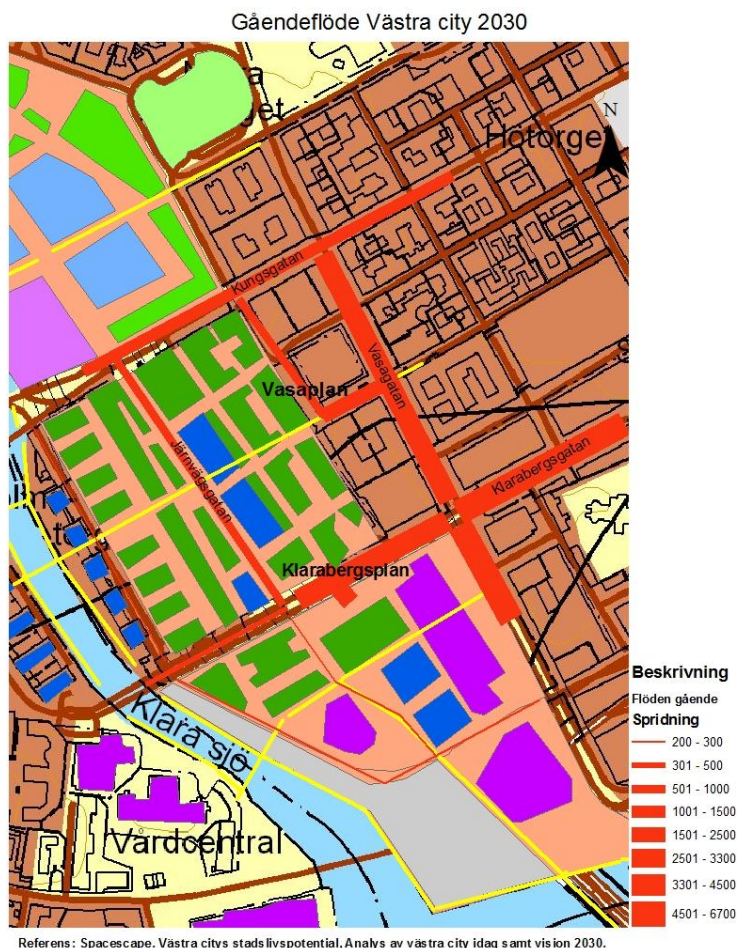
**FIG17:** Förslag på eventuellt utseende på, **Rosenbergs Arkitekter AB** på uppdrag av **Jernhusen AB**.

Detta kommer ske genom överdäckning av området. Terrassen kommer kallas Mälarterrassen och delar ytan med Mälarhusen med båtförbindelse till Mälaren. Terrassens utseende är inte bestämt och mycket kommer bestämmas i framtiden beroende på hur man kan överdäcka området. I det förslag som lagts så har inspiration tagits från operan i Oslo Norge där möjligheterna ses som stora för naturliga möten och rörelse. Detta gör det även betydligt lättare att ta sig från Kungsholmen till T-centralen via markplan.

### 7.3.2 Flöden i rummet

Företaget *Spacescape* har gjort en stadslivsanalys på västra city där bland annat flödet i gående har visualiserats på ett framtida Västra city. Denna analys har jag generaliserat och gjort urval för att den skall passa in i mitt syfte. På kartan kan man urskilja skillnaderna på antalet gående på olika vägar.

De mest täta områdena med gående är Klarabergsplan och precis öster om Klarabergsplan samt vid Vasaplan, Vasagatan men även Kungsgatan och Järnvägsgatan har relativt kraftig täthet av gående. Beskrivningen är enligt personer/timma.



Referens: Spacescape. Västra citys stads livspotential. Analys av västra city idag samt vision 2030.

**FIG 18:** Egenkomponerad, referens, **Jernhusen AB**



### 7.3.3 Shared spaces

Västra city är uppbyggt på ett sätt som ska få människor att röra sig i området och skapa liv. Det är därför svårt att peka på var *shared spaces* i Västra city kommer att finnas. Det finns många platser där naturliga mötesplatser sker som till exempel alla de platser där mycket olika transportmedel möts. Jag har valt att peka på tre platser som jag tycker ligger inom gränsen för *shared places*.

