

Kulturmiljöutredning Centralstationsområdet, Stockholm

2018-04-18





Kulturmiljöutredning Centralstationsområdet Stockholm

2018-04-18

Utredningen är utförd på uppdrag av Sonya Stark, Jernhusen

Nyréns Arkitektkontor:
Anna Birath, byggnadsantikvarie (uppdragsansvarig)
Nico van Gelderen, landskapsarkitekt
Marcus Ängeby, byggnadsantikvarie

Framsida: Flygbild Stockholms stad
Denna sida: Ortofoto Stockholms stad med utritat projektområde

Foton i utredningen är tagna av författarna eller stadens fotograf där inte annat anges.

Utredningen läses dubbelsidigt i A3.

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte och avgränsning	4
Metod	4
Förutsättningar i gällande lagrum	4
Historik - Strandlinjen över tid	6
Historik - Järnvägsområdet över tid	8
Historik - Kartsekvens	10
Historik -Järnvägen	20
Bangård och sammanbindningsbanan	20
Centralplan	21
Järnvägsparken	21
Historik - Bebyggelsens och gatornas ålder	24
Katalog - Byggnader	25
Kontorshus i kv. Uggleborg 14	25
Esseltehuset	26
Hotell Terminus	27
Station Stockholm City och Hotel Continental	28
Centralstationen - Stationshuset vid Centralplan	29
Centralstationen - Centralhallen	30
Centralstationen - Den västra tillbyggnaden, byggnad C	31
Centralstationen - Övre hallen	32
Stockholm Waterfront	33
Royal Viking Hotel	34
Cityterminalen och World Trade Center	35
Klarabergshuset, f.d. SJ:s Ilgods	36
Kungsbrohuset	37
Kontorshus i kv, Mentorn 1	38
Trafikledningscentral för SJ	39
Nulägesanalys - Landskapet	40
Geologi och topografi	40

Nulägesanalys - Stadsbild	42
Framväxt och karaktär	42
Val av vyer	42
Vy 1 från Västerbron	44
Vy 2 från Skinnarviksberget	46
Vy 3 från Montelius väg	48
Vy 4 från Fjällgatan	50
Vy 5 från Riddarholmen	52
Vy 6 från Barnhusbron	54
Vy 7 från Söder Mälarstrand	56
Nulägesanalys - Stadsrum	58
Projektområdets topografi	58
Övergripande karaktär	60
Stadsrum vid projektområdet	62
Nulägesanalys - Gatusekvenser	64
Upplevelse av projektområdet från det nära stadsrummet	64
Sekvens 1 - Kungsbron mot öster	65
Sekvens 2 - Klarabergsviadukten mot öster	66
Sekvens 3 - Klarabergsviadukten mot väster	67
Sekvens 4 - Stadshusbron mot öster	68
Sekvens 5 - Centralbron mot norr	69
Sekvens 6 - Vasabron mot norr	70
Sekvens 7 - Tegelbacken/Vasagatan mot norr	71
Nulägesanalys - Gatuvyer	72
Övriga nära vyer	72
Kulturhistoriskt värde	76
Riksintressebeskrivning för Stockholms innerstad med Djurgården	76
Uttryck för riksintresset relevanta för centralstationsområdet	77
Viktning av värden och värdebärare i förhållande till betydelse för riket, staden och närmiljön	79
Sammanfattande kommentarer och slutsatser	82
Källor	84

Inledning

Bakgrund

Stockholms stad har tillsammans med Jernhusen påbörjat en detaljplaneprocess för centralstationsområdet. Arbetet syftar till en utveckling av området, både vad gäller järnvägsfunktionen och en eventuell överdäckning av spårområdet och därmed tillkommande bebyggelse. Staden har under år 2017 tagit fram "Program för City 2030" som dock ännu inte har fastställts. Där beskrivs överdäckning av bangården norr om centralstationsområdet som en möjlighet. Söder om centralstationsområdet pågår redan planutredningar.

Jernhusen har inom ramen för den pågående planprocessen gett Nyréns Arkitektkontor i uppdrag att göra en fördjupad kulturmiljöutredning av området med tyngdpunkt på frågor som rör riksintresset för kulturmiljövården.

Redan 2009 togs en kulturmiljöanalys fram för hela Västra city av Nils Ahlberg Kulturmiljö. Denna analys är en utgångspunkt för arbetet, men har fördjupats och förtydligats för det nu aktuella begränsade området.

Syfte och avgränsning

Kulturmiljöutredningen ska fungera som ett kunskapsunderlag i den fortsatta planprocessen inklusive de parallella uppdrag som kommer att tas fram av olika arkitektkontor. Den kommer även att kunna utgöra underlag för framtida konsekvensanalyser, inklusive MKB för området. Syftet med utredningen är att områdets kulturhistoriska värde ska tydliggöras så att det kan tas tillvara långsiktigt. Utredningen är koncentrerad till det område vid centralstationen som omfattas av det pågående detaljplanarbetet, men även omkringliggande byggnader och miljöer liksom stadsbilden i stort beskrivs där det är relevant. Den yttre miljön och bebyggelsen studeras från helhet till del. Kulturmiljöutredningen är inriktad på den befintliga fysiska miljön och mindre på områdets historia vars fysiska lämningar redan försvunnit.

Metod

Arbetet har utförts med utgångspunkt från ett kulturhistoriskt perspektiv där alla byggnader, platser och miljöer som aktivt formats av människan definieras som kulturobjekt. Vilka kulturobjekt i form av byggnader, platser och miljöer som tillskrivs kulturhistoriskt värde beror på vilken kunskap och upplevelse de anses kunna förmedla, samt på hur välbevarade och tydliga de framstår. Traditionellt identifieras kulturhistoriska värden utifrån två perspektiv: en bebyggd miljö som källa till kunskap om historien, respektive en bebyggd miljö som källa till upplevelse av historien. Som källa till kunskap om historien fungerar bebyggelsemiljöerna som fysiska dokument som berättar till exempel om en viss tids samhällsanda, arkitektur, byggnadsteknik eller material. Byggnadsmiljöer som källa till upplevelse av historien bärs t.ex. av den bebyggda rumsligheten, byggnadernas arkitektoniska uttryck, dess material och konstnärliga gestaltning och hur byggnader med sin volym och utformning bidrar till den omgivande miljön.

För att beskriva, analysera och förklara området och stadsbilden används flera kompletterande metoder. Historien kartläggs i vid bemärkelse, både vad det gäller stadsbilden och det berörda området och tar även en utgångspunkt i landskapet och dess förändring. Byggnader i programområdet och i dess närhet beskrivs kortfattat liksom deras kulturhistoriska värde. Övrig värdebeskrivning tar sin utgångspunkt i riksintressebeskrivningen för Stockholms innerstad med Djurgården. Då denna beskrivning är allmänt utformad görs en bedömning av vilka uttryck vid centralstationsområdet som kan förmedla en sådan kunskap eller upplevelse att de är riksintressanta för kulturmiljövården, eller om de mer är av ett lokalt intresse. För att kunna bedöma upplevelsevärdena kartläggs berörda rumsligheter genom Kevin Lynchs analysmodell. Visuella aspekter och element av stadslandskapet kartläggs: landmärken, siktlinjer,

viktiga rumsbildningar och stråk. Då åtgärder inom centralstationsområdet kan påverka stadsbilden analyseras ett antal utvalda vyer som anses särskilt viktiga för upplevelsen av stadsbilden. Vyerna täcker både Stockholms innerstad samt centralstationsområdet från nära håll. Som en vidare fördjupning analyseras vissa nära vyer som gatusekvenser för att visa hur stadsbilden upplevs när man rör sig och närmar sig centralstationsområdet.

Förutsättningar i gällande lagrum

Plan- och bygglagen

Enligt PBL 2 kap. 6 § så ska ny bebyggelse utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Vidare så ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

All befintlig bebyggelse omfattas av plan- och bygglagens krav på varsamhet vid ändring, enligt 8 kap. 17 §. Detta innebär att ”Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.”

Bebyggelsen i city är kulturhistoriskt klassificerad av Stockholms stadsmuseum. Den kulturhistoriska klassificeringen är ett kunskapsunderlag som ligger till grund för bedömningar vid bygglovgivning och planhandläggning. Vid området finns blå-, grön- och gulklassade byggnader. Blåklassade byggnader har ett synnerligen stort kulturhistoriskt värde motsvarande kulturminneslagens fordringar på ett byggnadsminne. Grönklassade byggnader har ett särskilt kulturhistoriskt

värde. Gulklassade byggnader har ett visst kulturhistoriskt värde och/eller ett värde för stadsbilden.

Byggnader som har ett kulturhistoriskt värde kan efter beslut i byggnadsnämnden omfattas av plan- och bygglagens förbud mot förvanskning enligt 8 kap. 13 §.

Kulturmiljölagen

Centralstionsområdet ligger inom fornlämning Stockholm 103:1 som innefattar den del av staden som var bebyggd på 1650-talet. Det innebär att kulturlager från medeltid och 1600-talet kan påträffas vid grävningar i området. Ingrepp i mark kräver tillstånd från länsstyrelsen enligt 2 kap. 12 §.

Inom området finns två enskilda fornlämningar dokumenterade, Stockholm 685 under Centralstationen och Stockholm 688 under Centralplan. Det är lämningar efter båtar/fartyg vid den gamla strandlinjen. Ytterligare fyra fornlämningar av samma slag och i samma område har undersökts och grävts bort.

Centralstationsbyggnaden förklarades som statligt byggnadsminne 21 augusti 1986 och fick tillhörande skyddsföreskrifter. Byggnadsminnet omfattar stationsbyggnaden, centralhallen och södra paviljongen. Efter att fastigheten övergått i Jernhusens ägo övergick byggnaden till att vara ett reguljärt byggnadsminne den 1:a januari 2001 med nya skyddsbestämmelser som slogs fast 14 maj 2002. Först den 15:e september 2017 förklarade Länsstyrelsen formellt stationen som enskilt byggnadsminne enligt 3 kap 7§ KML. I samband med detta gjordes en översyn av skyddsföreskrifterna. Om särskilda skäl finns kan länsstyrelsen ge tillstånd till ändringar i strid med skyddsföreskrifterna enligt 3 kap 14§.

>> Inledning

Miljöbalken

Centralstationsområdet ingår i flera utpekade riksintressen. Denna utredning behandlar Stockholms innerstad som tillsammans med Djurgården är av riksintresse för kulturmiljövården (AB115) och omfattas av miljöbalkens kap 3 § 6. Där regleras att riksintresset ska skyddas mot påtaglig skada, d.v.s. att områdets kulturhistoriska värden ska bevaras och skyddas från åtgärder som medför påtaglig negativ kulturmiljöpåverkan. Tillsynsmyndighet är länsstyrelsen.

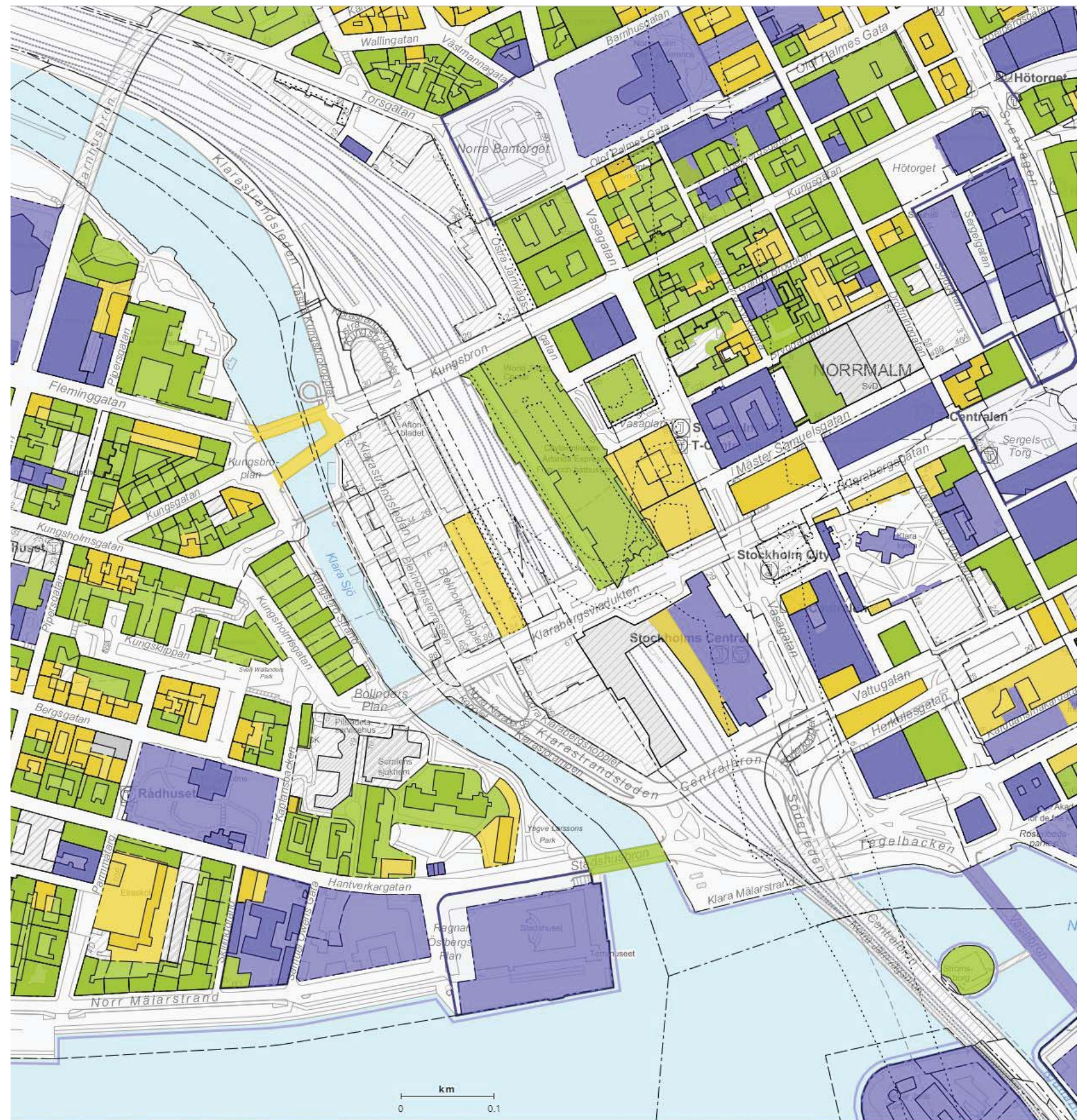
I riksintressebeskrivningen listas särdrag som ger Stockholm dess speciella karaktär. Åtgärder vid centralstationsområdet kan påverka de övergripande särdragen; stadens anpassning till naturen, de tydligt avläsbara årsringarna i stadsväven, fronten mot vattenrummen, stadens siluett, vyer, blickfång och kontakten med vattnet. Området ingår även i den del av staden präglas av allt från 1640-talets planläggning med enstaka bevarad äldre stenhusbebyggelse, 1800-talets framväxande kommuniker, industrier och reglerade stenstadsbebyggelse med genomkorsande esplanader, samt 1900-talets stadsbyggande med tunnelbana och trafikleder genom stadskärnan.

Stockholms innerstad med Djurgården är Sveriges mest komplexa och mångfacetterade urbana kulturmiljö. För att förenkla hanteringen av riksintresset började Stockholms stad på 1980-talet att peka ut värdekärnor i riksintresset. Värdekärnorna är områden som är särskilt betydelsefulla för att avläsa och förstå riksintresset.

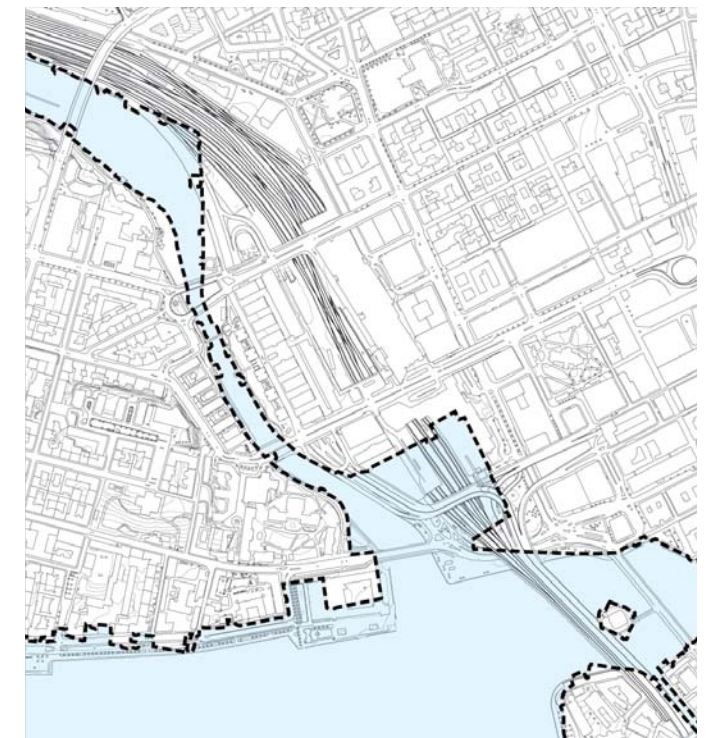
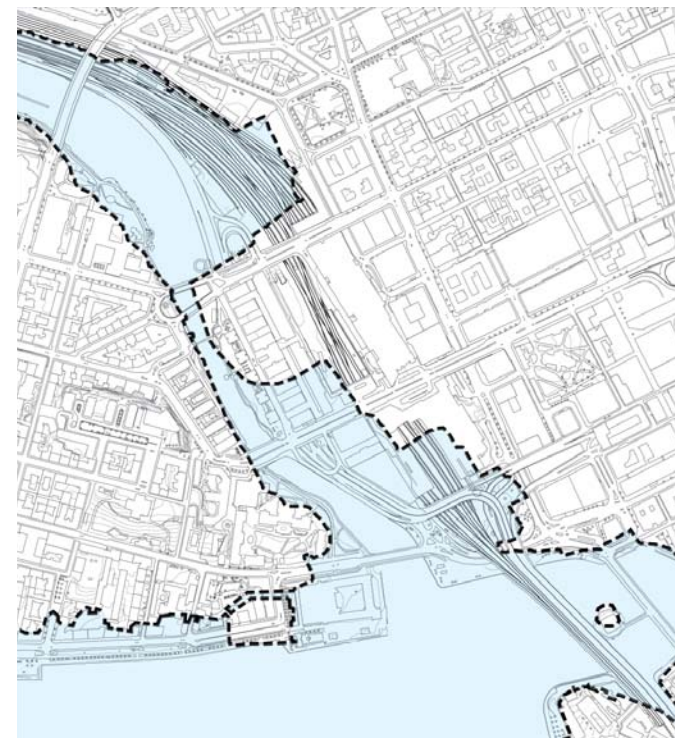
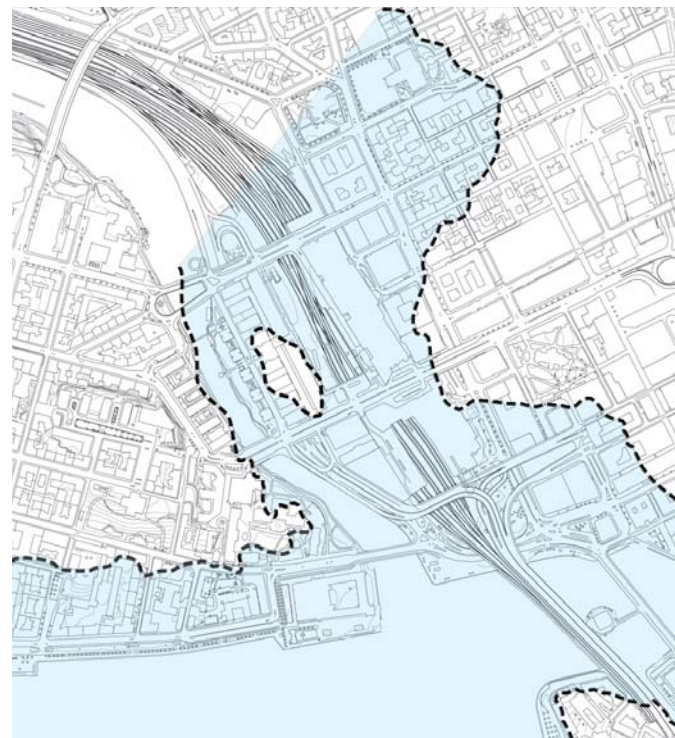
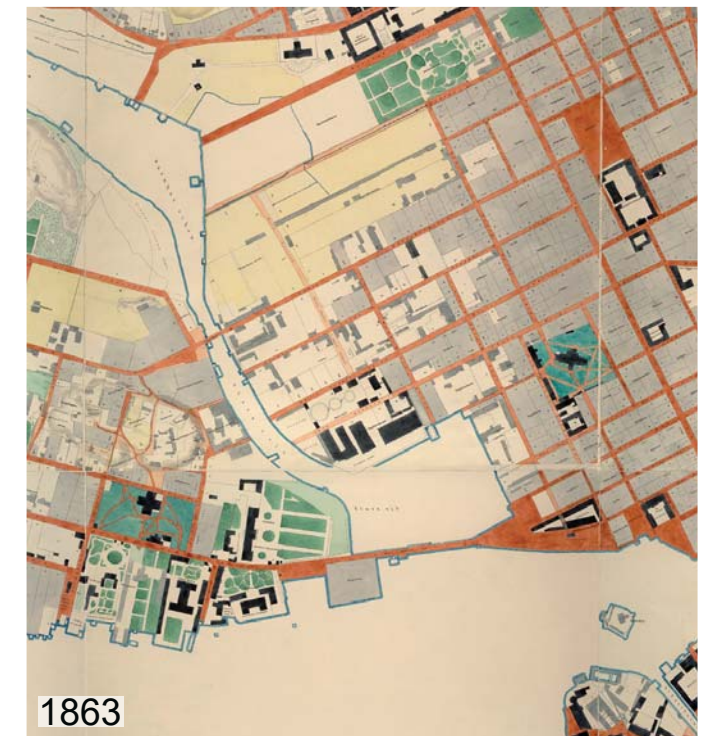
Värdekärnor i närheten av centralstationsområdet är:

- Stadshuset
- Norra Bantorget
- Hötorget
- Sergels torg
- Riddarholmen
- Gamla stan
- Det centrala vattenrummet

Stockholms stads karta med Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering. Blåklassade fastigheter har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Grönklassade fastigheter har ett särskilt kulturhistoriskt värde. Gulklassade fastigheter har ett visst kulturhistoriskt värde och/eller ett värde i stadsbilden. Streckmarkerade fastigheter är ännu ej klassificerade. På kartutsnittet syns även blå gränslinjer som betecknar värdekärnornas utsträckning.
Källa: DpWebmap

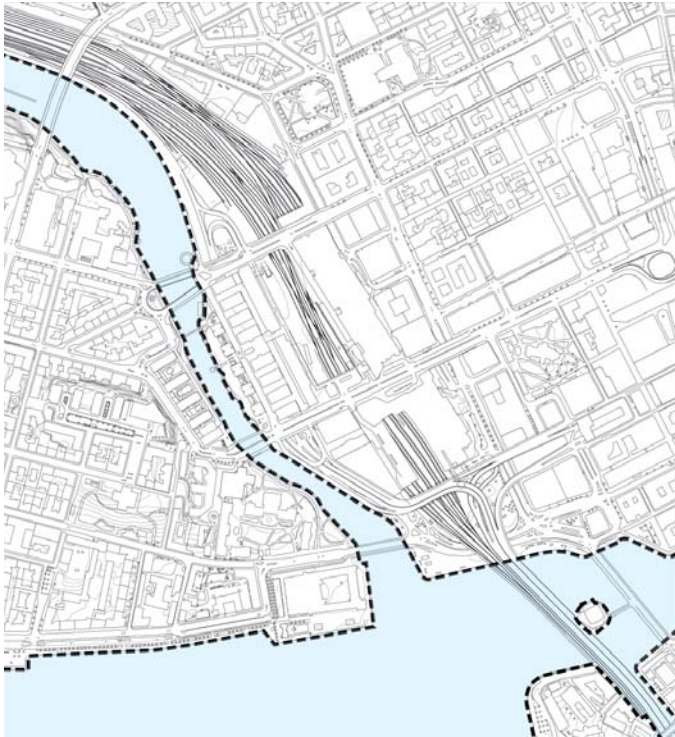
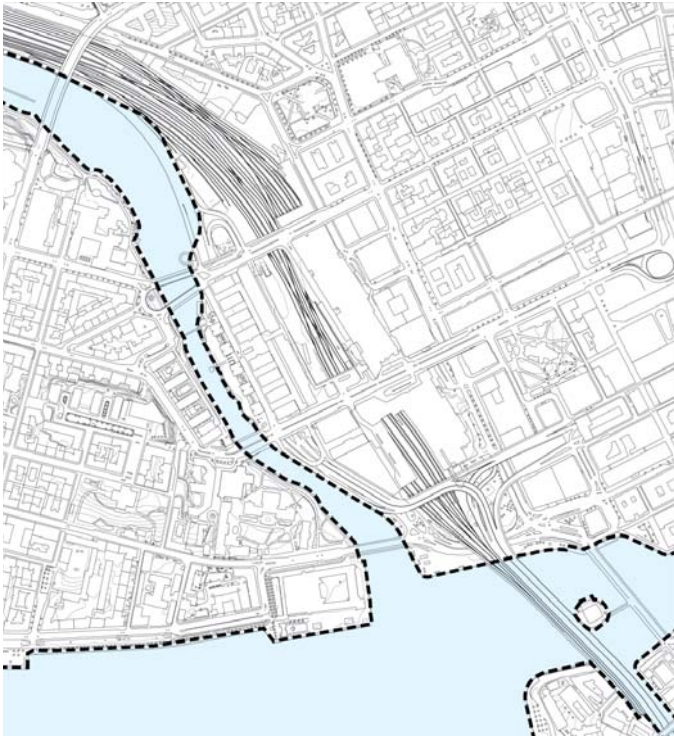


Historik – Strandlinjen över tid

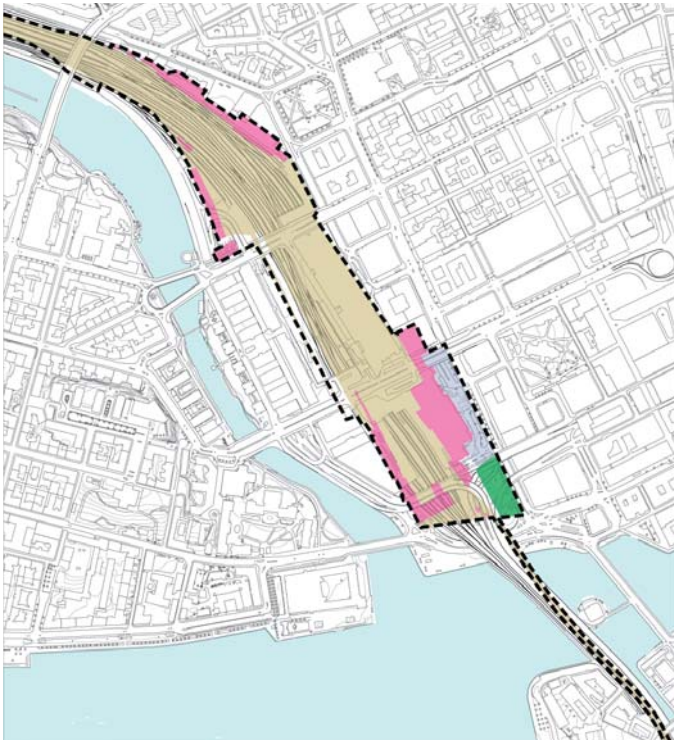
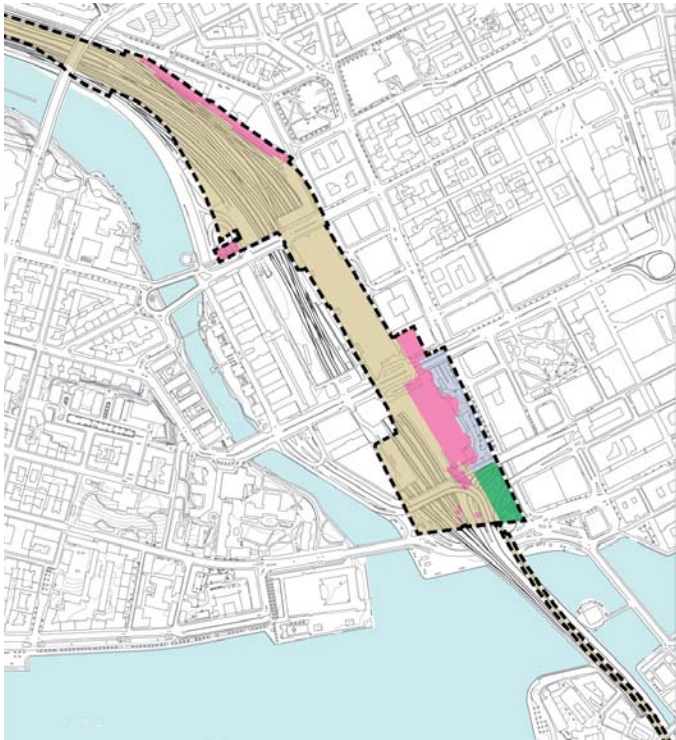
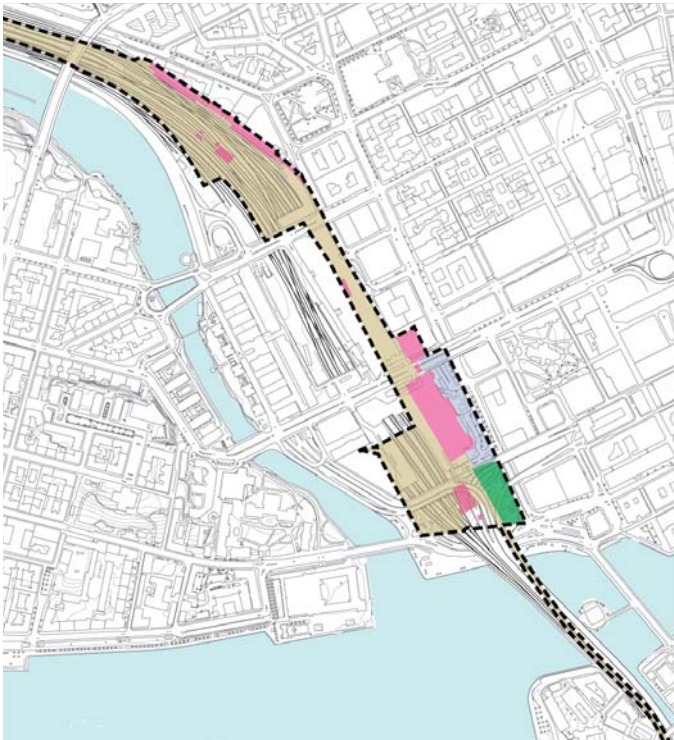
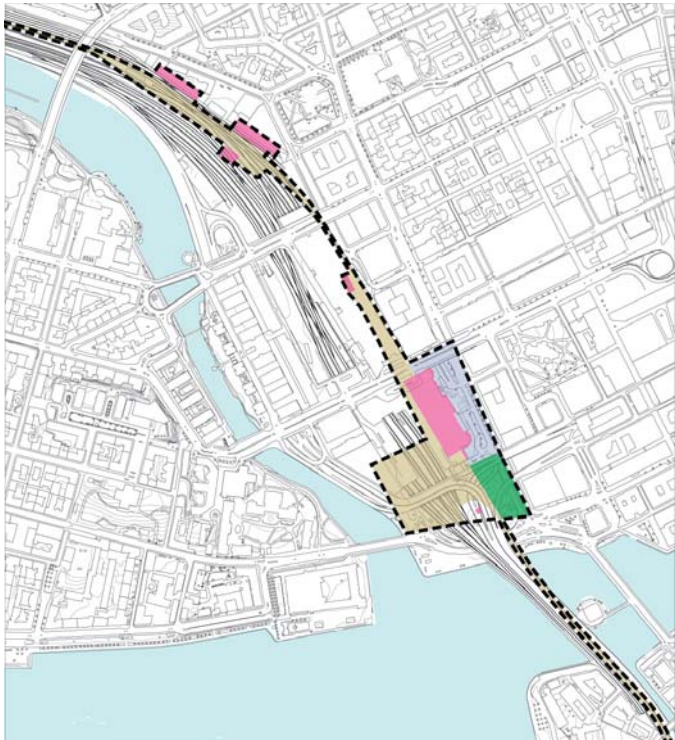


Blå yta och streckad linje på dagens karta ovan motsvarar vattenyta och strandlinje på den historiska kartan överst.

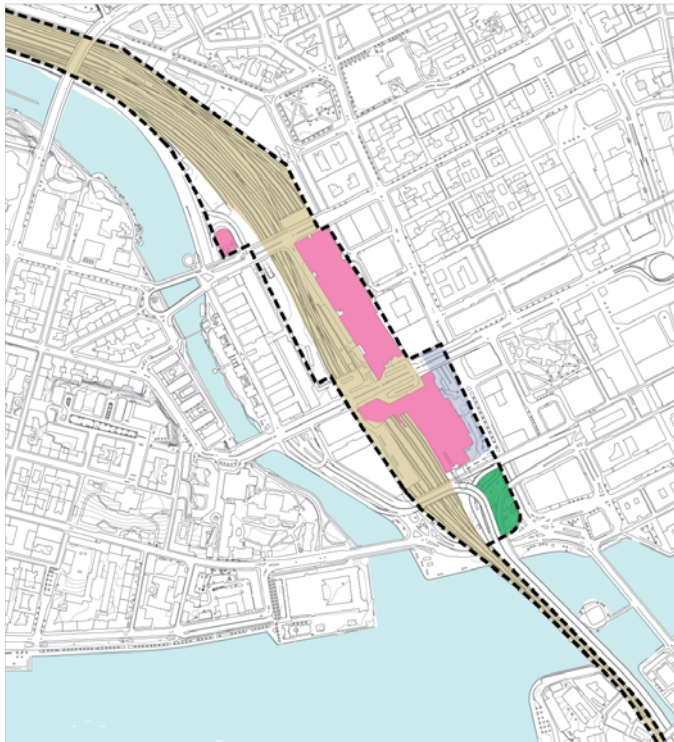
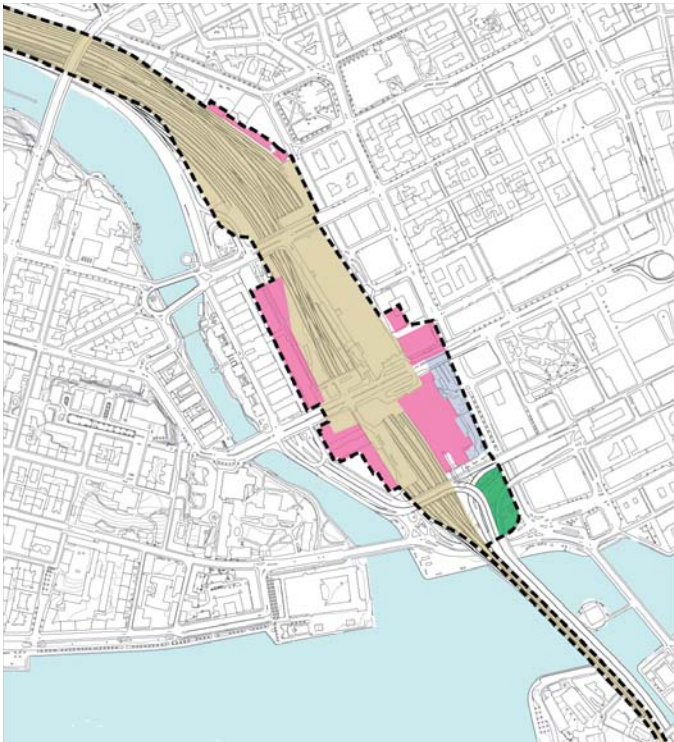
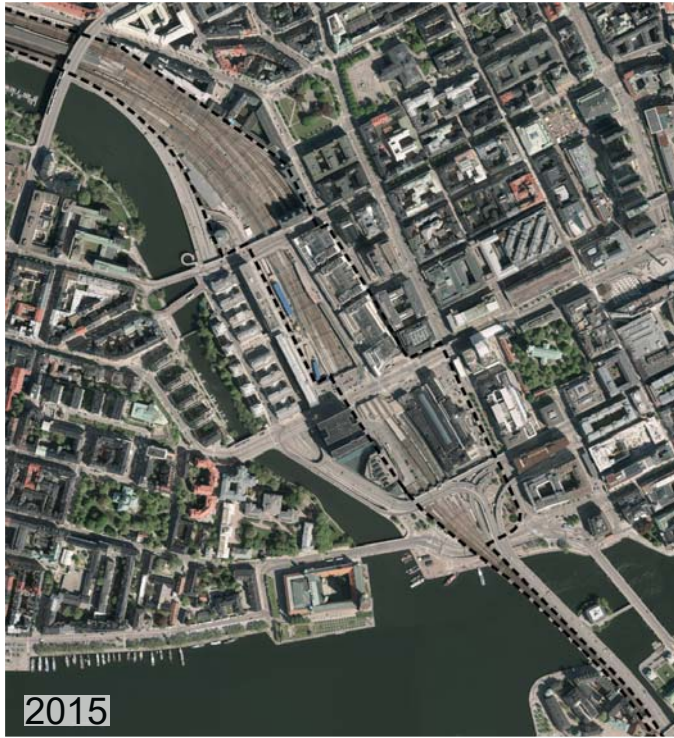
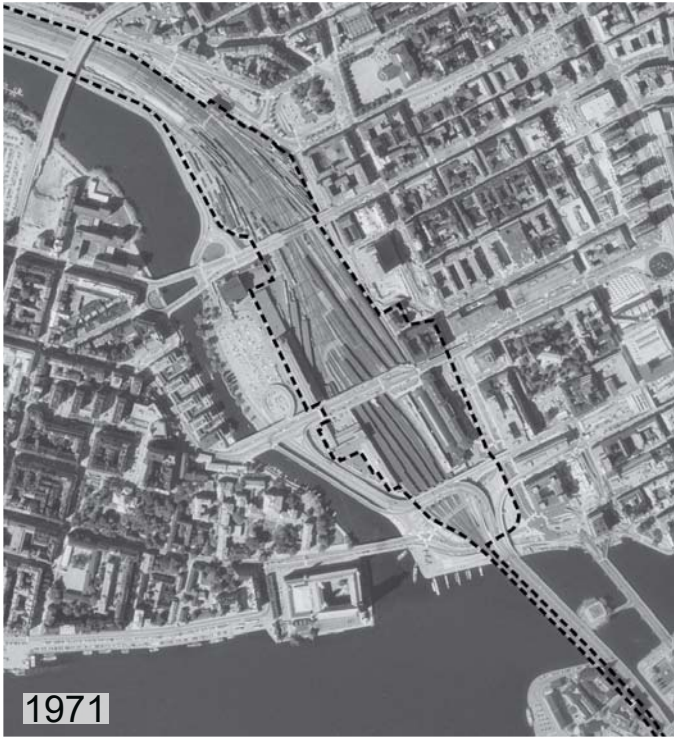
>> Historik – Strandlinjen över tid



Historik – Järnvägsområdet över tid



>> Historik – Järnvägsområdet över tid



Teckenförklaring

- Helhetsmiljö
- Byggnad
- Spårområde
- Järnvägsparken
- Centralplan

Historik – Kartsekvens



1625

Den medeltida staden Stockholm hade under århundraden växt fram organiskt utan reglering från högre instans. Området norr om Stadsholmen ägdes till största delen av ärkebiskopen. På 1280-talet bytte Magnus Ladulås till sig delen mellan Brunkebergsåsen och stranden i väster mot det som senare blev Klara sjö och skänkte den vidare till det nybildade St. Clara kloster. Norrmalms befolkning hade en otydlig tillhörighet. Området tillhörde Solna socken men man ansågs samtidigt vara medborgare i Stockholm. Till Norrmalm lokaliserades utrymmeskrävande eller illaluktande verksamheter. Bebyggelsen var en kåkstad av trä med slingrande vägar där främst hantverkare och sjöfolk bodde. Efter reduktionen revs klostret och Norrmalm återgick till kronan, men tämligen omgående 1529 utfärdade Gustav Vasa ett privilegiebrev som gav staden äganderätt till nedre Norrmalm. Klara kyrka¹ återuppsattes 1590 så att invånarna på Norrmalm kunde bilda en egen församling. Invånarna, som ofta arbetade på Stadsholmen, protesterade mot delvis dubblade pålagor. Det resulterade i att hertig Karl bildade Norra Förstaden 1602, dock utan stadsprivilegier och mest som ett sätt att försvaga stadens makt gentemot kronan. Norra Förstaden fick ett eget magistrat med två

borgmästare och tolv rådmän, men fick inte ta upp skatt förrän 1620. När Karl XI dog ändrades förutsättningarna och prioriteringen låg på att Stockholm skulle växa. 1622 infördes landstullen (s.k. Lilla tullen) och ett tullstaket byggdes mot Solna. 1634 blev Stockholm officiellt landets huvudstad och 1635 införlivades Norra Förstaden och Södermalm i Stockholm.

På kartan syns ett skärgårdslandskap med större vattenspeglar och naturliga strandlinjer. Vägarna slingrar sig fram utvecklade från äldre stigar som följer topografen. Den enda byggnad som ansetts betydelsefull nog att ritas ut är Klara kyrka.



1645

Den första större regleringen och utbyggnaden av stadens malmar kom till under Klas Flemings tid som överståthållare i Stockholm under 1630- och 1640-talen. 1636 fick generalkvartermästaren Örnehufvud, Flemings närmsta man, i uppdrag att göra en första gatudesign med så breda gator som det var möjligt. Den första planen förfinades och anpassades till verkligheten genom stadsingenjören Anders Torstensson. Det var renässansens stadsplaneideal som var förhärskande hos både Fleming och Gustav II Adolf, med en symmetrisk stad planerad radiellt kring en central mittpunkt. Detta var inte helt lätt att följa i Stockholm, men slottet Tre Kronor blev den centrala punkt från vilken staden skulle utgå. Flemings planer hade regelbundna och rätvinkliga rutnät av långgator och tvärgator och rektangulära kvarter. Långgatorna som var bredare placerades i nord-

sydlig riktning över malmarna och tvärgatorna band ihop staden i öst-västlig riktning. Träbebyggelsen revs eller flyttades där gatorna drogs fram och ersattes efter hand med mer representativa stenhus. Från 1660-talet var det förbjudet på Norrmalm att uppföra trähus högre än en våning. Gaturegleringen som fortfarande präglar nedre Norrmalm var till största delen genomförd 1652 och samma år utvidgades staden norrut. 1644 hade östra Kungsholmen införlivats i staden och 1647 i stort sett hela Kungsholmen.

På kartan syns Mälarens vida vik in mot Blekholmen¹. En träbro², Kungsholmsbron, leder över Blekholmen till Kungsholmen. Blekholmen tros ha fått sitt namn eftersom man där bredde ut blekta och färgade textilier som tillverkades av näraliggande barnhusinrättningen. Vid brofästet på Kungsholmssidan ligger glasbruk och på sydöstra udden mot Mälaren har byggts ett vantmakeri³, ett väveri. Norrmalms strandlinje⁴ har ritats med en kanske inte helt verklighetstrogen form. Den kantas av träkajer och var en hamnplats för inrikes varor. Dit skeppades livsmedel, djurfoder och byggmaterial som t.ex. tegel och där fanns bodar och magasinbyggnader.