Det är troligt att Järnvägsgatan kommer bli Västra citys nya *shared spaces* yta eftersom detta är en plats som delvis är åtskilt från transporter så till vida att de inte är precis i anslutning till platsen. Det är en mycket trafikerad yta med bilar och framförallt bussar på grund av att bussterminalen har sin utgång/ingång på gatan. Samtidigt så är det en yta som har både kontor och bostäder vilket kan bidra till att affärer finns i gatuplan och människor vilket städigt kommer röra sig där.

Även Klarabergsplan kan kännetecknas som en *shared spaces* eftersom det är den plats där flest människor möts varje dag samt att den ligger i närheten till Waterfront vilket gör att den får ses som ett attraktivt område att röra sig på.



Kungsgatan i området runt Västra city kan tänkas bli en *shared space* på grund av entrén till centralen, det höga flödet av människor, kommersiella områdena i Klara Sjöstad, den offentliga byggnaden i Klara sjöstad samt närheten till Järnvägsgatan.

## 8. Rumslig Analys

I detta avsnitt görs en analys av de rumsliga strukturerna i området utifrån de kriterier som tagits upp i undersökningen. Analysen görs för att få en uppfattning om hur området kommer fungera som en stadskärna såväl som komplement till omkringliggande stadsdelar men även som stadsdel själv. I analysen så backas undersökningen upp av den föreliggande teoretiska bakgrunden som står som grundpelare för de kriterier som har förts genom uppsatsen.

### 8.1 Ny struktur

Området kring centralstationen kommer i framtiden få ett helt nytt utseende och funktion. Överdäckning av spårområdet kommer göra det möjligt att bygga bostäder och kommersiella byggnader i den nya stadsdelen. En del av dessa kommer att fungera som hotell och konferensbyggnader.

Planerna i nuläget är att bygga två bostadshus och ett antal kommersiella byggnader som kommer tillföra mer liv runt området och få fler människor att vara verksamma i området samtidigt som kommersiella områden kan locka fler människor att vilja ta sig till området om det till exempel finns affärer för konsumtion. En positiv effekt utav en utbyggnad av framförallt bostäder är att trycket på offentlig service ökas vilket kan bidra till att fler restauranger kommer öppna i området men även andra verksamheter som till exempel frisörer, hantverkare m.m.

Hur Klaratorn kommer att utformas kommer ha en stor betydelse för hur vida områdets karaktär kommer att omformas. Om tornet mestadels inreds med bosättning kommer det att påverka området genom att fler personer kommer röra sig i området under hela dygnet. Skulle tornet istället omfattas av kommersiella ytor som t.ex. kontor så skulle färre människor befinna sig i området under större delen av dygnet men däremot skulle fler människor röra sig i området under kontorstid.

I samband med detta så kommer även en ny väg att byggas som kommer kallas Järnvägsgatan. Denna kommer att bilda en passage för både bilar och gående men kommer även vara en transportled för bussar som ska till bussterminalen vilken har sin ingång på Järnvägsgatan. Järnvägsgatan är planerad så att den skall finnas mitt i området med ett varierande innehåll. I detta område har det ritats in både bostäder och kommersiella områden vilket kommer göra gatan livlig dygnet runt. Det är också i detta område som den flesta offentliga servicen kan tänkas uppkomma.

## 8.2 Tillgänglighet

Västra citys starkaste sida är tveklöst dess multikommunikativa variabel. Området är i Stockholm med dess utbud av kommunikation. Från Västra city kan man ta sig med spårvagn öster ut mot Ropsten och västerut mot Kungsholmen samtidigt som man kan ta sig till alla innerstadsdelar och förorterna med Citybanan och tunnelbanan. Även innerstadsbussar avgår från Västra city. Med regionala tåg och bussar tar man sig också lätt till andra delar av Sverige eller till flygplatser utanför Stockholm. Västra city kommer alltså att bli ett mecka för tillgänglighet, den mest centrala mittpunkten i Stockholm både för människor som kommer långväga eller från kortare distans.