Bild 1, nedan Målning av C van der Meulen från omkr. 1689. Utsikt över Klara sjö från Kungsklippan. T.v. syns den med några undantag obebyggda Blekholmen med Gamla Kungsholmsbron. I mitten Klara kyrka. På norrmalmssidan av sjön syns rader med sjöbodar. T.h. på kungsholmssidan syns riksrådet Gripenhielms egendom med hus och park och där ovanför Nya Kungsholmsbron. Källa: SSM

>> Historik – Kartsekvens



Bild 1, nedan. Panorama över Klara sjö från omkring 1725 av Johan Mynde. Konstnären står på Kungsklippan. Gamla Kungsholmsbron går över Blekholmen t.v. och den längre Nya Kungsholmsbron anas framför Gamla stan och Riddarholmen t.h. Källa: Wikimedia

1733

1718 inrättades tjänsten som stadsarkitekt med uppgift att ansvara för stadsplaneringen och den första byggnadsordningen kom 1725. Den fokuserade, liksom de följande förordningarna från 1736 och 1763, på brandsäkerhet och stadens uppsnyggande. 1751 brann området kring Klara kyrka¹ ner och även kyrkan antändes. En annan utmaning var stadens renhållning. Det mesta avfall vräktes ner vid stadens kajer och stränder. Först 1760 kom en renhållningsförordning som även omfattade malmarna.

På kartan syns hur landhöjningen tillsammans med planerade utfyllnader och tippat avfall krympt vattenspegeln och hur ytterligare utfyllnader planerades. Blekholmen² är numera en halvö över vilken den nu kallade Gamla Kungsholmsbron³ löper.

I söder syns "Nya Kungsholmsbron"⁴, i läget för dagens Stadshusbro. Den första bron tillkom runt 1670 och var omkring 500 meter lång. Bron som syns på kartan är den andra flottbron. Genom brons tillkomst kom hamnverksamheten att koncentreras till Norrmalms södra strand.

På Kungsholmen har vantmakeriet år 1688 ersatts av Kungsholms glasbruk⁵, under 1700-talet Sveriges ledande glasbruk, nedlagt 1815. Norr om Nya Kungsholmsbrons brofäste på Kungsholmen syns en större egendom⁶ med magnifik trädgård ner mot Klara sjö. Anläggningen uppfördes under 1660-talet av riksrådet Gripenhielm. Då läget var sumpigt och ohälsosamt hade omfattande utfyllnadsarbeten fått göras. I slutet av 1740-talet köpte staden in egendomen för att låta Serafimerorden där inreda ett lasarett för stadens fattiga.



1805

Kartan från 1805 är graverad och utgiven av Carl Fredrik Akrel som senare blev chef för den topografiska kåren. Kartan återger noggrant de faktiska förhållandena utan försköning.

Blekholmen används för odling med bebyggelsen koncentrerad till det som kommer att bli Kungsgatan¹. Dess form har ändrats genom utfyllnad och uppgrundning och minner inte längre om den tidigare ön. Stranden mot "Clara sjön" har en oregelbunden form beroende på graden av utfyllnad som skiljer sig åt mellan de olika kvarteren. Närmast vattnet syns flera formellt anlagda trädgårdar². Norrmalms södra sida har kajskotts och namn som Tegelbacken³ och Röda bodarna⁴ berättar om hamnverksamheten. Nya Kungsholmsbron⁵ byggdes om mellan åren 1766-1772. Genom anläggandet av en stenbank, delvis grundlagd på sänkta fartygsskrov, kunde träbron göras kortare.

På Kungsholmssidan har glasbrukstomten⁶ fyllts ut och därmed tappat sin naturliga form. En kanal skiljer holmen från Kungsholmen. Serafimerlasarettets⁷ utvidgning har medfört nya byggnader på området. På

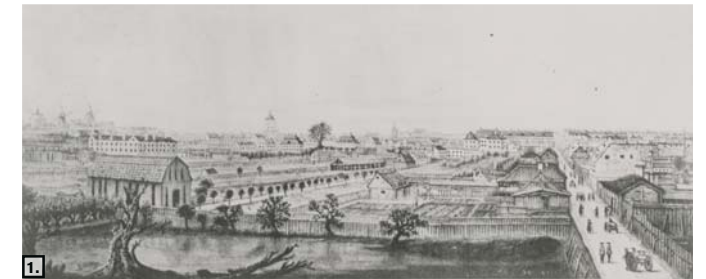


Bild 1, överst. Målning av Johan Säfvenbom omkring 1780. Utsikt över Blekholmen mot nordost och Norrmalm. Det öppna området med trädgårdar kallades på 1733 års karta för "Barnhusängen" (tukt- och barnhuset ses ovanför det brutna tegeltaket till ladan nere t.v. i bild). I högra kanten ses Gamla Kungsholmsbrons landfäste och fortsättning österut i Kungsholmsbrogatan. Källa: SSM

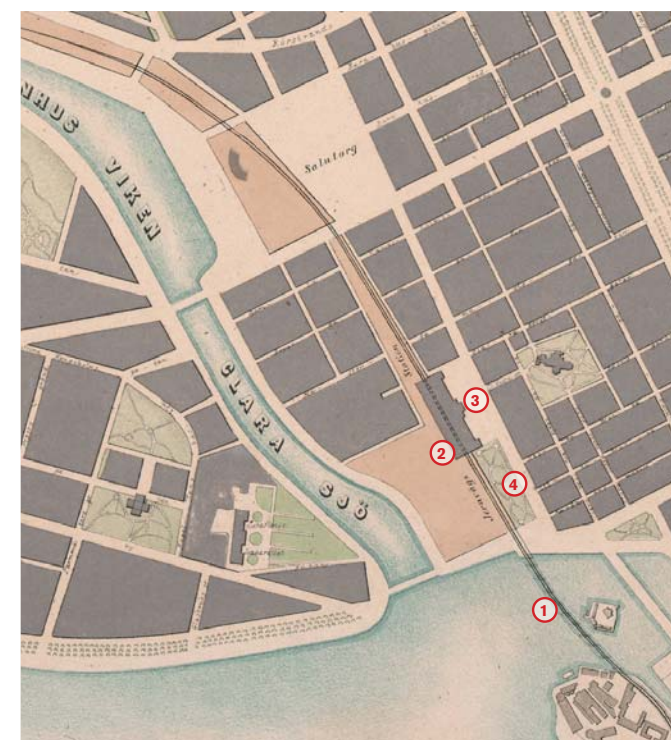
Bild 2, ovan. Detalj från Elias Martins målning "Utsikt från Serafimerlasarettet mot öster" från 1780-talet. I förgrunden syns delar av lasarettets park mot Klaras sjö med de två flyglarna från Gripenhjelm's anläggning kvar vid vattnet. I mitten av bilden syns Nya Kungsholmsbron och ovan t.v. Klaras sjös strandkant på Norrmalm. Källa: SSM

kartan saknas Eldkvarn som började uppföras samma år som kartan trycktes. Den ångdrivna kvarnen förlades på utfylld yta strax söder om brofästet⁸ med en egen hamn. Den drevs av en importerad engelsk ångmaskin som installerades av den medföljande konstruktören Samuel Owen, "den svenska verkstadsindustrins fader", som på detta vis kom till Sverige.

>> Historik – Kartsekvens



Bild 1, ovan. Nya Kungsholmsbron på ett fotografi från omkring 1870. Bilden är tagen från brofästet vid Norrmalm. På kungsholmssidan syns Eldkvarn. Källa: SSM



1863

Kartan från 1860-talet visar på en mer anlagd strandkant på ömse sidor om Klara sjö¹ genom mer utfyllnader och jämnare strandlinje. Sjön liknar delvis alltmer en kanal. Norrmalms tvärgator² har förlängts åt väster och ingen barriär i form av järnvägen skiljer ännu området från det äldre gatunätet. På utfyllnader har Klaragasverket³ anlagts med tre runda gasklockor mellan Klarabergsgatan och Mäster Samuelsgatan. Mot Klara sjö i söder har gasverket en rak och bred kaj⁴ för lastning av kol. Även i övrigt tycks bebyggelsen på utfyllnaderna vara av verksamhetskaraktär och norr om Blekholmen finns odlingsmark. Utfyllnader vid Tegelbacken⁵ gör att denna allt mer får karaktären av öppen plats. Klara strandgata⁶, sedermera Vasagatan, har förlängts söderut och mynnar nu i Tegelbacken.

Nya etableringar på Kungsholmen är Eldkvarn⁷ (uppfört 1805 söder om brofästet), Karolinska institutet⁸ (flyttat 1816 från Riddarholmen till glasbrukstomten, ny bebyggelse på 1860-talet) och Kungliga Myntet⁹ (med början 1850).

Bild 2, nedan. Fotografi från omkring 1860 över den plats där Centralstationen och Centralplan byggdes några år senare. Bilden är tagen från ett hus som låg ungefär där Royal Viking Hotel idag ligger. T.v. syns Klara kyrka. Vid Klara strandgata (senare Vasagatan), snett nedanför kyrkan, ligger Kirsteinska huset uppfört på 1700-talet i tre våningar med elva fönsteraxlar mot gatan. Huset gjordes på 1880-talet om till hotell och blev senare Hotel Continental. Trädgården i bildens framkant tillhörde huset. Längst t.h. i bild syns Nya Kungsholmsbron över Klara sjö. Källa: SSM



1866

Lindhagenplanen

På 1860-talet påbörjades den första stora regleringen sedan 1600-talet. Industrialiseringen hade dragit igång på allvar och befolkningen mer än tredubblats. Ett intensivt byggande präglade 1800-talets mitt och rutnätssystemet från stormaktstiden blev både otillräckligt och omodernt. För att möta den växande stadens behov påbörjades arbetet med att ta fram nya moderna stadsplaner. Inspirationen till stenstadens planering hämtades främst från S:t Petersburg, Wien, Paris och Berlin. Utmärkande för dessa städer var att de planerats utifrån rätvinkliga gator som inordnats i ett hierarkiskt system av genomfartsleder, gränsboulevard, huvudgator och lokalgator och stjärnformiga platsbildningar.

Ett av signumerna var de trädplanterade boulevarderna och avenyerna med bl.a. Strandvägen, Narvavägen och Karlavägen med sin stjärnplats som Lindhagen jobbade hårt för att förverkliga. Till skillnad från andra stadsplaner tog Lindhagenplanen i större grad hänsyn till den befintliga stadens utmaningar och förutsättningar.

På Lindhagenplanen syns sammanbindningsbanan¹ inritad med stationshus², förplats³ och järnvägspark⁴ vid Klara strandgata/Vasagatan. Dessa invigdes 1871 och 1876 (Järnvägsparken).

I Stockholm utfärdades den första generalplanen av en kommitté ledd av Albert Lindhagen. Den s.k. Lindhagenplanen omfattade Stockholms malmar och Kungsholmen och några av de viktigaste delarna i planen var kombinationen av utvidgning med åtgärder för att främja framkomlighet, brandsäkerhet och hälsa i den befintliga staden. Lindhagenplanen skiljde sig från tidigare planer genom att påverka den redan bebyggda staden genom att t.ex. skapa bredare gator.

>> Historik – Kartsekvens



1885

Kartan från 1885 återger förutom befintlig bebyggelse även den planerade utvecklingen av området. Ett exempel är regleringen av Klara sjö¹ som skulle innebära såväl ytterligare utfyllnader som bortgrävda landmassor och tillbakadragande av strandlinjen på Norrmalmssidan².

Generalplanens (Lindhagenplanen) intentioner låg till grund för malmarnas egna regleringsplaner med bl.a. Norrmalms regleringsplan från 1884. Redan 1874 hade en nationell byggnads- och brandstadga för rikets städer och köpingar tagits fram, i vilken hushöjder reglerades i förhållande till gatubredder, hur stor del av varje tomt som fick bebyggas men också regler kring hur man skulle planera och bygga hälsosamma städer.

Den största förändringen sedan 1863 års karta utgör sammanbindningsbanan³, som nu kopplar samman de norra och västra stambanorna, och de utfyllnader i Klara sjö som genomfördes samtidigt. Vid Klara strandgata ligger nu Centralstationen⁴, stadens största byggnad efter Kungliga slottet, med en representativ framförhängande platsbildning och anslutande park. Norra Station⁵ vid Norra Bantorget, den tidigare slutstationen på Norra stambanan, blev från 1871 enbart godsstation.

Sydost om Centralstationen, på utfyllnaderna, finns en stor rektangulär yta som användes som upplagsplats troligen för kol till gasverket och järnvägen.⁶ Mellan upplagsplatsen och Järnvägsparken öster om spåren finns en banvaktarstuga⁷ omgiven av en liten park.

Indelningen av den småskaliga bebyggelsen på blekholmsområdet speglar fortfarande Norrmalms planstruktur men spårområdet har skapat ett avstånd till den senare. Spåren överbryggas vid Kungsgatan⁸ (i form av den första versionen av Kungsgatsviadukten) och vid Mäster Samuelsgatan⁹ (i form av en gångbro). Vid Tegelbacken finns dels en korsning i samma nivå som spåren, dels en vägunderfart¹⁰.

I Riddarfjärden syns kallbadhuset Strömbadet¹¹ som öppnade 1884 (rivet 1936). Badet nåddes via gångbron utmed sammanbindningsbanan.



1899

Även i 1899 års karta finns planerade regleringar med. Ett kajområde¹ har tillskapats där Riddarfjärden övergår i Klara sjö. Klara strandgata har genom breddning och ny bebyggelse gjorts om till den mer representativa Vasagatan². Sedan 1880-talet har även delar av Norr Mälarstrand³ realiserats inklusive en öppen plats kallad Eiraplanen⁴ (idag Ragnar Östbergs plan) mellan Karolinska institutet och Eldkvarn.

Spårområdet har utökats väsentligt norr om Kungsgatan⁵ och vid Norra station har det av arkitekt Folke Zettervall ritade expeditionshuset⁶ uppförts. Direkt norr om Centralstationen har halva kvarteret Svanen⁷ (senare kv. Pensionären, i dag kv. Pennfäktaren) tagits i anspråk som annex med expeditionsmagasin och post- och tulllokaler. Mellan stationshuset och banvaktstugan har ett vagnskjul⁸ byggts. Verksamhetsbebyggelsen på Blekholmen har börjat ersättas med flerbostadshus. Klaragasverket⁹ ligger kvar i söder.

Serafimerlasarettet har sedan några år byggts ut med en ny större huvudbyggnad¹⁰ i parken mot Klara sjö. Norr om lasarettet är sedan mitten av 1800-talet Bolinders mekaniska verkstad lokaliserad¹¹.



1.

Bild 1, ovan. Fotografi taget 1912 från Tegelbacken norrut, med kvartersbebyggelse utmed Vasagatans östra sida. På gatans vänstra sida syns järnvägsparken och de övre delarna av centralstationen. I fonden av gatan anas LO-borgen (ursprungligen Carlsbergss huset) från 1899 vid Norra Bantorget. Källa: SSM

>> Historik – Kartsekvens

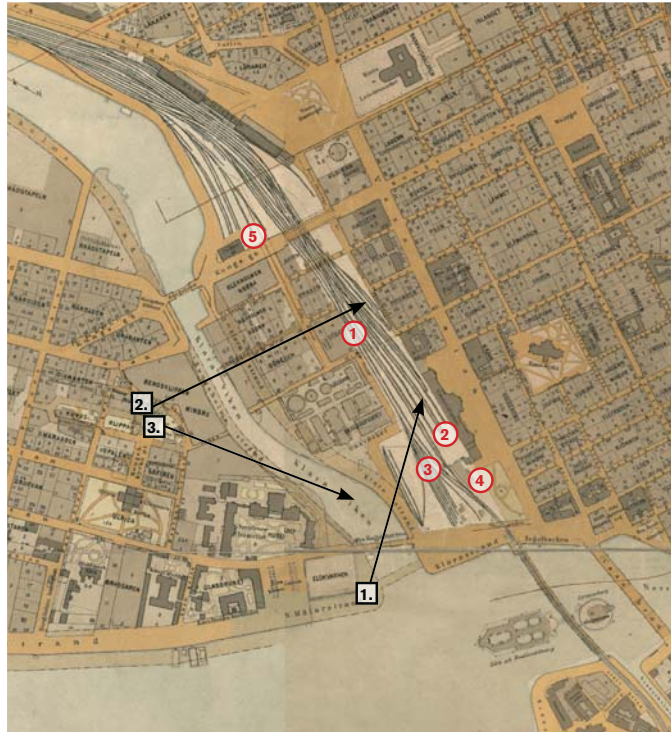


Bild 1, ovan. Utsikt från stadshusets torn mot nordost omkring 1924. I förgrunden syns bangården och Centralstationen med 1871 års banhall. I vänsterkanten syns de östra delarna av Klaragasverket och ovanför detta vanför detta syns husfasader utmed Östra Järnväggsgatan. Källa: SSM

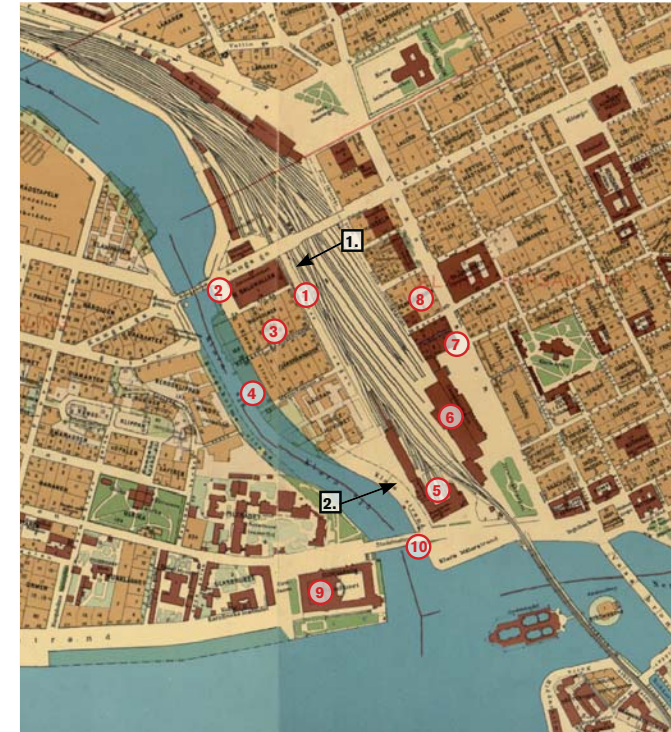


Bild 1, ovan. Centralsaluhallen från 1912 sedd från Östra Järnväggsgatan. I förgrunden syns bangården. Fotografi från 1965. Källa: SSM

Bild 2, nedan. Bangårdsposten från 1920-talet sedd från kungsholmssidan på ett fotografi från 1952. Källa: SSM

1909 års karta är lik 1899 års situation men med i huvudsak ett undantag: bangården har utökats kraftigt åt väster på bekostnad av bebyggelse i kvarteren Braxen, Gösen, Gäddan m.fl. på blekholmssidan¹. Tågtrafiken har omorganiserats från mestadels genomgående spår till en uppdelning i norrgående säckspår, som utgick från 1871 års banhall², och perronger för södergående tåg förlagda längre västerut³. Även banvaktstugans park har tagits i anspråk för spår och vagnskjulet norr därom har rivits och ersatts av ett ilgodsmagasin⁴. Norr om Kungsgatan har ett tullhus⁵ uppförts med anslutande framdragna spår.

1909

Utsikter från Kungsklippan mot Blekholmen år 1907. Källa: SSM

Bild 2, nedan t.v. Utsikt mot öster. I bildens mitt syns bangården mellan Blekholmen i förgrunden och Östra Järnväggsgatan på Norrmalm i bildens övre del. I vänsterkanten syns den vid fototillfället nybyggda Kungsgataviadukten. I högerkanten nerifrån: Klaragasverket, Centralstationen, Hotel Continental och Klara kyrka.

Bild 3, nedan. Utsikt mot sydost. T.h. i bild Klara sjö, t.v. Klaragasverket. Ovanför gasverket syns Centralstationen och fasader utmed Vasagatans östra sida.



På 1930 års karta har bangården breddats ytterligare och kvarteren Braxen, Gösen, Gäddan m.fl. på blekholmssidan har helt uppgått i spårområdet. Den nord-sydgående Vintervägen¹, som tidigare låg mitt i Blekholmens bebyggelse utgör nu gräns mellan denna och spårerna.

Klaragasverket är helt avvecklat och verksamheten utflyttad till Hjorthagen. Centralsaluhallen² uppfördes 1912 på Blekholmen vid Kungsgatans södra sida. Saluhallen var ämnad för både detaljhandel och partihandel. Årtionden framöver kom Blekholmen alltmer att tas i anspråk för detta ändamål. År 1930 fanns dock delar av den gamla bebyggelsen³ på Blekholmen fortfarande kvar. De planerade regleringarna av Klara sjö finns fortfarande kvar med på kartan varför delar av bebyggelsen ser ut att ligga i vattnet⁴. Regleringen genomfördes aldrig fullt ut.

På 1920-talet uppfördes ett nytt bangårdspostkontor och ilgodsexpedition⁵ i vinkel mot Klara sjö och Klara Mälarstrand. 1927 stod den nya vänthallen⁶ färdig på platsen för 1870-talets banhall. Annexet⁷ i kv. Pensionären har utökats till att täcka in hela kvarteret och även en fastighet i kv. Pennfäktaren⁸ norr därom har inkorporerats i verksamheten.

1930



På 1910- och 20-talen byggdes Stadshuset⁹ på Eldkvarns gamla tomt och Stadshusbron¹⁰ ersatte Nya Kungsholmsbron.

>> Historik – Kartsekvens



○
1940

Under slutet av 1920-talet och i början av 1930-talet förändrades stadsplaneringen radikalt. Nya funktionalistiska ideal, en ökande befolkning, samhällsreformer, tillsammans med en generellt ökad välfärd påverkade synen på framtidens stad. Privatbilismen växte snabbt och för att möta framtiden måste bilens roll i samhället beredas plats både i den gamla och den nya staden. I den befintliga staden planerades en breddning av gatorna som skulle ske i takt med att den äldre bebyggelsen, numera ansedd som omodern, ohälsosam och trång, blev rivningsmogen.