Den största skillnaden i utformningen av området kommer vara tillgängligheten till perronger, entréer och hållplatser vilket även är den viktigaste faktorn för områdets utformning. Genom att pendeltågen flyttar och man kan utöka spårhallarna för fjärrtågen kan man splittra på ingångarna till centralen så att centralen kan nå från fler positioner inom Västra city. Centralen kommer också byggas om så att man genom den kan nå alla transportmedel som är tillgängliga i området. På så sätt kommer man få en heltäckande tillgänglighet över hela området, mer än vad som är fallet idag. Ett exempel på detta är att man från Kungsgatan ska kunna nå entrén till centralen och via de övriga transportmedlen som till exempel Citybanan.

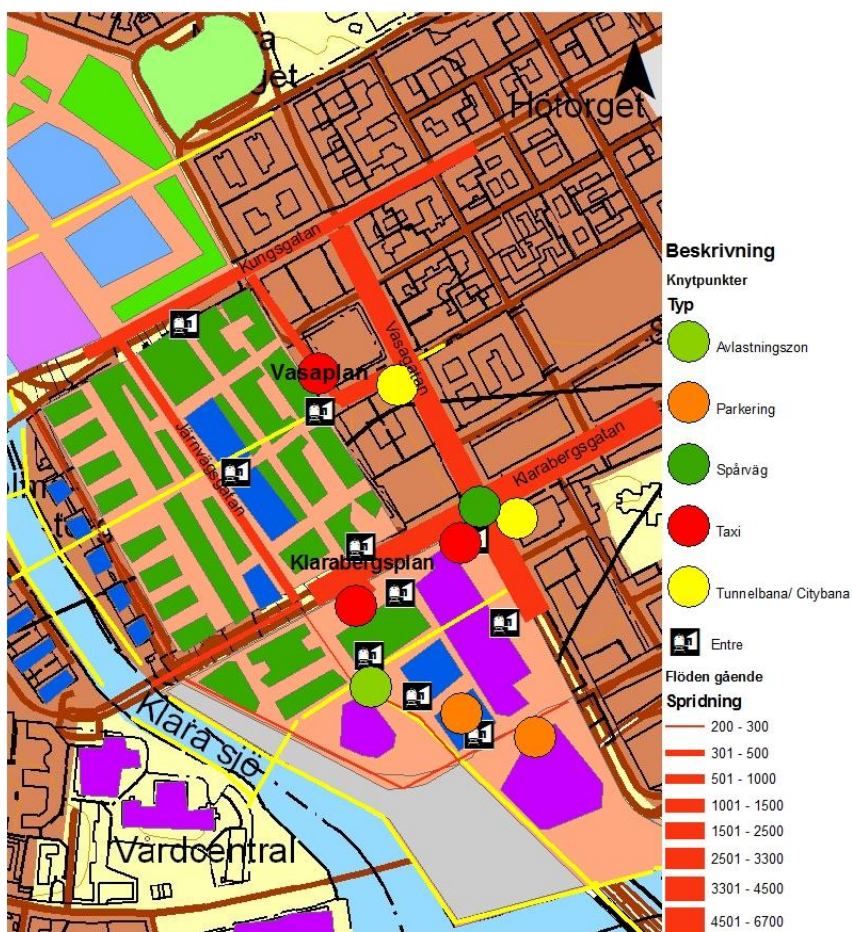
Taxitransport finns placerad i de områden där de idag är verksamma men de kommer omformas en del genom ombyggen. De får även ett mer tydligt samband till resterande transportmedel då de ligger i de delar där man lättast kan finna övriga transportmedel tillgängligt vid Klarabergsplan, Vasaplan och centralplan.