På 1930-talet slutfördes saneringen och regleringen av Kungsklippan¹. Funktionalistisk lamellbebyggelse uppfördes även på Bolinders gamla industritomt² nere vid Klara sjö. Den södra lamellen vid den nya Bolinders plan³ byggdes av Bolinders själva som kontors- och bostadshus, övriga lameller av HSB. I samband med byggnationen iordningställdes en gata (Kungsholms strand) och en grön promenad utmed Klara sjö, en fortsättning på den gröna promenaden utmed stranden vid Serafimerlasarettet.

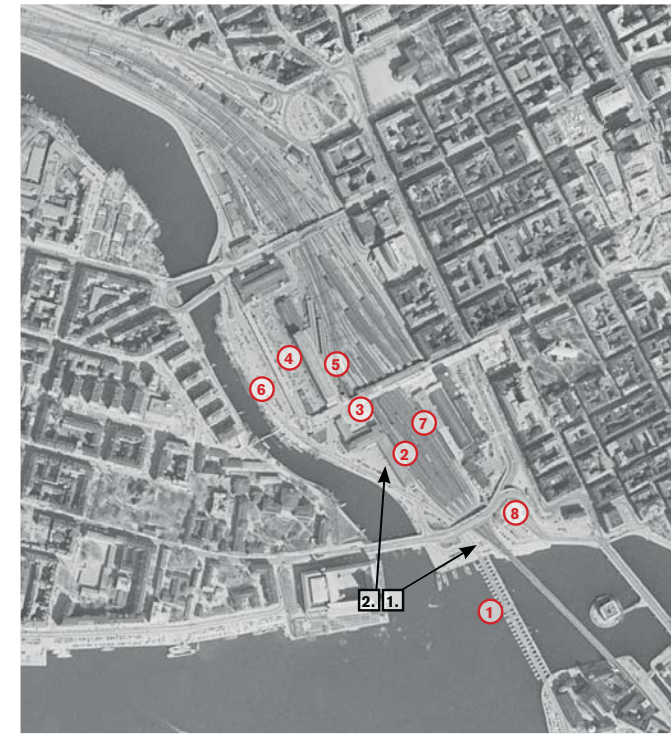
På kartan har stora delar av den resterande gamla kvartersbebyggelsen på Blekholmen rivits till förmån för utökad partihandel i form av den långsträckta grönsakshallen Klarahallen⁴ (ritad av arkitekt Hakon

Bild 1, överst. Klarahallen sedd från norr. Den invändiga tunga konstruktionen var en förberedelse för en viadukt mellan Kungsbron och den kommande Klarabergsviadukten. Källa: SSM

Bild 2, ovan. Dubbelbron från 1940-talet som ersatte den gamla Kungsbron. I bildens ovkant t.h. syns tullhuset på Kungsgatans norra sida och hörnet på Centralsaluhallen på dess södra sida. I bildens övre vänstra hörn syns expeditionshuset vid Norra station från 1893. Fotografi från perioden 1945-55. Källa: Flickr, Lennart Börjesons vykortssamling.

Ahlberg) och Fiskhallen⁵. Klarahallen fick en kraftig inre stomme då den i framtiden skulle koppla ihop Klarabergsviadukten med Kungsbron med en körväg på dess tak.

Vid Bolinders plan syns konturerna av en planerad ny viadukt⁶ över Klara sjö, d.v.s. början till den på 1940- och 50-talen realiserade Klarabergsviadukten. Den gamla Kungsbron⁷ har ännu inte ersatts av 1940-talets dubbelbro.



Centralbron över Söderström (mellan Södermalm och Riddarholmen) byggdes ut under 1950-talet medan fortsättningen norrut över Norrström planlades i samband med Tegelbacken och kunde tas i bruk först 1967. I mellanperioden löpte en tillfällig pontonbro¹ över Norrström. När den nya kombinerade bil- och järnvägsbron togs i bruk revs sammanbindningsbanans gamla järnvägsbro.

Under 1940-talet uppfördes ett nytt stort bangårdspostkontor² nordost om det gamla posthuset (arkitekt Lars-Erik Lallerstedt). Samtidigt påbörjades byggnationen av Klarabergsviadukten³ norr om det nya posthuset. En väg byggdes från Kungsbron, på Klarahallens tak⁴, upp till viadukten och en anslutande övre angöringsplats till posthuset. På Blekholmen, utmed bangården, lät Kungliga Järnvägsstyrelsen uppföra ett nytt ilgodsmagasin⁵ med expedition och kontor. Vintervägen försvann härmed. Huset har en bredare bottenvåning med angöring för tåg i öster och lastkajer på blekholmssidan i väster. På bottenvåningen står ett långsmalt kontorshus med ett körbart betongdäck med anslutning till Klarabergsviadukten. 1958 återstod inget av den gamla blekholmsbebyggelsen vilket möjliggjorde den första sammanhängande trafikleden utmed Klara strand⁶, en väg som i de norra och södra delarna påbörjades redan i slutet av 1800-talet.

○
1958



Bild 1, överst. Utsikt från stadshustornet mot öster omkring 1960. Den tillfälliga viadukten över järnvägen. T.v. brofästet till den tillfälliga pontonbron. Källa: SSM

Bild 2, ovan. Utsikt från stadshustornet nordost 1955. I förgrunden syns bangårdsposten och t.v. ilgodset, båda från 1940-talet. Däremellan syns den påbörjade Klarabergsviadukten. Källa: SSM

Centralstationen har byggts till med hus C⁷ och den temporära lösningen⁸ på tegelbackseländet är på plats (se samlad historik på sid. 18).

>> Historik – Kartsekvens



Bild 1, ovan. Utsikt från stadshustornet mot norr 1968. Av den gamla blekholmsbebyggelsen återstår endast Centralsaluhallens västra del. Nya vägbroar ansluter Klarabergsviadukten med Tegelbacken och Centralbron. Källa: SSM

Bild 2, nedan t.v. Utsikt från stadshustornet mot öster 1968, ett år efter att den nya trafiklösningen vid Tegelbacken stod färdig. Vasagatans nedre bebyggelse är helt bortriven och så även kvarteren upp till Brunkebergstorg. T.h. syns dels den nya Centralbron, dels den tillfälliga pontonbron. Källa: SSM

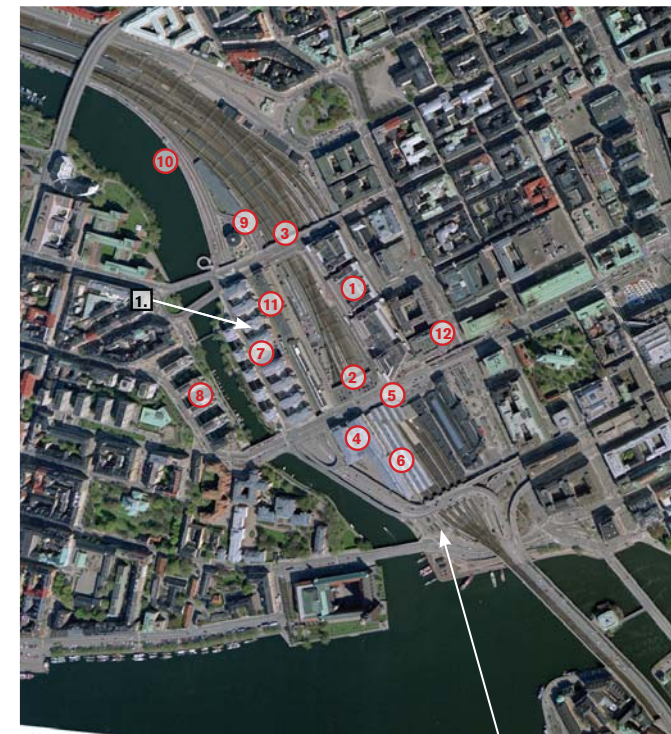


Bild 1, ovan. Utsikt från Kungsbroplan mot Blekholmen i sydost. I bildens vänstra kant syns Centralsaluhallen som ännu inte har rivits helt. Den långa bebyggelsefronten på Blekholmen består av SJ:s kontorsbyggnader från 1940-talet (t.h.) och 1980-talet (t.v.). Källa: Konsthögskolan 1989

Bild 2, nedan t.v. Centralstationsområdet från Södermalm. T.v. syns Bangårdsposten samt det i öster anslutande parkeringshuset (bågformat tak). I mitten Cityterminalen som trappar ner mot bangården och Klara sjö. I bildens högerkant syns Centralstationen, Viking Hotel och Vasahuset (med merzedeslogga). Källa: Arkitektur 4/1989

1971

1971 var Barnhusbron¹ färdig sedan två år tillbaka. Bron planerades ursprungligen som en del av en motortrafikled, Rådmanleden, som skulle avlasta Kungsbroarna och St. Eriksbron. När den stod klar var dess betydelse enbart lokal. Den höga broprofilen beror på att det fanns planer på att förlägga delar av Klarastrandsleden på en viadukt över bangårdsområdet.

I början av 1960-talet hade klararivningarna nått fram till spårområdet där Vasahuset² uppfördes efter ritningar av Lars-Erik Lallerstedt. Byggnaden hade, fram till Cityterminalen på 1980-talet, ett framträdande läge



vid spåren. Samtidigt stod Klarabergsviadukten³ klar mellan Kungsholmen och Klarabergsgatan (den östra delen fick dock inte sin fulla bredd förrän på 1980-talet). Vägbroar anslöt viadukten med den nya trafiklösningen vid Tegelbacken⁴ (klar 1967) och Centralbron⁵. Nya vägramper förband de olika nivåerna. Klarahallen hade spelat ut sin roll som ramp och revs.

Ilgodsexpeditionen på Blekholmen förlängdes på 1960-talet åt norr med en lägre byggnadsvolym⁵. Den östra delen av Centralsaluhallen revs därför.



På fotografiet från 1995 står 1980-talets stora stadsbyggnadsprojekt i området färdiga sedan ett antal år. Cityterminalen¹ överdäcker delar av spårområdet mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron. Klarabergsviadukten är utvidgad för angöring och parkering². Samtidigt med terminalens uppförande byttes Kungsgatsviaduktens bågbro från 1907 ut mot en ny bro³. Den nya postterminalen⁴ har ersatt 1940-talets bangårdspost. Till Centralstationen adderades Övre hallen⁵ och ett parkeringshus⁶ i form av en partiell

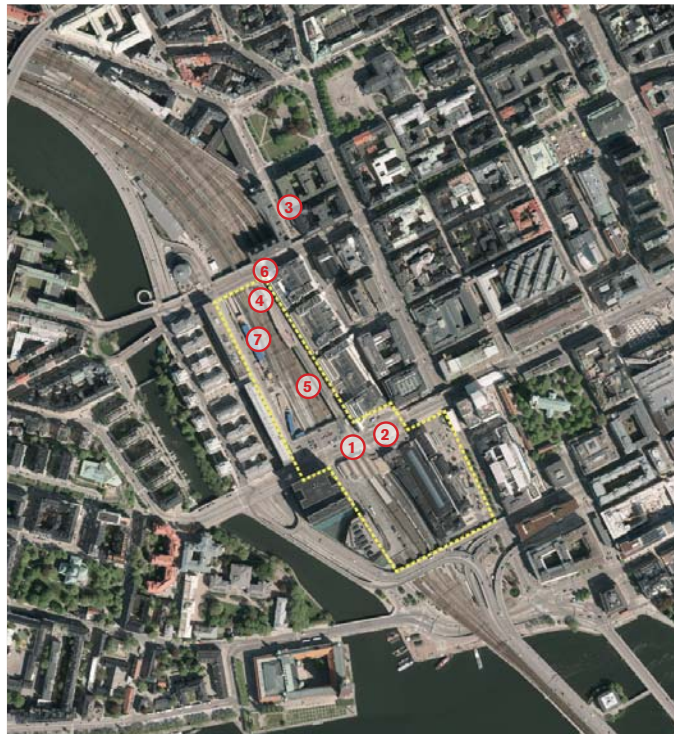
1995

överdäckning söder om Klarabergsviadukten. Parkeringshuset och Övre hallen var samkomponerade med samma bågformade tak.

Överdäckningen av Klarastrandsleden mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron utgjorde ytterligare en stor förändring under 1980-talet och tidigt 1990-tal. Ovanpå leden uppfördes lokalgatan Blekholmsterrassen⁷ med åtta kontorshus lagda i lameller. Fem bostadshus uppfördes i souterräng ner mot en iordningställd strandpark vid Klara sjö. En gångbro byggdes till Kungsholmen. Strukturen och gestaltningen speglar kv. Bolinders⁸ på kungsholmssidan. Blekholmsprojektet innebar även en trafikledningscentral⁹ för tågtrafiken och en breddad Klarastrandsled¹⁰ mellan Barnhusbron och Kungsbron. Dessutom uppförde SJ ytterligare en långsmal kontorsbyggnad¹¹ ovanpå 1960-talets utbyggnad av ilgodshuset och det körbara däckat förlängdes norrut.

Klarabergsviaduktens östra del kunde nå sin fulla bredd efter rivningen av kv. Pensionären och färdigställandet av Viking Hotel¹² i kv. Pennfåktaren år 1986.

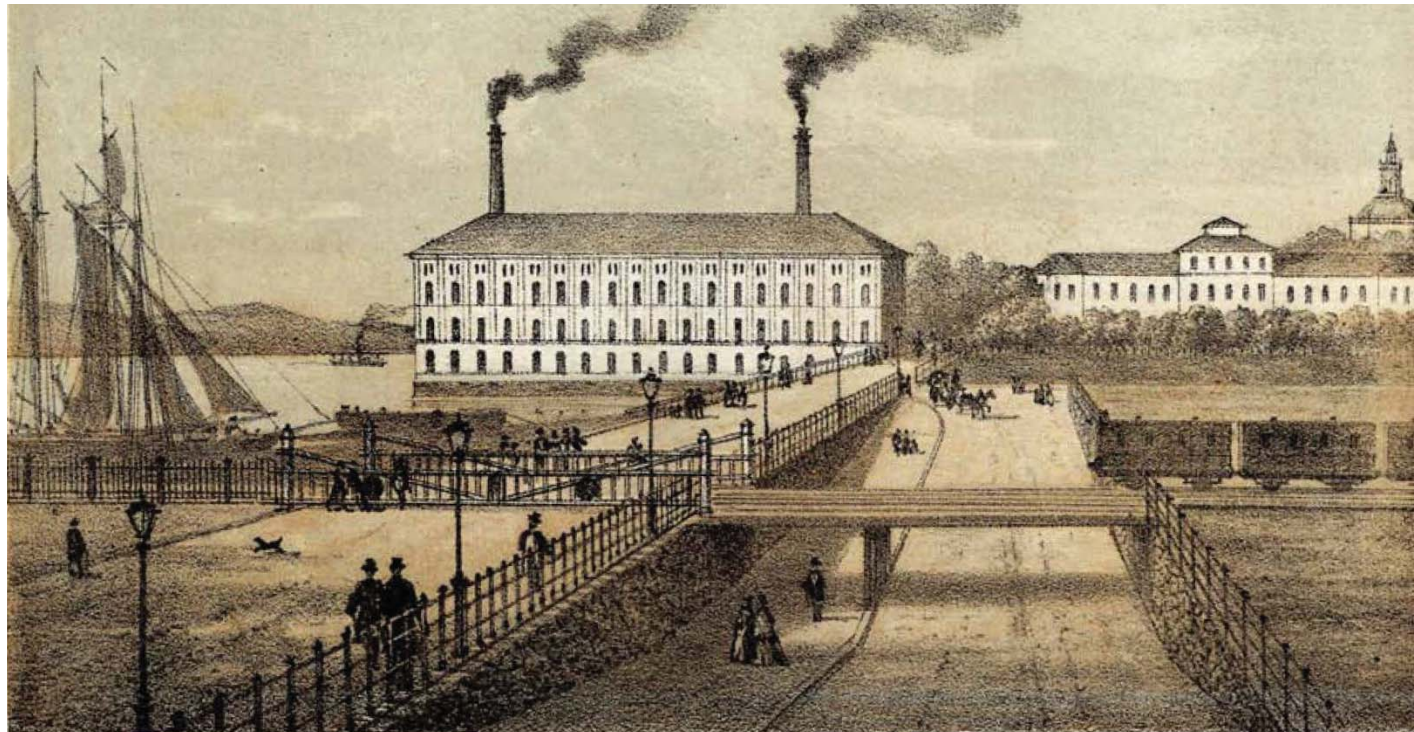
>> Historik – Kartsekvens



○
2015

På 2015 års ortofoto visar 2000-talets stora förändringar inom Centralstationsområdet. Stockholm Waterfront¹ har ersatt postterminalen från 1980-talet och det intilliggande parkeringshuset har rivits och gjorts om till Nils Ericssons plan². Vid Kungsbron har kv. Mentorn 1³ tillkommit och Kungsbrohuset⁴ har ersatt SJ:s kontorshus från 1980-talet. Samtidigt byggdes det tidigare Ilgodshuset om och på och döptes om till Klarabergshuset⁵. Det körbara däckat närmast bangården kopplades ihop med Kungsbron⁶ och Blekholmstorget⁷ genom en öppning mellan kontorshusen.

>> Historik – Kartsekvens



Samlad historik, Tegelbackseländet

Tegelbacken hade under 1870-talet utvecklats från en hamnplats till en komplicerad trafikplats med ett gytter av korsningar i och med tillkomsten av Järnvägens sammanbindningsbana (1871), Vasabron (1878) och spårvägens framdragande (1877). Den mindre underfart som löpte under järnvägen kunde inte råda bot på "Tegelbackseländet" som t.ex. yttrade sig så att spårvagnarna måste stå stilla mer än en tredjedel av tiden när bommarna fälldes för järnvägen. Fortfarande efter andra världskriget var problemet olöst, så kommunfullmäktige anvisade 1947 medel till en provisorisk gatuviadukt över järnvägen, färdigställd 1948. Viadukten placerades så långt norrut som möjligt för att få bättre lutning på ramperna och för att inte skymma sikten mot Stadshuset, men blev både krokig och hög som en anpassning till SJ:s godsexpedition och en framtida viadukt länge västerut. I början av 1960-talet bestämdes att Söderleden – Centralbron – Klarastrandsleden skulle bli ett nord-sydligt huvudstråk genom innerstaden. För Tegelbackens del innebar det en ny S-formad viadukt över bangården mot Klarastrandsleden och över Vasagatan mot Klaratunneln. Den lokala biltrafiken leddes under järnvägen liksom ett brett gångstråk. Allt stod klart 1967. I och med trafikomläggningen försvann det sista av den gröna järnvägsparken. I den hårdgjorda miljön med ett fåtal träd minner en kakelmosaik "Idealiserad park" av Olle Nyman, om den ursprungliga miljön.



Bild överst: Trafiksituation vid Tegelbacken, illustration från 1871. Källa: Sammanbindningsbanan, Stockholmskällan

Bild ovan: Tegelbacken år 1944 före den provisoriska lösningen med viadukt över spåren. Till vänster korsar gatutrafiken järnvägsspåren, till höger syns underfarten för bilar. Källa: SSM



Bild t.v.: Utsikt från ett rivningshus vid Klara Södra Kyrogata (nuv. Rödbodgatan) mot väster och Tegelbacken. I förgrunden de avrivna kvarteren Fyrfotan Mindre och Fyrfotan Större. Fotografi från 1965. Källa: SSM

Bild nedan: Stadshusbron på ett fotografi från 1919. Källa: SSM



Samlad historik, Norrmalmsregleringen och Citys fortsatta utveckling

När Stockholms förorter byggdes ökade behovet av effektiva kommunikationer med tunnelbaneutbyggnaden som en viktig del. När det gällde innerstaden fördes en tidvis hätsk debatt kring hur staden skulle anpassas till alla framtida behov. En rad utredningar gjordes under mitten av 1900-talet som ledde fram till den s.k. Norrmalmsregleringen. Norrmalmsregleringen är den mest omfattande cityomvandlingen som genomförts i Sverige. Den blandade staden fick ge plats för moderna kontors- och handelshus och parkeringshus byggdes i centrala lägen för att det skulle vara lätt att ta sig in till staden för den bilburna. Den innebar att stora delar av den äldre stadskärnan på Norrmalm, som man bedömde som saneringsmogen, revs för att ersättas med en modern stad, inklusive tunnelbana, underjordiska bilvägar, underjordisk angöring till hus och möjlighet för fotgängare att röra sig trafikseparerat i flera plan. Regleringen av Norrmalm bröt även upp kvartersstrukturen, till stor del bevarad från 1600-talet. Mindre äldre kvarter slogs samman till större strukturer med större fastigheter för att möjliggöra storskalig exploatering och bredare gator. Norrmalmsregleringen anses vara avslutad i och med Cityplan 1977 som började gälla 1978. Delar av den ursprungliga planen förverkligades inte och en del av de husen som ursprungligen skulle rivas fick stå kvar. Från och med 1977 års plan bytte man inriktning och förändringar skulle göras med hänsyn till befintliga byggnader och strukturer, vilket var den totala motsatsen till tidigare planer.

Sedan 1990-talet har staden och fastighetsägare i samförstånd förändrat många fastigheter i city. Det har handlat om att få in fler funktioner i stadskärnan, mer varierade gatumiljöer och levande bottenvåningar samtidigt som fastighetsägarna har tillskapat mer uthyrbar yta. Påbyggnader på befintliga hus eller nya högre hus i city avtecknar sig i stadssiluetten.

Samlad historik, Stadshusbron

Stadshusbron byggdes 1917-1919. Den gjöts i betong med stenkärlad och samkomponerades med stadshuset. Den öppningsbara delen var en klaffbro som fungerade fram till 1949. 2012 byttes stålkonstruktionen ut till en icke öppningsbar bro. Om man räknar med brons föregångare "Nya Kungsholmsbron" är det den sjätte bron på samma plats.

>> Historik – Kartsekvens



Samlad historik, Kungsbron och Kungsgatsviadukten

1881 ersatte Kungsbron och Kungsgatsviadukten av stål den gamla träbron över Blekholmen. Kungsbron var öppningsbar i form av en svängbro, som när den var uttjänt 1944 ersattes av två enkelriktade betongbågbroar. Kungsgatsviadukten byggdes om 1907 när bangården utvidgades. Stålviadukten reparerades på 1930-talet och 1950-talet men ersattes först 1986 av en betongviadukt.



Bild överst: Den norra betongbron vid Kungsbron byggs. I förgrunden bron från 1881 i väntan på rivning för den södra betongbron. Fotografi från 1944. Källa: SSM

Bild ovan: Kungsgatsviaduktens bågbro (byggd 1907) på ett fotografi från 1928. Källa: SSM

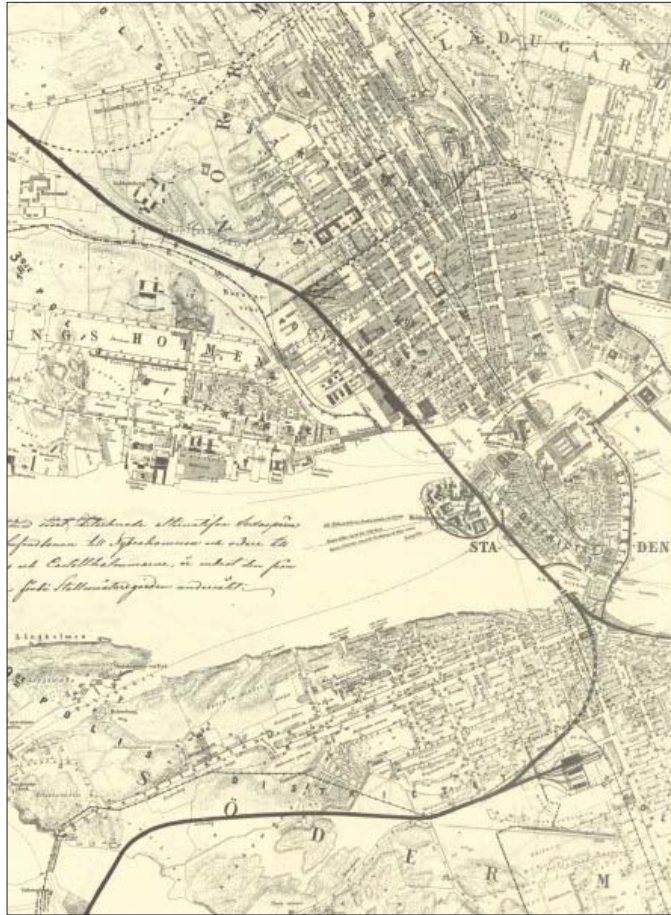


Samlad historik, Klarabergsviadukten

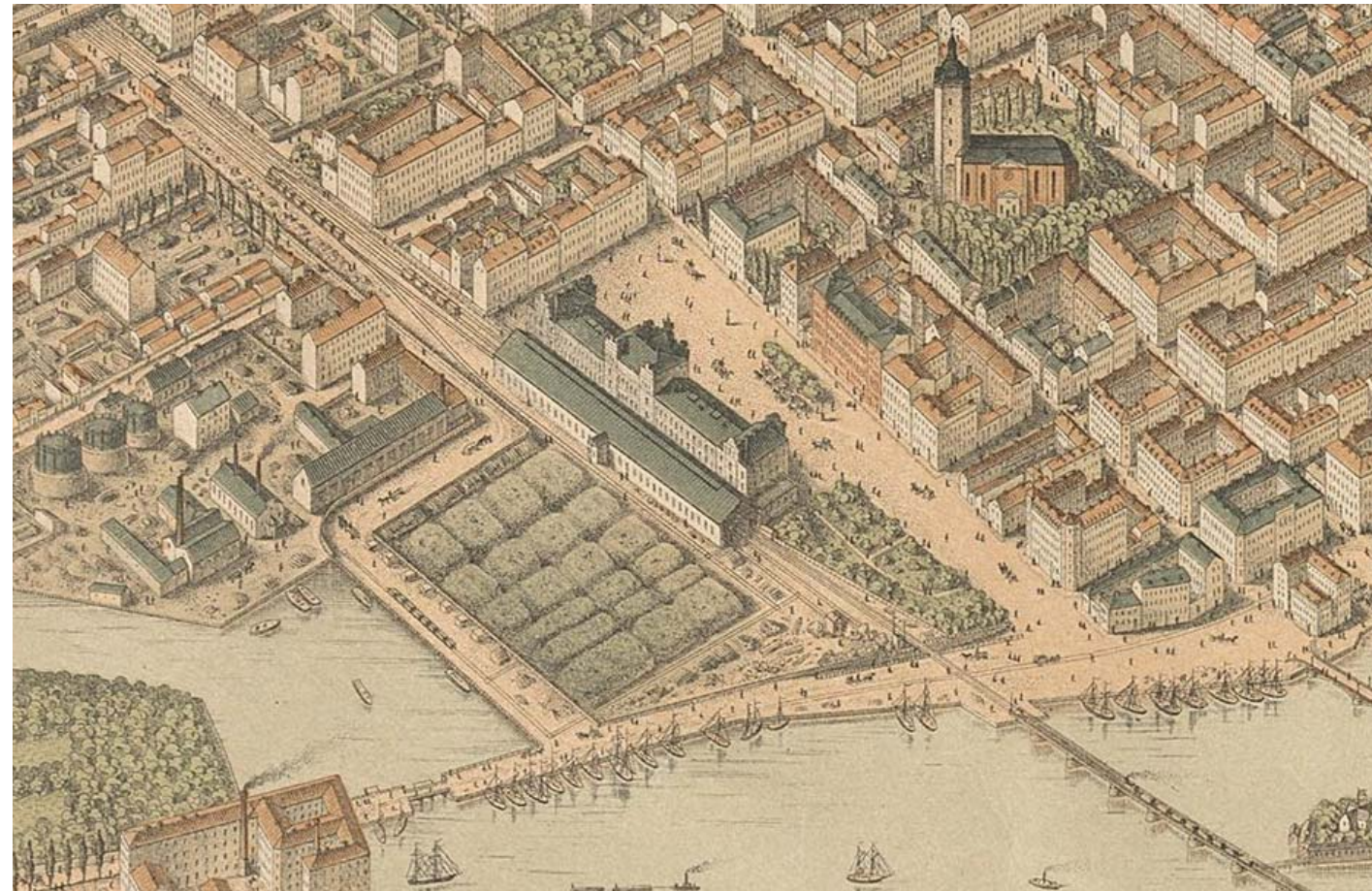
Klarabergsviadukten planerades ursprungligen som en del av en Klarabergsled från Norrmalm och över Kungsholmen. Först 1944 kom en del att byggas i väster för att ge den nybyggda bangårdsposten körförbindelse till Kungsgatan. På 1950-talet utvecklades idén om en öst-västlig trafikled genom Stockholm och Klarabergsviadukten byggdes färdig 1961, 31 meter bred för att klara de planerade trafikflödena. Ledens fortsättning på Norr Mälärstrand skrinlades dock 1974 och Klarabergsviadukten stod trafikmässigt överdimensionerad.

Bild ovan: Flygfotografi mot öster. Klarabergsviadukten byggs över Vasagatan och ansluts till Klarabergsgatan i bildens övre del. T.h. syns bygget av den andra versionen av Hotel Continental färdigt 1963.

Historik – Järnvägen



Nils Ericsons reviderade förslag till sammanbindningsbana (beskuren). Källa: Stockholms Centralstation 1927



Centralstationen med närmaste omgivningar. Observera att bebyggelseskalan inte är helt tillförlitlig. Ur Heinrich Neuhaus Stockholmspanorama 1875. Källa: KB



Ovan: Järnvägsparken omkring 1900. Nedan: Bangården med stationshuset och banhallen i bakgrunden. Källa: SSM

Bangården och Sammanbindningsbanan 1854-1863 Stambanornas födelsetid

Vid riksdagsbeslutet 1854 föddes Statens Järnvägar. Beslutet innebar att staten skulle bygga vissa huvudlinjer, s.k. stambanor, genom Sverige. 1855 utsågs Nils Ericson (1802-1870) till byggnadschef och en kommitté tillsattes som skulle utarbeta förslag till framtida järnvägar. I Stockholm tog utvecklingen längre tid jämfört med t.ex. Göteborg efter en lång beslutsprocess kring linje- och stationsplacering. Första sträckan mellan Stockholms södra station och Södertälje öppnades i december 1860 och trafiken mellan Stockholm Södra och Göteborg kom igång 1862.

1863-1900 Sammanbindningsbanan

1863 beslutades till sist om en sammanbindningsbana med centralstation enligt Nils Ericsons förslag (se karta). Det var ett dyrt och komplicerat projekt med bl.a. tunnel under Södermalm (1865) och broar förbi Riddarholmen med öppningsbara delar över Söderström

och Norrström. 1866 öppnades Norra station vid Norra Bantorget med provisoriskt stationshus. 1867 påbörjades byggandet av centralstationen och dess spångbangård och den 17 juli 1871 öppnades den för allmän trafik.

Järnvägen planerades något snett i förhållande till stadens rutnätsplan. Stationshuset fick en monumental skala men en relativt liten förplats. De begränsade ytorna som stod till buds medförde även att perrongerna blev underdimensionerade. I höjd med stationen fanns sex genomgående spår varav fem personspår som täcktes av en banhall.

Den provisoriska stationen vid Norra Bantorget byggdes om till en permanent godsstation efter sammanbindningsbanans realisering. Järnvägsparken anlades 1876. Samma år ersattes Kungsgatans plankorsning med en viadukt över bangården. Senare under 1870-talet drogs Östra Järnvägsgatan fram genom ingrepp i två befintliga kvarter. 1885 bebyggdes fastigheten närmast norr om Centralstationen med det s.k. annexet (bl.a. tjänstebostäder) och ett ilgodsmagasin.

Utredningsperioden fram till 1923

I mitten på 1890-talet började en 30-årsperiod med utredningar kring stadens framtida spår och stationer. Förslag till ombyggnad, men även alternativa placeringar, av Stockholms centralstation togs fram. 1919 presenterade bangårdskommissionen fyra alternativ varav ett huvudförslag med ny centralstation på Norrmalm, ett förslag med centralstation på Kungsholmen och ett förslag med säckstation vid Kungsgatan. Huvudförslaget innebar en ny dragning av sammanbindningsbanan över Riddarfjärden. Då kom för första gången stadsbildens estetik in i diskussionen. Den anlade arkitekturprofessorn Ivar Tengbom hade invändningar gällande hänsynen till det nya stadshuset (färdigt 1923) och upplevelsen av Riddarholmen som ö i Mälaren. 1923 valdes tills vidare bevarande av stationen i nuvarande läge vilket öppnade för en större ombyggnad.

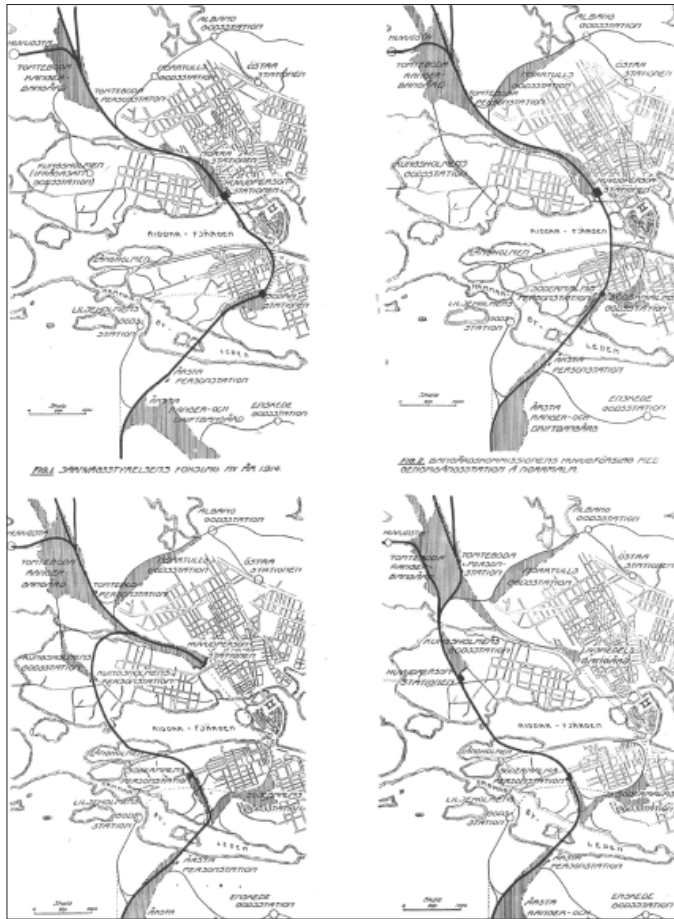
1900-1930 Om- och utbyggnader

Fram till sekelskiftet klarade centralstationen den ökade trafiken genom mindre förändringar och utbyggnader,

trots att missnöjet växte. Resenärernas säkerhet ifrågasattes på grund av de smala mellanperrongerna inne i banhallen. Eftersom det var en genomgångsstation måste resenärerna korsa spåren, vilket var riskabelt t.ex. när loken släppte ut ånga som kunde skymma sikten. Tunnelar eller gångbroar diskuterades tidigt men var svåra att genomföra p.g.a. den lösa grunden och den tämligen låga hallen. De pågående utredningarna kring stadens framtida spår och stationer drog ut på tiden samtidigt som trafiken ökade.

Åren 1902-06 genomfördes förflyttning och nybyggnad av spår och plattformar inom och utanför gamla banhallen. Centralen fick nu sin karaktär av säckstation med tre spår för Norra stambanan och Västeråsbanan samt genomgångsstation för övrig trafik. Den västligaste perrongen nåddes nu via gångtunnel. Stationshuset byggdes ut med den s.k. ”puckeln” för att skapa mer utrymme för bl.a. biljettförsäljning. År 1910 byggdes stationshuset på med en extra våning. Ytterligare utvidgningar av bangården i den västra genomgående delen genomfördes 1914. Södergående trafik fick två

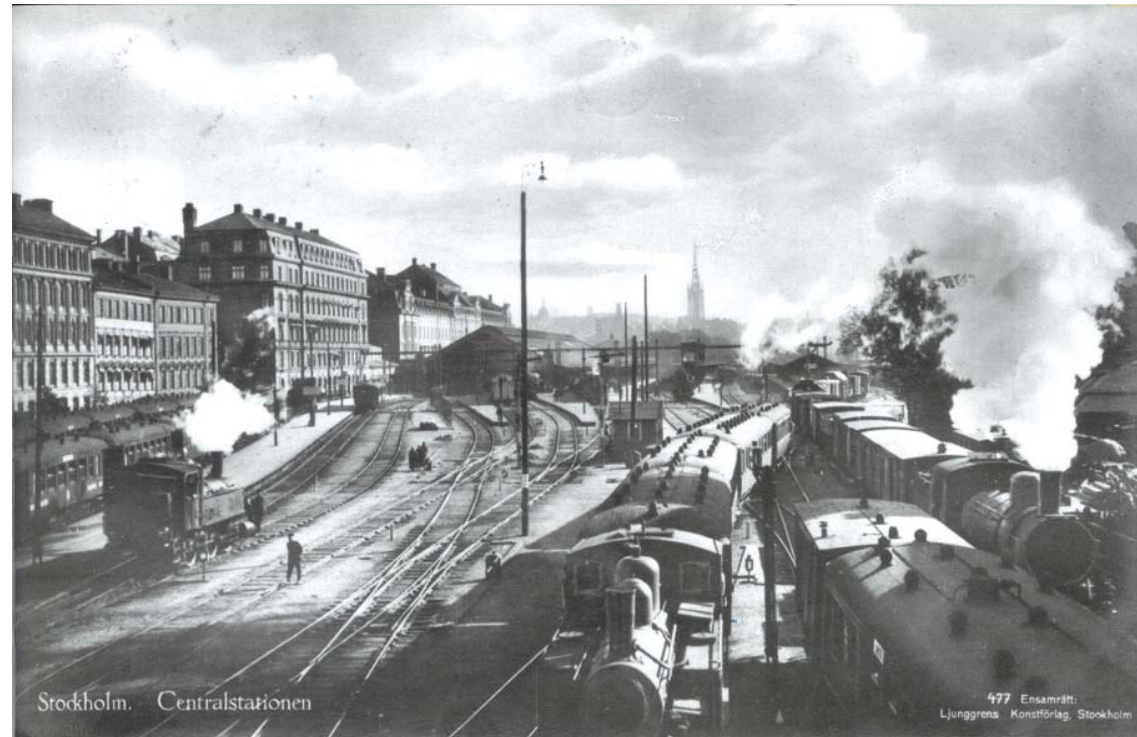
>> Historik – Järnvägen



Fyra alternativ till framtida spårdragning, ett från 1914 och tre från Bangårdskommisionens förslag 1919. Källa: Kungl.Järnv. styrelsen 1927

nya spår med mellanplattform. Godsstationen vid Norra Bantorget lades ner 1924 och fraktgodset flyttades till Norrtulls station som byggdes om och fick namnet Stockholm Norra.

När det blev klart att centralstationen för överskådlig tid skulle ligga kvar där den låg beslutades 1923 om ombyggnad av Centralstationen och personbangården. För stationsbebyggelsens ombyggnad mellan 1925-1927 svarade SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. Stationshusets tillbyggnader - puckeln vid huvudentrén och södra änden - togs bort. Den gamla banhallen i gjutjärn revs och ersattes med en rymlig vänthall, Centralhallen, med ett bågformat tak uppburet av limträbalkar. Mellan den nya Centralhallen och perrongerna skapades en övergångszon genom välvda skärmtak av trä. Vid Centralhallens norra sida utgjorde en generös skärmtakhall övergången till perrongerna för norrgående tåg. Den utflyttade bangården bestod nu av 12 spår (6 säck och 6 genomgående). De genomgående perrongerna nådes via en persontunnel vid södra ankomsthallen.



Bangården under 1920-talet. Källa: Stockholms järnvägar

Under 1930- och 1940-talet skedde inga stora ändringar. Första delen av Klarabergsviadukten byggdes 1944. En provisorisk lösning för "Tegelbackseländet" gjordes 1948 genom att leda trafiken planskilt via en viadukt över södra änden av bangården och Järnvägsparken.

1950-talet Tunnelbanans tillkomst

Tillkomsten av tunnelbanan mellan Slussen och Hötorget, färdigställd 1957, medförde stora förändringar. På grund av tunnelbanans blivande sträckning kombinerades sammanbindningsbanan med den blivande trafikleden på Centralbron. Bangården utökades till nio genomgående spår och anpassades till den nya infarten söderifrån. 1958 stod den nya gångtunneln under Vasagatan klar. Den förbinder T-Centralen med en ny vänthall under Centralhallen samt gångtunnel västerut med uppgångar till de genomgående spåren. Vid tillkomsten av stationsbyggnad C (1957) och Klarabergsviadukten (1961) revs alla välvda skärmtak utmed Centralhallen. Därmed försvann övergångszonen och det naturliga sammanhanget mellan Centralhallen och perrongerna.

1980-talet

På 1980-talet tillkom de nya InterCitytågen som var inriktade på affärsresenärer. Samtidigt byggdes Cityterminalen och World Trade Center över de norrgående säckspåren. Den utökade persontrafiken vid Klarabergsviadukten gjorde att en ny entré till stationen "Övre hallen" tillskapades med tillhörande parkeringshus, samt en förbindelsegång till den nya Cityterminalen. Förändringarna innebar att spårområdet överdäckades till stora delar.

Centralplan

Centralplan anlades tillsammans med stationshuset i början av 1870-talet och var tänkt som ett representativt stadsrum vid stationen. Platsen var dock betydligt mindre än jämförbara stationstorg i Europa. Centralplan hade från början en oreglerad plan (eller shared space som vi säger idag) men under 1910-talet uppkom en tydligare avgränsning mellan Vasagatans körfält och planen framför stationshuset. På 1920-talet tillkom gångbanor och mer organiserad angöring vid stationshuset samt parkeringsplatser.