## 8.3 Rumsliga flöden

Västra citys mål har varit att uppföra en stadsdel som blir en knutpunkt för transporter för att underlätta tillgängligheten för Stockholm city. Området kring centralstationen fungerar idag som en knutpunkt för transportflöden av människor som kommer till centralen och sedan för sig bort till andra delar av Stockholm. Detta ska nu förändras och bli en plats där personer stannar och fungerar i, en plats där man dels skall bo och arbeta i men även fungera som en plats där människor trivs att befinna sig. En plats som man tar sig igenom men även befinner sig i. Detta ska göras genom fler gångstråk, ökad kommunikation genom fler transportsätt, fler bostäder och kontor men även offentliga platser.

Planerna för Västra city visar att mycket av den rörelse som kommer infinna sig i området kommer baseras på de pendlare som befinner sig i området.

Tittar man på flödet av gående i området år 2030 befinner sig de flesta människorna runt transport platser och entréer för centralstationen. Människor kommer sedan att röra sig upp längst med Klarabergsgatan mot Sergelstorg. Mycket folk kommer infinna sig runt Klarabergsplan, Vasaplan och Centralplan där de flesta kommunikationsknytpunkterna finns, dessa personer kommer troligtvis vara i rörelse från eller till området. Samtidigt kommer den nya Järnvägsgatan få en ny funktion i området som kommer påverka området mest av allt i hela Västra city. Längst denna gata beräknas ca 1000 personer gå per timme.



**FIG 20: Egenkomponerad. Referens, Jernhusen AB**

Nya gångstråk kommer även påverka tillgängligheten för övriga gående från till exempel Kungsholmen, Gamla Stan och Vasastan. Dessa gångstråk kommer även anläggas på ett så rekreativt sätt som möjligt. Det vill säga att man försöker skapa gångstråken i en så bra miljö som möjligt vilket dels kommer attrahera gående till den nya stadsdelen men även få en helhetsbild av en fin miljö över området för att på så sätt integrera den i övrig stadsbebyggelse.

## 8.4 Människan i rummet

Det är enligt föregående teorier viktigt att i urbana miljöer ha ett inslag av rekreationella miljöer. Dessa miljöer kan innefatta mycket mer än enbart en plats där man är avskild från den urbana tristessen. Det kan även handla om platser där man känner sig psykologiskt avslappnad som delar på den urbana miljön som vi innan har kallat ”shared spaces”. Detta skapar man i Västra city genom att planera ihop bostäder och kommersiella områden inom ett område där man delar stadsrummet med fler parter. Inte minst restauranger och affärer i gatuplan längs ett stadstråk där människor kan gå runt och spatsera.

Planerna för sådana här platser i Västra city handlar mycket om att utnyttja de urbana mötesplatserna för att skapa ett rum där man kan trivas. Man vill att folk ska röra sig fritt på gatorna och skapa ett levande rum. Detta har man gjort genom att skapa fler gångstråk, stadsmässiga och mer attraktiva. De attraktiva gångstråken har man kallat de gångstråk som är belagda i områden med just ett attraktivt läge miljömässigt sätt. Det handlar alltså om mindre stigar och vägar där man kan njuta av den omkringliggande miljön. Utsiktsmöjligheter och naturliga impulser är också av värde för sådana gångstråk.

Tillgängligheten för enskilda platser i området är idag väldigt liten och förändringarna som kommer ske skall bidra till en större rörelse utmed Mälarterrassen söder om Waterfront. Området kommer bli en utsiktsplats och en naturlig mötesplats för människor i området Västra city men även Kungsholmen vilket på sikt kan bli en barriärbrytare mellan stadsdelarna och få personer att ta sig genom området. I övrigt så kommer Norra bantorget bli betydande för invånarna i såväl Västra city och Klara sjöstad. Vid Klara Strand kommer ytan att behållas öppen vilket ger en gnutta grönområde i området vilket det annars finns lite av.

## 9. Diskussion och Slutsats

Uppförandet av Västra city kommer i framtiden att ändra upplevelsen av citykärnan. Kärnan ska uppenbart centraliseras mer till Centralen och utgå därifrån. Genom att blanda bostadshus med kommersiella kontor, offentlig service skall man uppnå en mer levande karaktär dygnet runt i stadskärnan. Den mer livfulla stadsdelen skall dessutom integreras i övriga kringliggande stadsdelar för att på så sätt läka det sår som idag finns mellan framförallt Norrmalm och Kungsholmen. Detta kommer göras genom att uppföra lockande stråk så att fler fotgängare tar sig igenom området från de olika stadsdelarna, men även inbjuder gående från centralen att stanna i området. Tillgängligheten kommer bli områdets starka sida då många människor kommer att transportera sig till denna centrala plats med hjälp av en mångfacilitet av transportmedel.

För att få fler personer i området dygnet runt grundar sig mycket av dagens planering av området på de bostadshus som skall uppföras. I nuläget finns det nio fastslagna bostadshus i området med ytterligare fem till något utanför. I dessa är inte Klara torn inräknat eftersom det ännu inte är fastslaget vad den byggnaden kommer att innefatta. Eftersom det är bostadshusen som kommer medföra rörelsen i området under kvällstid är det av yttersta vikt att området kommer ge plats åt dessa, i denna tanke infinner sig även att Klara torn behöver fungera som ett bostadshus för att kvoten skall uppvägas så att området inte tappar dess huvudmål att bli en mer livlig stadsdel. Visserligen planeras det fler bostadshus i Klara Sjöstad som man kan tänka sig även kommer ge liv till Västra city och framför allt på Järnväggsgatan.

Västra city skiljer sig väldigt mycket från andra nybyggda stadsdelar som till exempel Hammarby sjöstad, Liljeholmskajen m.m. då dessa områden inriktar sig väldigt mycket på bostadshus och färre antal kommersiella byggnader. Anledningen till denna skillnad är just användningen av området. Området skall inte bli en enskild del utan skall integreras i de övriga stadsdelarna och därför ser fördelningen näst intill ojämn med ett övertag av kommersiella byggnader. Med kommersiella byggnader kan man locka människor som kommer till centralen för att stanna i området och inte enbart se området som en transportled. Dessutom kommer området ha kontor där folk arbetar vilket ger den liv även under dagtid och inte enbart runt centralen utan kanske även i resterande delar.

Ett sätt på vilket man har löst spridningen av människor i området är att man har spridit ut entréerna till centralen över hela Västra city i syfte att det inte skall finnas en specifik ingång där alla samlas. Detta kan också bidra till en bättre spridning av resenärer och övriga både invånare och besökare i området.

Något som är helt säkert är att området i framtiden kommer ha en mängd personer verksamma i området. Området kommer att omfattas av pendlare som enbart använder transportmedlen och inte besöker området för att stanna. Men även gående som passerar området i syfte att ta sig till en annan stadsdel. I området kommer det finnas boende och arbetare samt de personer som vill utnyttja den offentliga servicen. Detta betyder att det kommer ske en jätteändring i utnyttjandet av det urbana rummet då det innan bara var en plats att komma till för att man skulle bege sig någon annanstans.

Till detta har man också lagt till ett försök att ge platsen ett eget liv genom att anlägga en stor terrass där naturliga möten skall vara vardag. Platsen kommer att omgärdas av de stråk som skall ses som en transport genom området. Dessa skall delvis göras trevligt för ögat, platser som ger ro i den urbana miljön. Norra bantorget kommer också få en större roll som det enda grönområdet med en måttlig grönyta.

Än så länge så har vi diskuterat möjligheterna för att Västra citys vision ska gå som planläggarna har tänkt men det finns saker och ting som mycket lätt kan tänkas inte gå som tänkt. Som redan har skrivits är områdets starkaste sida dess tillgänglighet genom ett stort flöde av passerande människor genom ett dussintal av transportmedel. Om området får en mer inbjudande karaktär genom trevliga gångstråk m.m. så finns det goda möjligheter för att människor ta sig från de övriga stadsdelarna genom området.