Tegelbacken med Järnvägsparken kring 1927. Källa: SSM

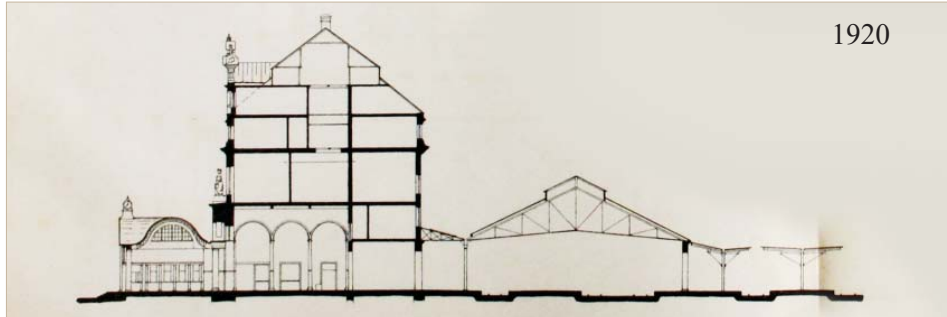
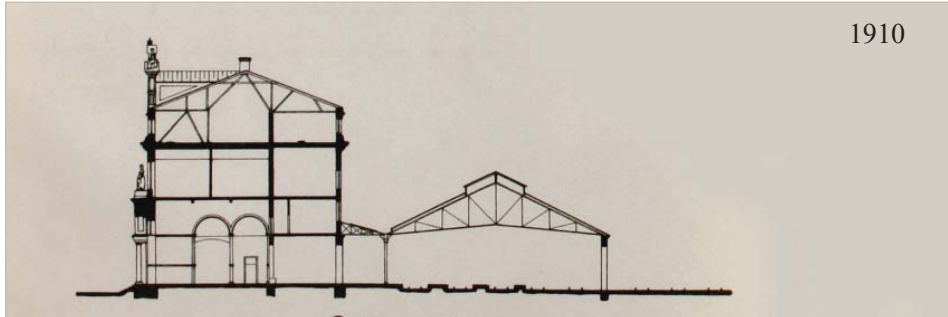
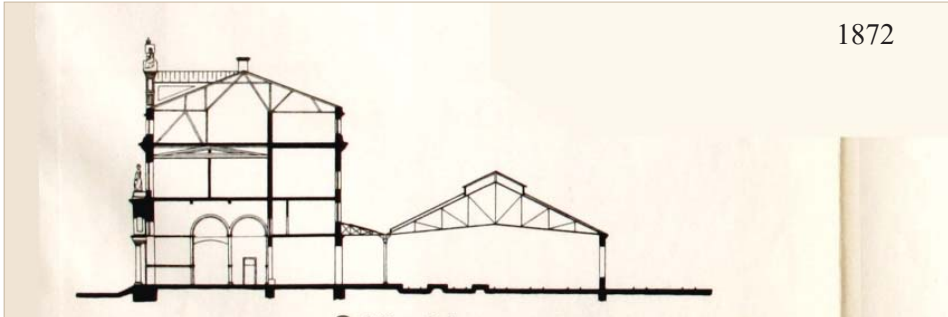
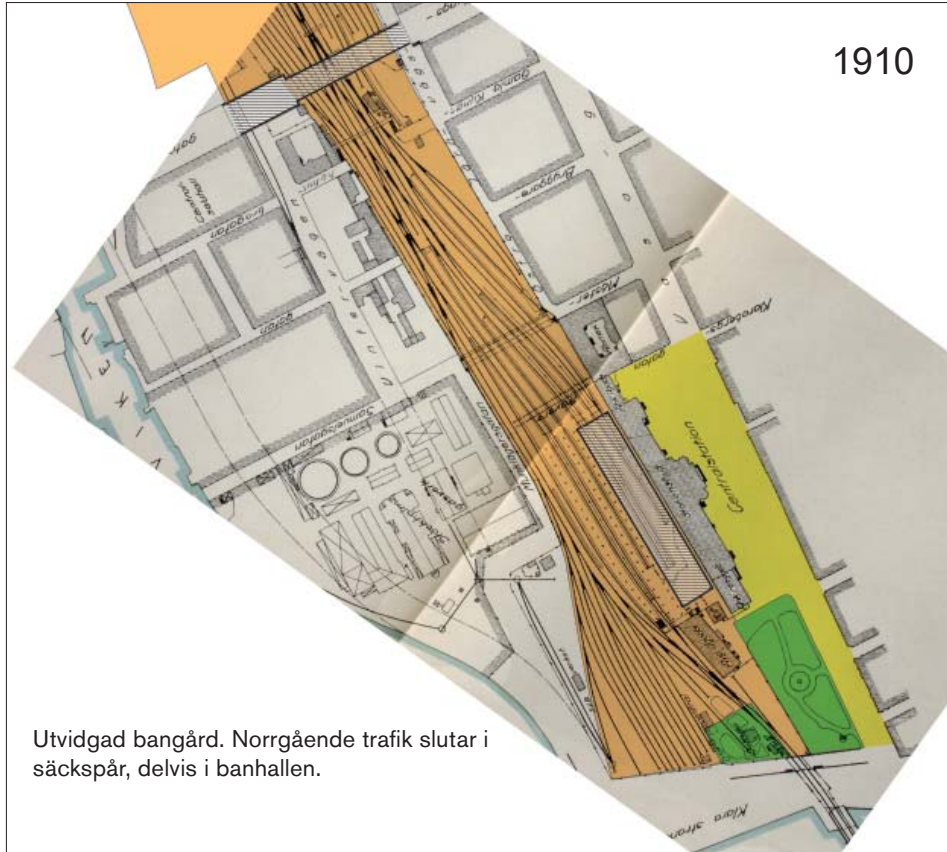
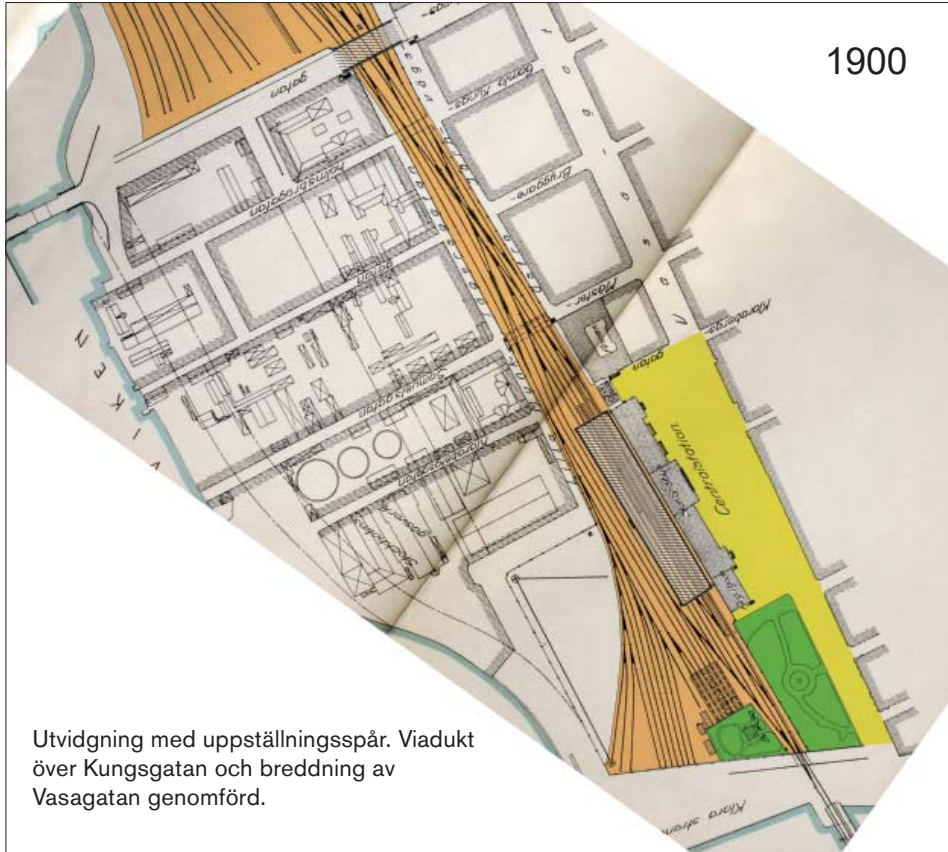
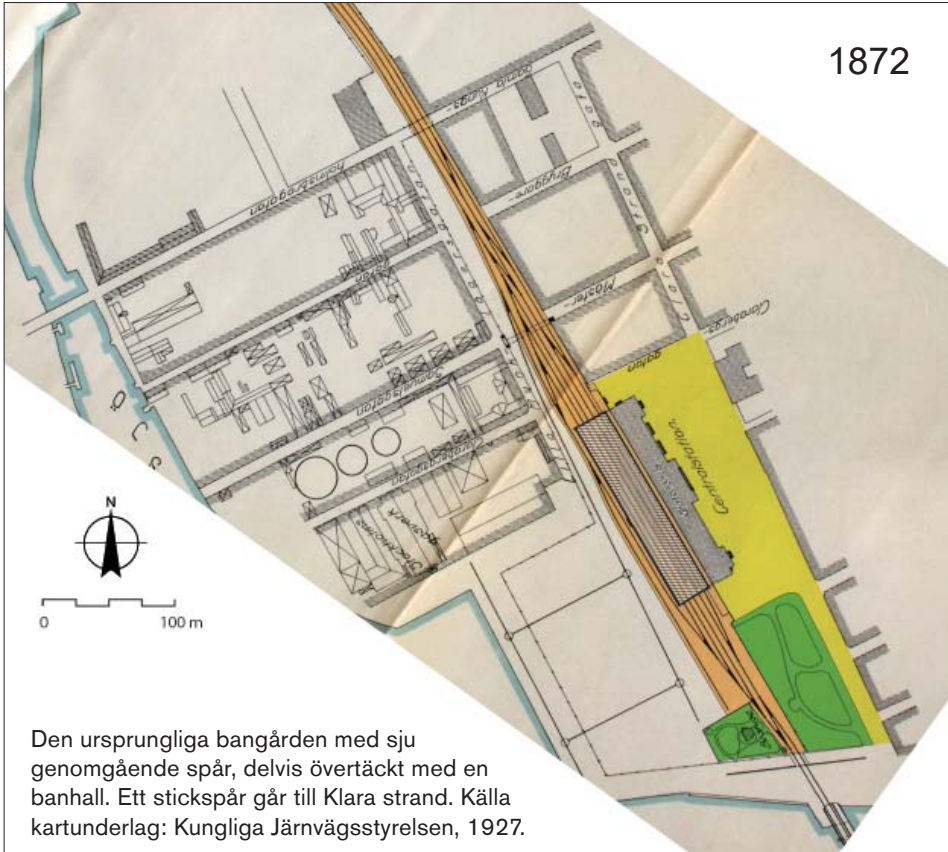
Den ökade trafiken på 1950-talet försvagade torgkaraktären till förmån för bilangöring, taxistopp och parkering. Vid norra sidan tog den nya breda Klarabergsviadukten en del av planens yta. På södra sidan försämrades centralplanens anslutning till Järnvägsparken vid tillkomsten av Tegelbackens trafikplats 1967 i flera nivåer.

Järnvägsparken

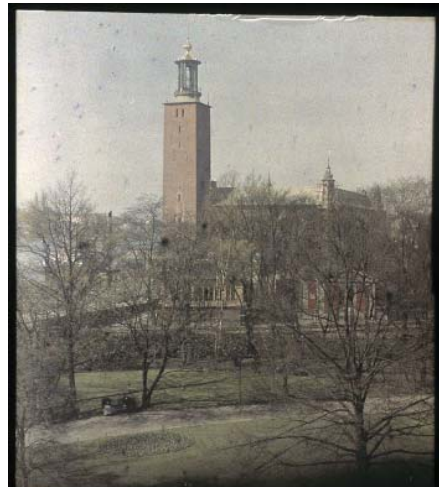
Parken som färdigställdes 1876 blev en uppskattad väntplats för tågresenärer och även områdespark för de tätbefolkade Klarakvarteren. Parken skapade tillsammans med övrig plantering en grön front mot Norrström och Mälaren.

En del av parken försvann 1948 i samband med byggandet av den provisoriska viadukten över järnvägsområdet. Under 1950- och 1960-talen kom tunnelbanan och Tegelbackens trafikplats. På de fria ytorna mellan viadukterna skapades en ny och hårdgjord parkmiljö med solitära träd, granitmurar och olika konstverk.

>> Historik – Järnvägen



Sektioner 1872-1927. Källa: Kungliga Järnvägsstyrelsen, 1927.



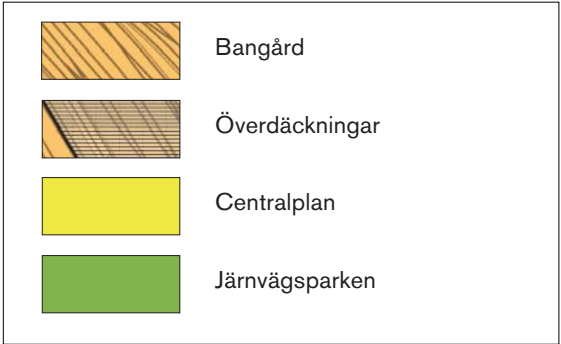
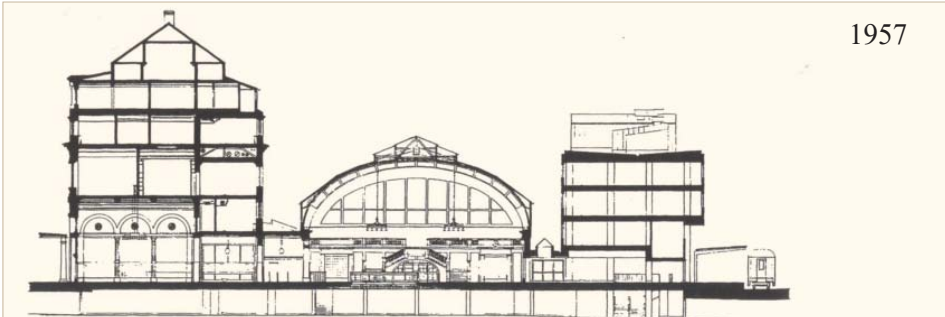
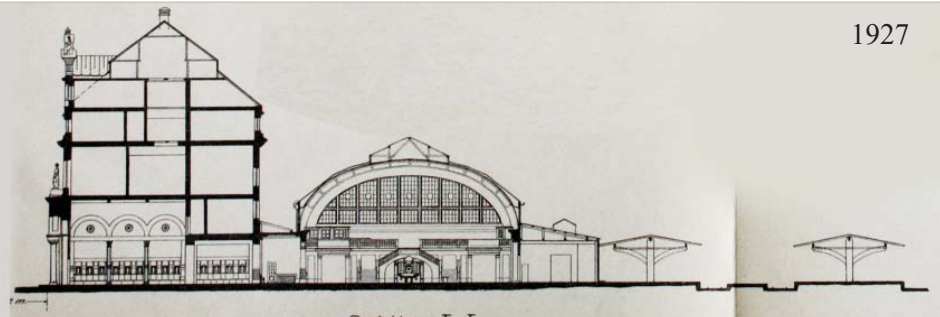
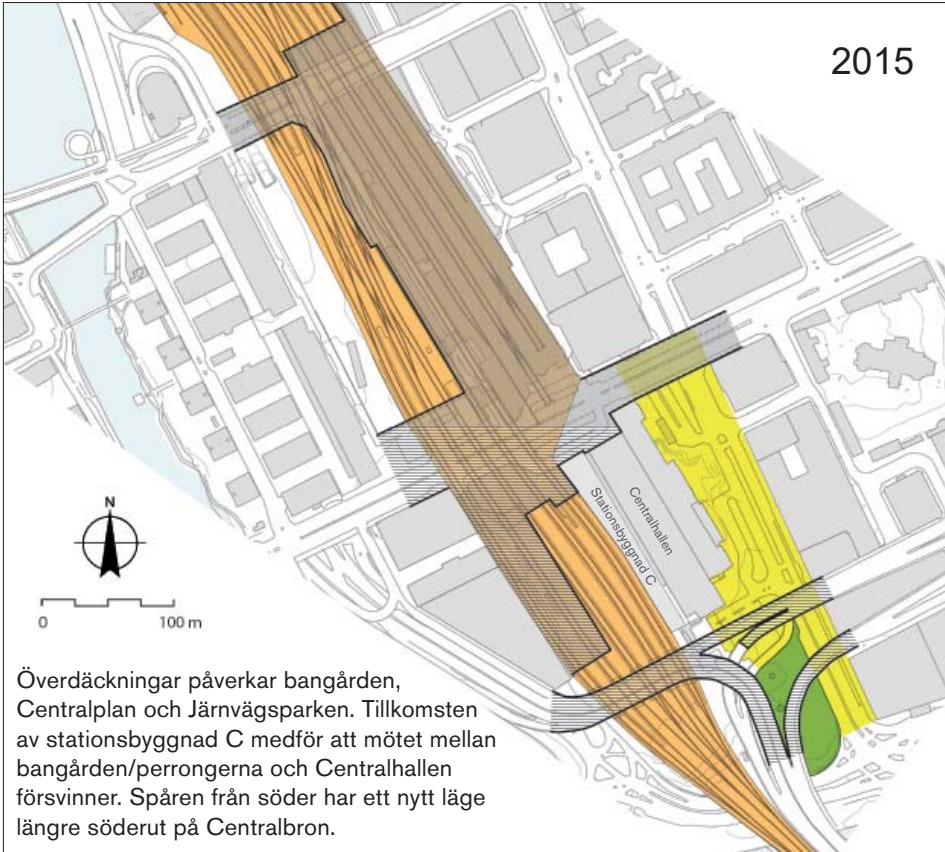
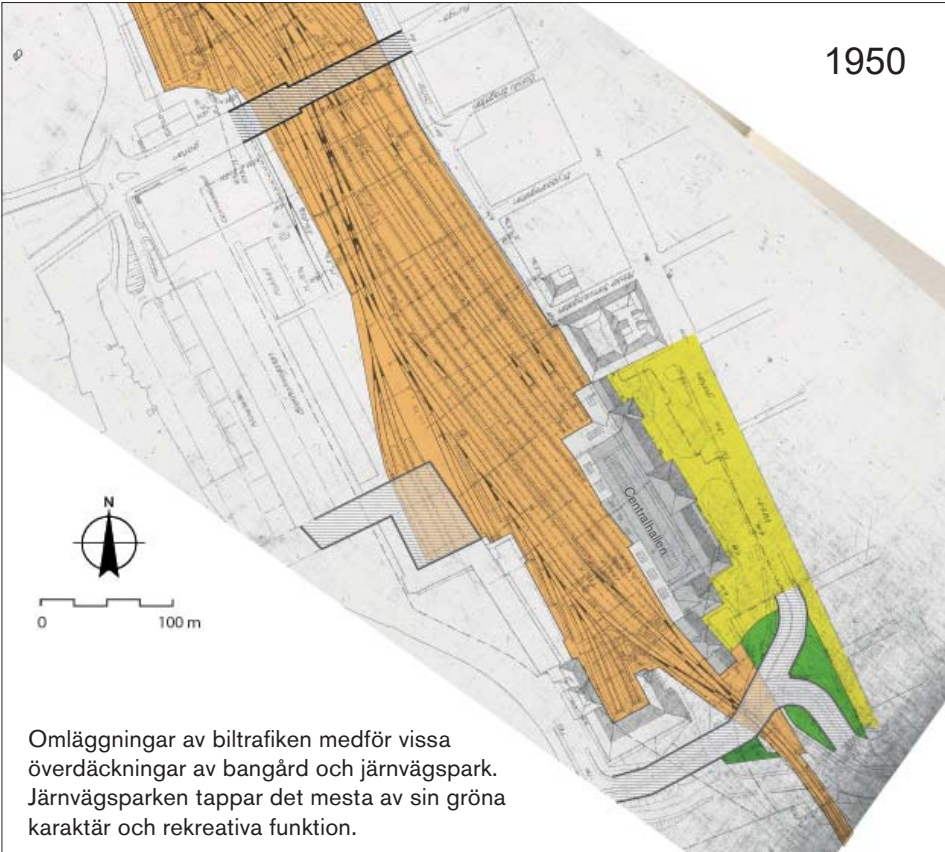
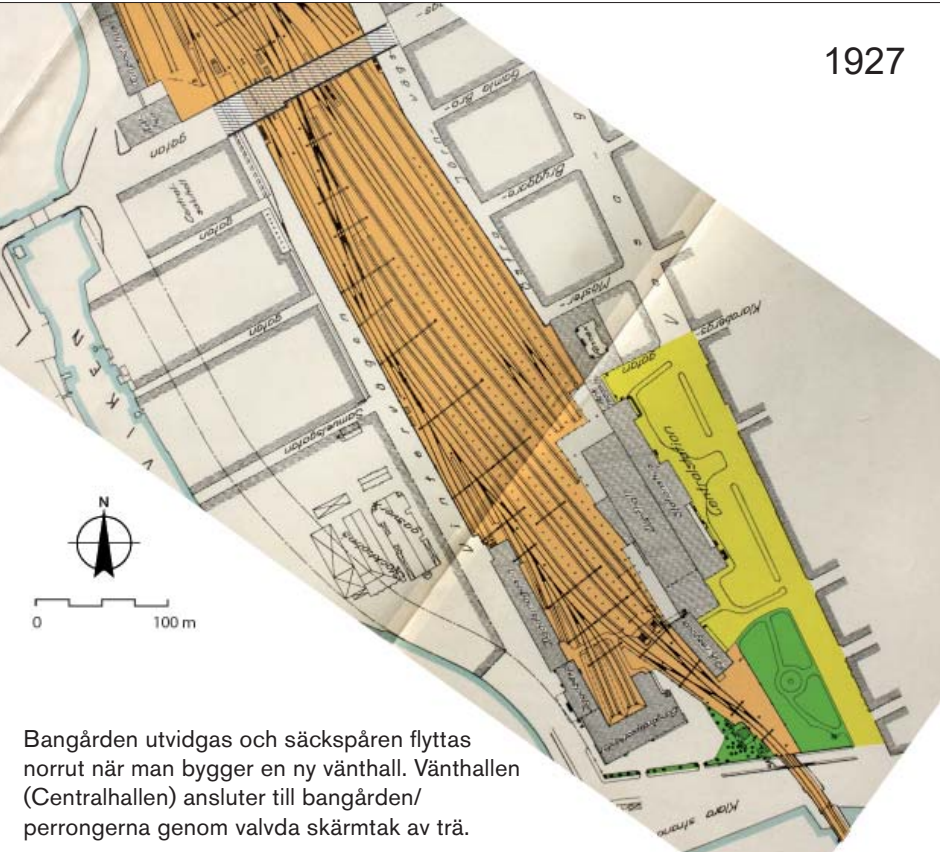
Centralstationshuset och banhallen, illustration. Källa: Bergman et al, 1870

Centralplan mellan 1905-09, vykort. Källa: MinaVykort.com

Banhallen, 1894. Källa: Sveriges Järnvägsmuseum

Järnvägsparken 1926. Källa: SSM

>> Historik – Järnvägen



Centralplan, t.v. nya vänthallen, sent 1920-tal. Källa: Rosander mfl. 2005.



Skärmtakhallen vid Centralhallens norra gavel, 1927. Källa: Kungliga Järnvägsstyrelsen, 1927.