Akilleshälen i området är dess utformning som måste motsvara förväntningarna. Blir det får få bostäder i området kommer folk inte röra sig i området på kvällen vilket dels kommer få området att kännas osäkert men även minska dess attraktivitet för andra som kan tänkas gå igenom området. De kommersiella ytorna måste samtidigt innehålla rätt sorts butiker och restauranger för att locka människor att vilja komma till området. Detta kan ses som ett stort problem då Norrmalm direkt öster om området har ett väldigt stort utbud av kommersiell verksamhet som Västra city kan få svårt att konkurrera med.

Det finns en risk att området inte kommer lyckas att samla människor runt centralen utan Västra city kommer i det fallet att bli en stadsdel som man passerar på väg någon annanstans, exempelvis Norrmalm eller Kungsholmen. Om man utgår från mina fyra kriterier som har genomsyrat hela analysen så kan man tyda var området har sina brister. Området täcker gott och väl sina kommersiella områden om man ser enbart till Västra city. Boendekriteriet kommer mycket att bygga på omformningen utav Klara torn och integreringen med Klara sjöstad. Tillgängligheten är som tidigare sagt dess starkaste sida

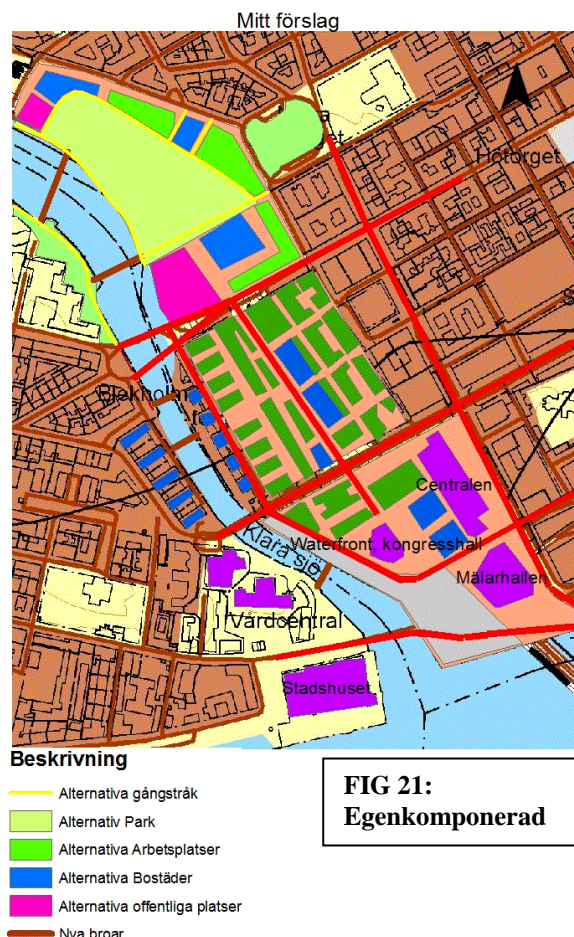
men området saknar platser som människor kan samlas på, platser där människor kan få utlopp för rekreation och andlig vardaglighet.

Detta är något som jag tror är det viktigaste att arbeta med i Västra city området. I följande utformning ger jag ett exempel på ett Västra city och Klara sjöstadområdet som skulle innehålla en attraktion som inte finns någonstans i Stockholm City. Modellen som jag skapat är enbart gjord utifrån de fyra kriterierna, där jag har valt att behålla Västra city enligt dagens planer fränsett att Klara torn innefattar mestadels bostadslägenheter i syfte att fylla bostadskvoten. Alla transportmedel är också omformade efter vad planerna idag är.

Den stora skillnaden är Klara sjöstad som får en mer avgörande del i stadskärnan än vad den har idag. Ett par bostadshus och kommersiella byggnader har fått ge plats åt en stor offentlig park. Några av husen har omformats så att de ligger tätt inpå parken vilket dels ger rekreation för de som är verksamma i området och som samtidigt ger en urban känsla. Det närliggande hotellet i anslutning till Norra Bantorget får en stor öppen yta som kan attrahera fler personer. Parken skulle också vara utmärkt för sportevenemang, parkteater, konserter m.m.