Vy från stadshuset, ca 1930. Centralhallen ansluter direkt till perrongerna genom en zon med välvda skärmtak. Källa: SSM.



Samma vy ca 2009. Hus C tar bort sambandet Stationshus - Centralhall - bangård. Perrongytorna har minskat. Foto: Wikipedia.

Historik – Bebyggelsens och gatornas ålder



Katalog – Byggnader

Kontorshus i kv. Uggleborg 14

Kulturhistorisk klassificering

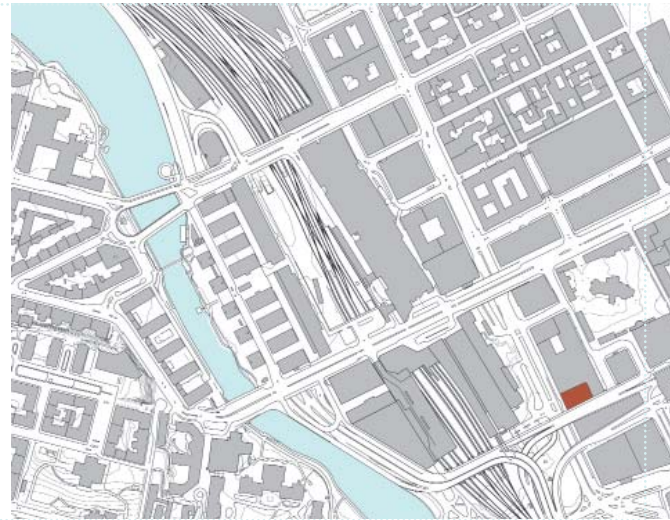
Gul
Fastighet med bebyggelse med positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Uggleborg 14



Kulturhistoriskt värde

Fastigheten har ett visst samhällshistoriskt värde som en exteriört förhållandevis välbevarad fastighet från Normalsregleringens klimax. Byggnaden är starkt kopplad till Tegelbackens och Klaratunnelns genomförande men samtidigt anpassad till en generell takfotshöjd vid Vasagatan. Tillsammans med den likartade kv. Fyrfotan söder om Vattugatan har den ett värde för stadsbilden värde som portmotiv för Klara.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1969

Arkitekt: Måns Forssell

Byggherre: Stockholms stads fastighetskontor

Byggnaden, som ersatte ett bostadshus från 1800-talet på platsen, ritades av arkitekt Måns Forssell på K-Konsult åt Stockholms stads fastighetskontor. Fasaderna kläddes med polerad brun granit med enluftsfönster förbundna vertikalt med mörka glasskivor. Fastigheten gränsar till den samtidigt upphöjda Vattugatan med anslutande vägbro över Vasagatan i väster och Klaratunneln i öster. En allmänt tillgänglig trappa i byggnadens fasad mot Vasagatan leder upp till Vattugatan.

2016 genomfördes en renovering av fastigheten då de mörka glasskivorna mot Vasagatan ersattes med smalare matta skivor och den översta indragna våningen glasades upp.

Forsell ritade även kontorshuset i kv. Fyrfotan söder om Vattugatan som har en snarlik arkitektur.



Bild överst: Kontorshusets fasad mot den upphöjda Vattugatan. Fotografi taget i samband med stadsmuseets klassificering av City 2007. Källa: SSM

Bild ovan: Bygglovsritning från 1967 som visar kontorshusets fasad mot Vasagatan. T.h. butiker under Vattugatans viadukt över Vasagatan. Källa: Stadsbyggnadskontoret

>>Katalog – byggnader

Esselte-huset

Kulturhistorisk klassificering

Blå

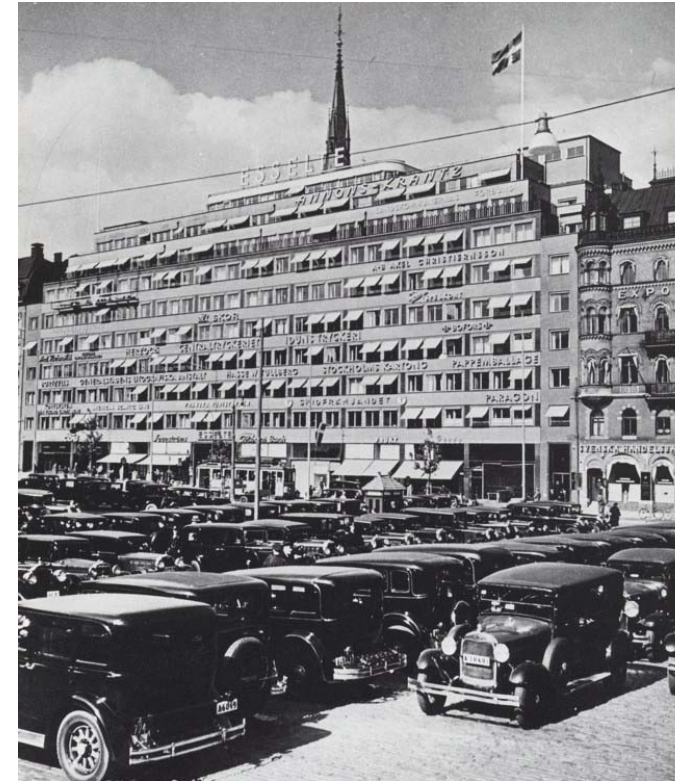
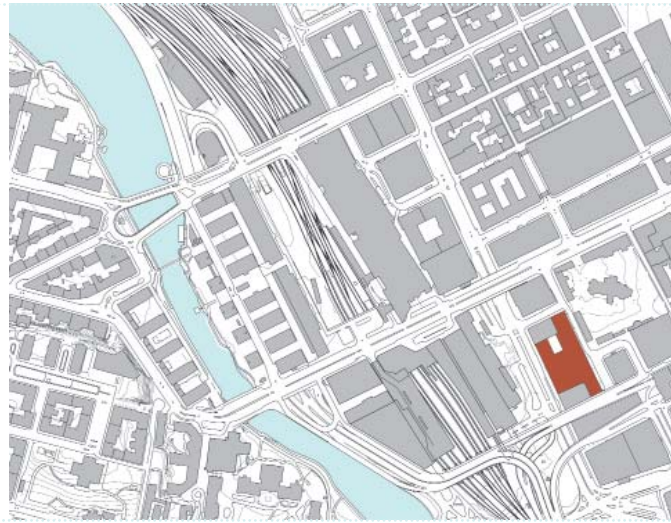
Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Uggleborg 12



Kulturhistoriskt värde

Fastigheten har ett högt arkitekturhistoriskt värde som ett utpräglat exempel på 1930-talets funktionalism ritat av en av den tidens främsta arkitekter. Den har även ett samhällshistoriskt värde då den berättar om de gamla Klarakvarteren som nod för huvudstadens tidnings- och tryckeriverksamhet från slutet av 1900-tal fram till Norrmalmsregleringen. Slutligen har fastigheten ett värde för stadsbilden då den upptar stora delar av den östra sidan av centralplanen och ger stadga åt stadsrummet tillsammans med Centralstationen på motsatt sida.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1935-37

Arkitekt: Ivar Tengbom

Byggherre: Sveriges Litografiska Tryckerier (SLT)

Den av Ivar Tengbom ritade kontors- och tryckeribyggnaden ersatte tryckeriets tidigare kontorsbyggnad vid Vasagatan samt flera mindre fastigheter i kvarteret, främst mot Klara Västra Kyrkogata. Tengbom gav byggnaden en utpräglad funktisarkitektur med ljusa slätputsade fasader, fönsterband och indragna takvåningar. Den översta takvåningen är rundad hörn på typiskt funkismanér. Byggnaden var under 1900-talet känd för sina många ljusskyltar mot Vasagatan. Fastigheten byggdes om för Försäkringskassan på 1970-talet. Under senare år har byggnaden byggts om igen och kallas nu för Klara C.



Bild överst: Esseltes kontorshus vid Centralplan på ett fotografi från 1937, d.v.s. samma år som byggnaden stod färdig. Källa: SSM

Bild ovan: Det föregående kontorshuset och tryckeriet på ett fotografi från 1905. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Hotel Terminus

Kulturhistorisk klassificering

Gul

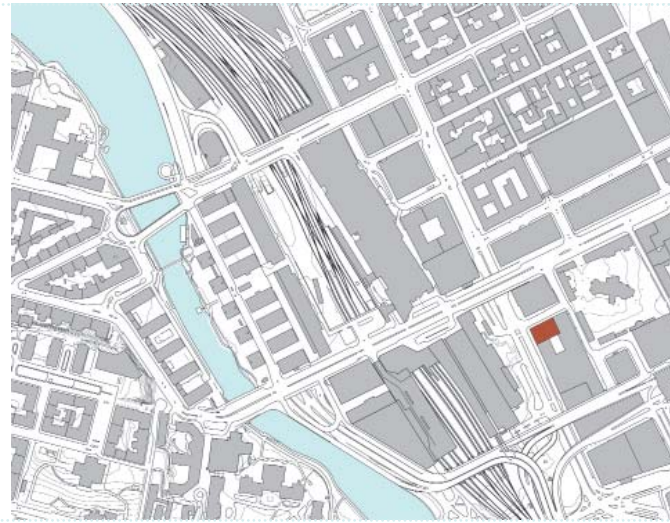
Fastighet med bebyggelse med positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Uggleborg 5



Kulturhistoriskt värde

Fastigheten har ett byggnadshistoriskt värde och ett värde för stadsbilden som den äldsta kvarvarande byggnaden vid Vasagatans nedre del. Som sådan ger den Centralplan och Vasagatan en historisk förankring och bidrar till upplevelsen av stadsmiljöns tidsdjup. Fastigheten har även ett kontinuitetsvärde då det har rymt hotell sedan förra sekelskiftet vid ett stadsrum som har varit en nod för resenärer sedan 1870-talet.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1757 därefter genomgripande om-, till- och påbyggnader på 17-, 18- och 1900-talen

Fastighetens äldsta delar vid Klara Vattugränd härrör från mitten av 1700-talet. Den till- och påbyggdes 1774, 1864 och 1884-85. 1904 inrymdes här ett annex till intilliggande Hotel Continental. Dagens hotellbyggnad har en jugendkaraktär från 1907-09 då fastigheten åter byggdes om efter ritningar av arkitekterna Hagström & Ekman. Fasaderna har förenklats under 1900-talet och 1956-58 byggdes en tunnelbaneuppgång i hörnet Klara Vattugränd-Vasagatan.

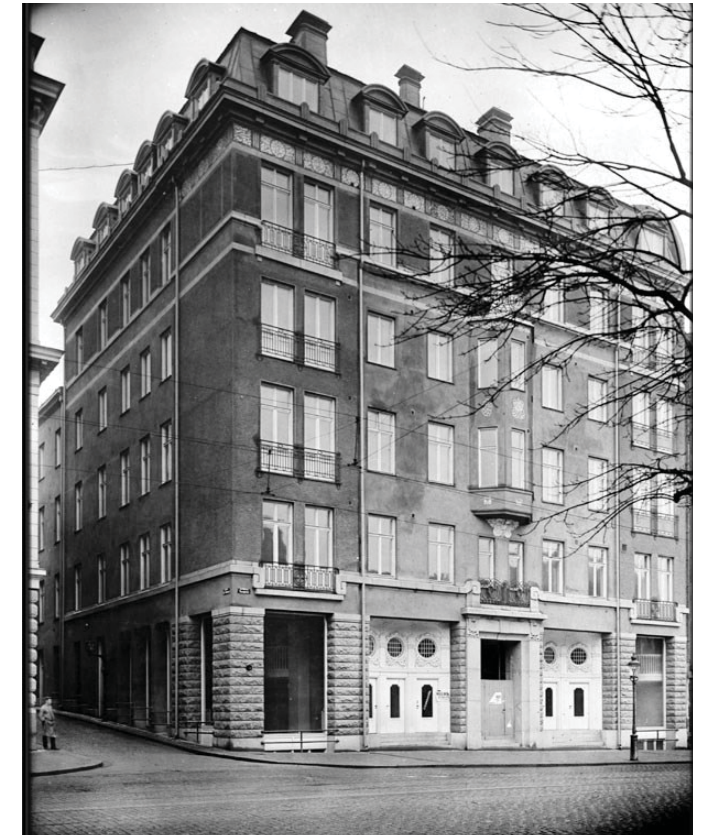


Bild överst t.v: Fastighetens äldsta del mot Klara Vattugränd syns i bildens mitt med gavelfasad mot Klara strandgata, senare Vasagatan. Fotografi taget mot söder omkring 1860 över den plats som några år senare blev Centralplan. Källa: SSM

Bild t.v: Hotelllets fasad mot Vasagatan på ett fotografi taget ett par år före 1907-1909 års ombyggnad. Källa: SSM

Bild ovan: Hotel Terminus i sin jugendskepnad på ett fotografi från 1910-talet. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Station Stockholm City och Hotel Continental

Kulturhistorisk klassificering

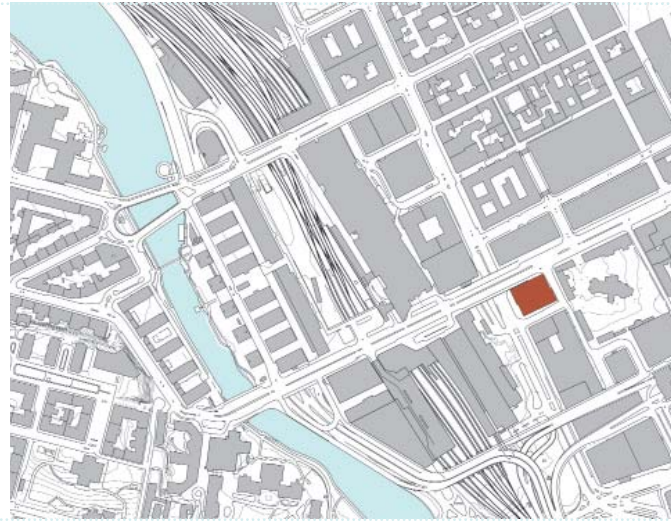
 Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Orgelpipan 21



Kulturhistoriskt värde

Fastigheten har ett kontinuitetsvärde då det har legat ett hotell på platsen sedan 1880-talet, sedan 1890-talet under namnet Continental. Dess funktion är starkt förbundet med platsen och Centralstationen.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 2013-2017

Arkitekt: 3XN

Byggherre: Jernhusen

Två tidigare versioner av Hotel Continental har funnits före dagens stationshus och hotell. Grunden till det första hotellet var det s.k. Kirsteinska huset, en privatbostad från slutet av 1700-talet beläget invid Klara strandgata, senare Vasagatan. Byggnaden byggdes om och till på 1880-talet och blev Hotell W6 och från 1899 hette det Hotel Continental. Den fem våningar höga hotellbyggnaden revs i slutet av 1950-talet som en del av Norrmalmsregleringen. Ett nytt elva våningar högt Hotel Continental invigdes 1962 efter ritningar av arkitekterna Erik Thelaus och Hjalmar Klemming åt försäkringsbolaget Folksam. Fasaderna var klädda med vit marmor och hade fönsterband i brunloxerad aluminium. I norr vette hotellet åt den samtidigt breddade och upphöjda Klarabergsgatan. 1962 års Continental revs 2013 och 2016-17 stod den nya stations- och hotellbyggnaden med en högre och bredare byggnadsvolym. Arkitekter var det danska kontoret 3XN. Byggnaden delades upp i fyra byggnadshöjder för att minska påverkan på stadssiluetten och för att trappa ned byggnadshöjden mot Centralplan, med hänsyn till Centralstationens roll i platsbildningen.

Bild ovan: Kirsteinska huset med en tre våningar hög och elva fönsteraxlar bred fasad mot Klara strandgata på ett fotografi taget omkring 1860. Källa: SSM

Bild ovan t.h: Hotel Continentals fasad mot Vasagatan på ett fotografi taget från Centralstationen i slutet av 1800-talet. Källa: SSM
I bildens vänstra kant mynnar Klarabergsgatan. Källa: SSM

Bild t.h: 1962 års Hotel Continental sett från Klarabergsviadukten på ett fotografi från 1999. Fotografen tittar österut. Källa: SSM

Bild nedan t.h: Det nya Hotel Continental sett från Klarabergsviaduktens passage över bangården. I förgrunden Centralstationen och i bakgrunden Klara kyrka. Källa: SSM



>>Katalog – byggnader

Centralstationen – Stationshuset vid Centralplan

Kulturhistorisk klassificering

Blå

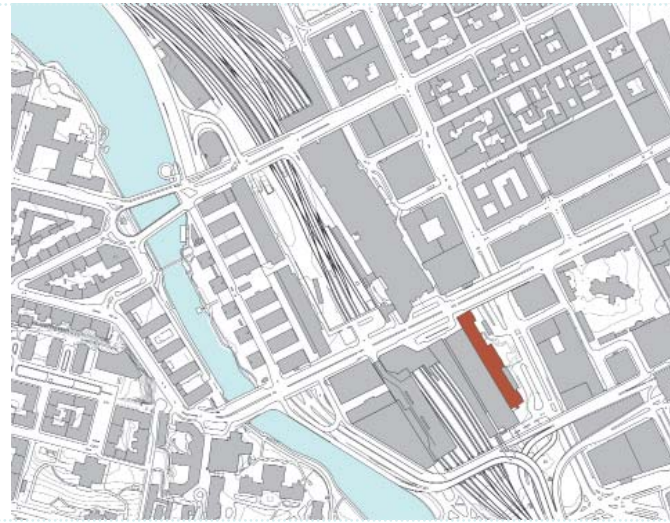
Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds och varsamhetsbestämmelser i plan men är skyddad som byggnadsminne sedan 1986 med särskilda skyddsföreskrifter.

Fastighetsbeteckning

Norrmalm 5:3



Kulturhistoriskt värde

Stationsbyggnaden vid Centralplan har ett betydande samhällshistoriskt värde som den första stationen i staden som samlade resandet på norra och västra stambanorna. Sammanbindningsbanan utgjorde en mycket stor satsning som presenterades för allmänheten i detaljrika beskrivningar i särskilda utgåvor och illustrerade tidningar. Byggnaden ansågs överdådig 1871 men samtidigt var själva banhallen med perronger enkelt utformad. Byggnaden med dess funktion innebar även en omdaning av Klara strandgata till den stadsmässiga Vasagatan.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1871

Arkitekt: Adolf W. Edelsvärd

Byggherre: Styrelsen för statens järnvägsbyggnader

Den äldsta stationsbyggnaden mot Centralplan vid Vasagatan stod färdig 1871 i samband med invigningen av sammanbindningsbanan genom Södermalm och Gamla stan. Tåg västerut utgick dessförinnan från Södra bantorget (senare Medborgarplatsen) och tåg norrut utgick från Norra bantorget. Stationsbyggnaden ritades av Adolf Wilhelm Edelsvärd och dess storlek var imponerande med dåtidens mått mätt, enbart slottet var större. Stationshuset byggdes på med en våning 1910. Arkitekt till påbyggnaden var Folke Zettervall som var chefsarkitekt vid Kungliga Järnvägsstyrelsen. Senare har fasaderna förenklats.

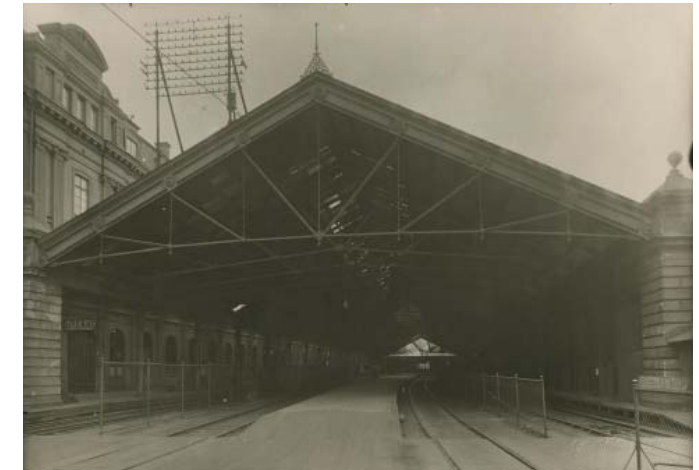


Bild överst t.v: Centralstationen vid Centralplan i sitt ursprungliga skick på ett fotografi från 1904. Källa: SSM

Bild överst t.h: Den ursprungliga banhallen på ett fotografi från 1907. Källa: Wikipedia

Bild ovan t.v: Centralstationens entréhall omkring 1900. Källa: SSM

Bild ovan t.h: Tåg vid en av Centralstationens perronger 1910. Källa: SSM

Bild t.v: Centralstationen sydvästra hörn från ett hus vid Vasagatan omkring 1930. Till vänster syns den södra paviljongen och mellan denna och huvudbyggnaden skymtar man Centralhallens bågformade tak. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Centralstationen – Centralhallen

Kulturhistorisk klassificering

Blå

Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds och varsamhetsbestämmelser i plan men är skyddad som byggnadsminne sedan 1986 med särskilda skyddsföreskrifter.