Den största skillnaden med en park istället för dagens planerade hus är att denna plats blir väldigt speciell för utformningen av city: Den kan ge en stor dragningskraft åt området. Dess position är attraktivt nära både Norrmalm, Vasa stan och Kungsholmen. Dessutom kan parken ge den nya Järnvägsgatan extra liv då den kommer fungera som den bästa transportvägen till parken från Centralen.

Rent ekonomisk är detta förslag dyrare än föreliggande förslag eftersom man förlorar intäkter från de hus som faller bort och den enda lösningen på detta är att bygga på höjden. Därför är de hus som omgärdar parken betydligt högre än vad de är i dagens plan vilket ger en annan siluett över den centrala stadskärnan. Sådana beslut om att bygga på höjden är politisk sätt svåra beslut men i utbyte av en offentlig park kanske personer skulle se det som ett attraktivt alternativ.





## 10. Vidare forskning

Eftersom detta är en analys på en plan för ett område så är det alltid av intresse att göra en utvärdering av området när det är färdigbyggt. Så är även fallet med Västra city/Klara sjöstad. I en utvärdering så skulle man kunna mäta flödet av gående, vilken plats det är mest tryck av människor på, på vilka tider och vad resultatet av antalet boende i området är. Man skulle också kunna göra en kvantitativ undersökning och se hur människor uppfattar de olika områdena. På så sätt kan man mäta om staden har integrerats med de andra stadsdelarna och vilken roll den har fått i stadskärnan.

Det är först då man också kan utvärdera om ett annat förslag med en mer offentlig prägel skulle ha gjort området mer attraktivt. Genom en sådan undersökning kunde man ta resultaten och omforma ett liknande område på ett annat område eller i en annan stad.

## Referenslista

### Litteratur

**Andersson Roland.** 1998. *Attraktiva städer, en samhällsekonomisk analys.* Byggforskningsrådet. Västra Aros tryckeri

**Johnson. H James.** 1972. *Stadsgeografi, en introduktion.* Wahlström Stockholm. Beyronds AB

**Hall Thomas.** 1999. *Huvudstaden i omvandling, Stockholms planering och utbyggnad under 700 år.* Stockholms universitet

**Hall Thomas.** 2009. *Stockholm, the making of a metropolis.* Routledge

**Harrie Lars.** 2008. *Geografisk informationsbehandling, teori, metoder och tillämpningar.* Fjärde upplagan. Forskningsrådet Formas

**Lunden Thomas.** 1999 *Om staden, En Stockholmsgeografi.* Studentlitteratur Lund

**Keating Michael, Loughlin John, Deschouwer Kris.** 2003. *Culture, Institutions and Economic Development, A study of eight European regions.* Edward Elgar Publishing Limited.

**Lowdon Wingo ,jr. (Tankel Stanley B)** 1966. *Cities and space, The future use of urban land.* Johns Hopkins Paperbacks edition

**Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars.** 2008. *Shared space: trafikrum för alla,* Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

### Internet

banverket.se, 2010-03-30, tillgängligt:

<http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1867/Citybanan-i-Stockholm.aspx>

hufvudstaden.se tillgängligt:

[http://www.hufvudstaden.se/Lediga\\_lokaler/fastigheter/fastigheter\\_stockholm/](http://www.hufvudstaden.se/Lediga_lokaler/fastigheter/fastigheter_stockholm/)

sl.se, *sparvagn\_city\_broschyr\_web.pdf* 2010-03-30 tillgängligt:

<http://sl.se/templates/Page.aspx?id=8806>.

Stockholm.se, 2010-03-25. Tillgängligt:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsutvecklingsprojekt/>

Västra city.se 2010-03-23. Tillgängligt

<http://www.vastracity.se>

Waterfront.se, 2010-03-25 tillgängligt:

<http://www.waterfrontbuilding.se>

Yimby.se, tillgängligt:

[http://www.yimby.se/2008/03/centerpartiet-gor-ett-cen\\_518.html](http://www.yimby.se/2008/03/centerpartiet-gor-ett-cen_518.html)