Fastighetsbeteckning

Norrmalm 5:3

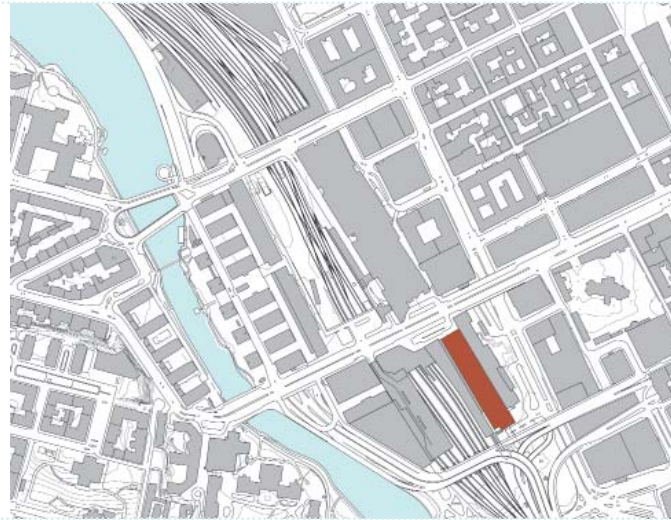


Bild t.v.: Ångloket Prins August, byggt på 1850-talet, vid Centralstationen på ett fotografi från 1938. I bildens högra kant syns Centralhallens idag förbyggda västra fasad. I bakgrunden syns det välvda trätaket över perrongerna för norrgående tåg. Det revs i samband med Klarabergsviaduktens tillkomst. Källa: SSM

Bild nedan t.v.: Centralhallen i ursprungligt skick. T.h. den norra väggen med utgångar mot norrgående tåg. T.v. den västra väggen. Utanför fönstren anas skärmtaken med arkadmotiv. Källa: Järnvägmuseet/AIX, Sammanställning av äldre bilder och ritningar, 2016

Bild nedan: Paviljongen med ankommande söderifrån som uppfördes vid Centralstationens södra gavel, samtidigt med Centralhallen. Källa: Riksarkivet

Bild nederst: Tunnelbanans vänthall byggs under Centralhallen. Fotografi från 1957. Källa: SSM

Kulturhistoriskt värde

Byggnaden innebar en stor utbyggnad av Centralstationen och visar på den vikt som järnvägstrafiken tillmättes vid tiden. Utbyggnaden gav huvudstaden en stationsbyggnad att jämföra med de stora stationshallarna ute i Europa. Byggnaden har främst ett högt samhällshistoriskt värde men även ett betydande arkitekturhistoriskt värde.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1927

Arkitekt: Folke Zettervall

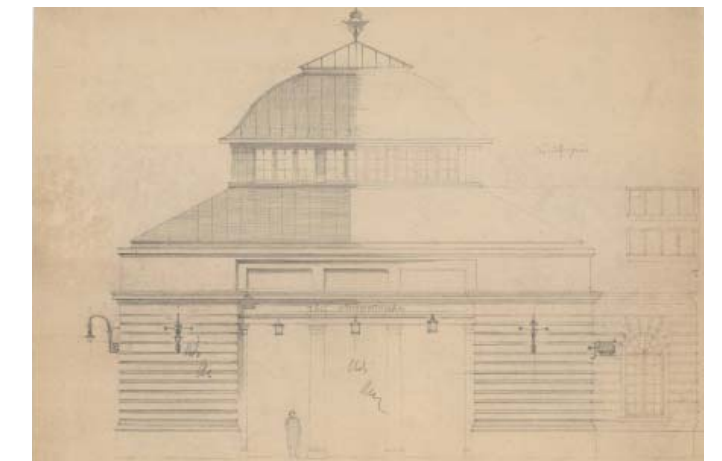
Byggherre: Kungliga Järnvägsstyrelsen

På 1920-talet revs 1870-talets banhall och perronger väster om stationen och på platsen uppfördes en ny stor vänthall för avresande, den s.k. Centralhallen. Arkitekt var igen Folke Zettervall. Resenärer söderut gick ut till bangården i kassor i den västra väggen och resenärer norrut gick ut genom kassor utmed den norra gavelväggen. Ankommande resenärer söderifrån leddes ut genom en nyuppförd paviljong söder om Centralstationen. Resenärer norrifrån leddes ut via stationsbyggnadens norra del. De ankommande genomkorsade alltså inte den nya hallen.

Utmed byggnadens västra och norra fasad, d.v.s. mot bangården, fanns plattformar överbyggda med välvda skärmtak av trä. Skärmtaken hade ett bågformigt arkadmotiv mot de genomgående spåren och ljusinsläpp från lanterniner i taken. Genom skärmtaken skapades ett representativt möte mellan spåren och Centralhallen.



Under andra hälften av 1950-talet underbyggdes Centralhallen med vänthall och anslutande gång till den nya tunnelbanan. I hallens norra del uppfördes rulltrappor som ledde upp till den nya Klarabergsviadukten där det även anlades en liten entréplats. För det revs 1920-talets paviljong norr om Centralhallen. Arkitekt för 1950-talets ombyggnader var Karl-Axel Bladh, chefsarkitekt vid Kungliga Järnvägsstyrelsen.



>>Katalog – byggnader

Centralstationen – Den västra tillbyggnaden, byggnad C

Kulturhistorisk klassificering

Gul

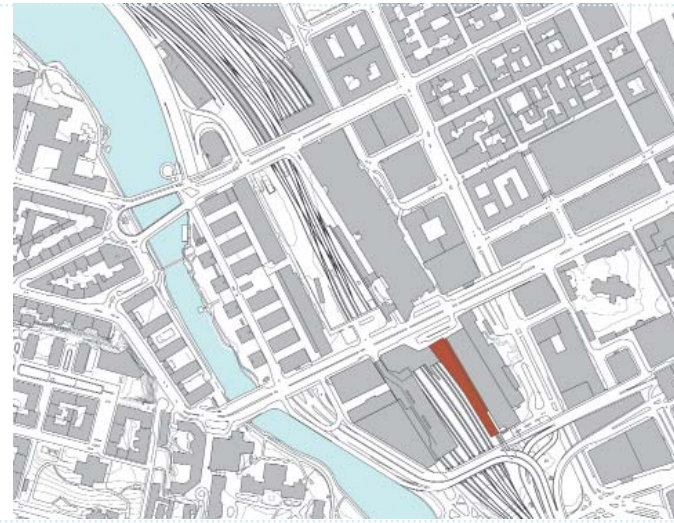
Fastighet med bebyggelse med positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Norrmalm 5:3



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst samhällshistoriskt värde som del av 1950-talets stora ombyggnation av Centralstationen och byggandet av T-centralen.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1957

Arkitekt: K-A Bladh

Byggherre: Kungliga Järnvägsstyrelsen

1957 uppfördes en långsmal tillbyggnad i fyra våningar väster om Centralhallen för resgoods, post, toaletter och trafikövervakning. Tidigare hade resgodset hanterats i Centralhallen. Den nya byggnaden ersatte plattformen med rundbågiga skärmtak från 1927 mellan Centralhallens västfasad och spår 10. Centralhallens två nedre fönsterrader åt väster byggdes för. Den övre fönsterraden behölls genom att en distans på någon meter skapades mot den nya byggnadens östfasad. Byggnadens fasader var klädda med plåtkassetter och hade långa fönsterband. Byggnaden innehåller idag bland annat lokaler för polisen och har putsade fasader. Större takpåbyggnader för ventilation har tillkommit.

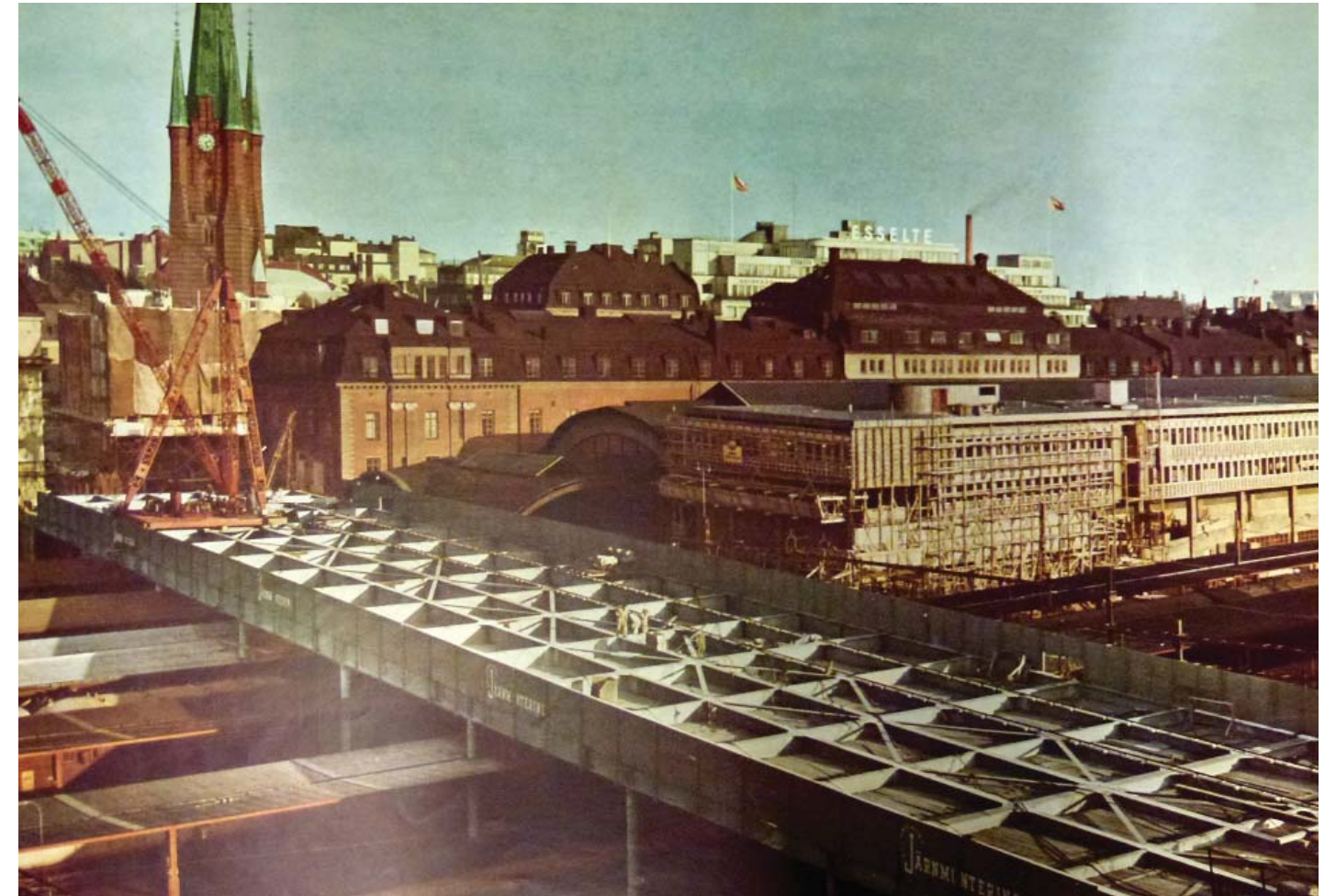


Bild överst: Klarabergsvidaukten under byggnation på ett kolorerat fotografi från 1950-talet. Byggnad C till höger i bild är under uppförande och har delvis fortfarande byggnadsställningar. Källa: Wikimedia

Bild ovan: Från Cityterminalen ser man hur hus C är placerat mellan centralhallen och bangården.

Bild t.v: Den västra fasaden på hus C med ursprunglig plåtbeklädnad, fotografi från 1970-talet. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Centralstationen – Övre hallen

Kulturhistorisk klassificering

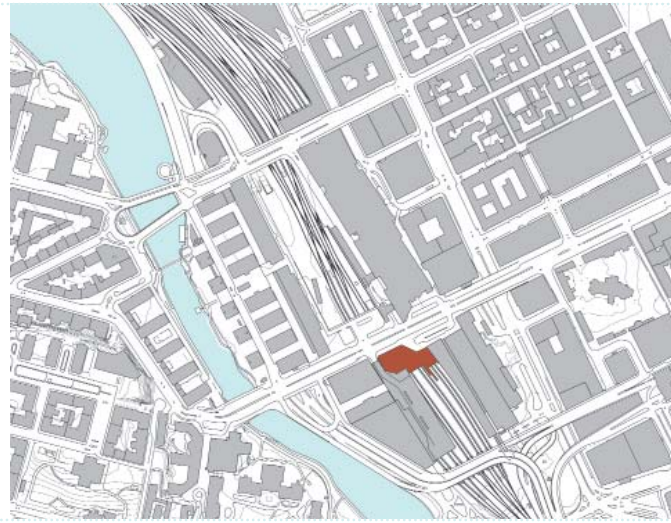
 Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Norrmalm 5:3



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst arkitekturhistoriskt värde genom sin tydligt postmodernistiska stationsarkitektur, utformad med inspiration från äldre järnvägsarkitektur. Den intilliggande Cityterminalen, Södra station på Södermalm och Jönköpings centralstation är liknande anläggningar från samma tid som alla tar ett avstamp i historien. Övre hallen har även ett visst samhällshistoriskt värde som berättar om 1980-talets högkonjunktur. Sedan det intilliggande parkeringsdäcket och postterminalen revs 2007 har dock den Övre hallen förlorat sitt arkitektoniska sammanhang.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1989

Arkitekt: BJR

Byggherre: Kungliga Järnvägsstyrelsen

På 1980-talet uppfördes en övre vänthall i en våning vid Klarabergsviadukten som innebar en partiell överdäckning av spåren väster om Centralstationen. Målgruppen var i huvudsak affärsresenärer med InterCity-tågen. Från den nya vänthallen nåddes de nedanföriggande perrongerna till dessa tåg och pendeltågen. Vänthallen förbands med den stora Centralhallen i sydost. Den har en uppglasad fasad mot viadukten och ett tak bestående av fyra parallella valvbågar. Valvbågsmotivet var en inspiration från äldre tågarkitektur. Samma stickbågiga motiv fanns även i det anslutande parkeringshuset och Postterminalen i väster (rivna 2007), även de ritade av arkitektkontoret BJR.



Bild överst: Övre hallen vid Klarabergsviadukten med Stockholm Waterfront bakom. Fotografi från 2017.

Bild ovan: Övre hallen med 1980-talets postterminal bakom. Fotografi från omkring 2007. Källa: BeBR/SSM

>>Katalog – byggnader

Stockholm Waterfront

Kulturhistorisk klassificering

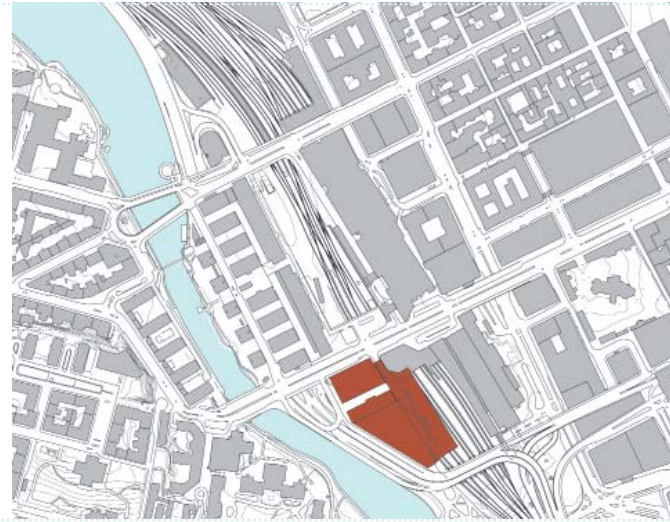
 Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Bangårdsposten 1 och 2, Norrmalm 5:4



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är för ny för att tillskrivas ett historiskt värde. Byggnaden bedöms inte heller ha en sådan verkshöjd eller betydelse för staden, som undantagsvis kan rendera även en relativt ny byggnad ett kulturvärde.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 2008-11

Arkitekt: White Arkitekter

Byggherre: Jarl Asset Management m.fl.

2007 revs den stora postterminalen från mitten 1980-talet i kvarteret Bangårdsposten vid Klarabergsviadukten. Byggnaden var ritad av BJR arkitekter som även ritade Centralstationens övre hall och det parkeringsdäck som sammanband Centralstationen med postterminalen genom ett karakteristiskt bågformat tak. Redan på 1990-talet hade postterminalen förlorat sin funktion när posttågen genom omlogistik inte längre anlände till Centralstationen.

Vid mitten av samma årtionde började staden skissa på en hotell- och kongressbyggnad på platsen. År 2000 köpte de tomten och byggnaden av staten för 900 miljoner kronor. Flera olika utredningar och arkitektförslag ledde fram till att staden 2006 valde att gå vidare med Whites arkitektkontors förslag Projekt Klara som de tagit fram åt bolaget Jarl Asset Management m.fl. Försäljningen innebar en förlust för staden på 320 miljoner kronor. Anläggningens byggnadshöjd var, när den stod färdigt 2008, 55 meter över stadens nollplan att jämföra med det ursprungliga förslaget från 2000 på 36 meter och det samtidigt uppförda Kungsbrohusets höjd på 45,5 meter. Anläggningen består av tre byggnadsvolymer på gemensam sockel: En lägre



Bild ovan: Stockholm Waterfront från Stadshusbron. Fotografi från 2017.

kongressbyggnad mot Riddarfjärden i söder för totalt 3000 åhörare, en mellanliggande hotellbyggnad och en kontorsbyggnad mot Klarabergsviadukten i norr.

Kongressbyggnaden har en oregelbunden plan och fasader klädda med rostfria stålprofiler i flera lager och med olika lutning och täthet. Parkeringsdäckets bågformiga tak revs samtidigt med postbyggnaden och istället skapades en öppen entréplats – Nils Ericssons plats – framför kongressen. Hotellet utgörs av en skiva med glasningar i liggande rektanglar mot vattnet indelade ett bjälklagshögt rutnät med ljusa och mörka stenbaserade skivor. Kontorsbyggnaden har en h-formad plan. Fasadernas glasningar är indelade i stående rektanglar med horisontella och vertikala band av samma mörka stenbaserade skivor som på hotellet. Ett avstånd mellan byggnadens stomme och fasaderna ger transparenta hörn och transparent takfot. Byggnadsvolymnas riktning är tvärsädd mot den nord-sydliga riktning som fanns i postbyggnaden och som fortfarande finns i form av spåren och flera anslutande byggnader.

Byggnadsprojektet resulterade i stark kritik i dagspress och facktidsskrifter. Kritiken gällde de stora volymerna, byggnadernas höjd och arkitektur, och då särskilt ställt i relation till det närbelägna Stockholms stadshus på Kungsholmen och läget i landskapet.



Bild överst: 1940-talets Bangårdspost sedd från Stadshusbron. Källa: SSM

Bild näst överst: Postterminalen från 1980-talet sedd från Stadshusets torn. Källa: BeBR

Bild ovan: Parkeringshuset mellan Postterminalen och Övre hallen.

>> Katalog – byggnader

Royal Viking Hotel

Kulturhistorisk klassificering

Gul

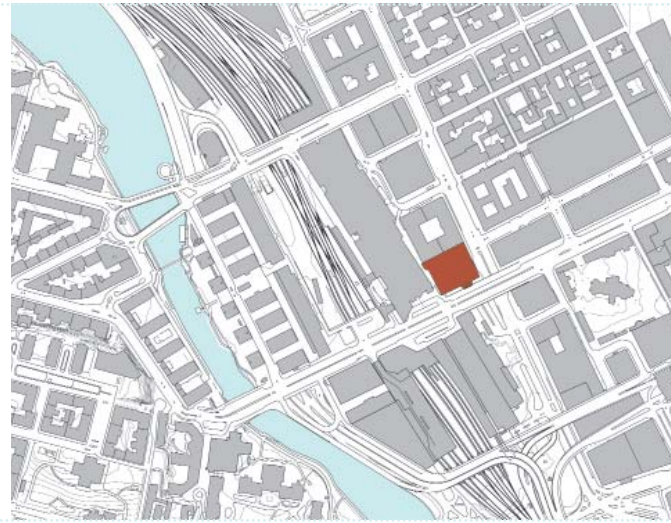
Fastighet med bebyggelse med positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Pennfäktaren 12



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst arkitekturhistoriskt värde uttryckt i stadsbilden vid Vasagatan, Centralplan och Klarabergsviadukten genom fasadernas många tidstypiska burspråk och övriga drag lånade från 18- och det tidiga 1900-talets stenbyggnadsarkitektur. Den har även ett visst samhällshistoriskt värde till sin funktion som hotell, invid en mycket central punkt i staden där det har legat hotellbyggnader för resande sedan 1870-talet. Därtill hör den till 1980-talets sorsatsning på centralstationsområdet i form av Cityterminalen, Bangårdsposten och Övre hallen. Uppglasningen av de två nedre våningarna har påverkat det kulturhistoriska värdet negativt. Byggnadens tegelfasader vilar inte längre på en stabil sockelvåning.

Byggnadsbeskrivning

Byggsår: 1984

Arkitekt: Erik Thelaus och SIAB

Byggherre: Trafikrestauranger AB

Rivningen av 1800-talsbebyggelsen i kv. Pensionären hörde till en av de sista stora rivningarna i Klarakvarteren. På platsen för de två kvarteren Pensionären och Pennfäktaren skapades storkvarteret Pennfäktaren. Vid Klarabergsgatan lät SJ:s dotterbolag Trafikrestauranger uppföra ett hotell. När byggnaden invigdes hösten 1984 kallades den i pressen både för skandalös, kitschig och landets fräckaste hotell. Den påkostade inredningen gick i fritt tolkad fornnordisk stil med bl.a. runslingor, hållristningar, hjälmar och drakhuvuden. Till det mest spektakulära i det nya hotellet hörde den inglasade gårdens trappräcken utförda i orreforskristall med vikingamotiv. Hotellets fasader utfördes i glaserat tegel och sandsten med fönstren placerade i burspråk. I hörnet mot Vasagatan och Klarabergsgatan inreddes en skybar i en egen glasad volym med veckade fasader till vilken man nådde via en glasad hiss i den södra fasaden.

I byggnadens arkitektur uttrycks en tidstypisk vurm för traditionella byggnadsmotiv och material och viljan att återknyta till den gamla stenstaden. Hotellet utgör ett eget ”stenstadskvarter” inom kvarteret Pennfäktaren. Centralposthuset på andra sidan Vasagatan med fasader i sandsten och tegel utgör en tydlig inspiration. Samtidigt uttrycker byggnaden en extravagans i den fornnordiska inredningen och den glasade skybaren.

På 2000-talet glasades hotellets två nedre våningar, mot Vasagatan och Centralplan, upp. Interiören har moderniserats och förenklats.



Bild ovan t.v.: Bygglovsritning från 1980-talets första hälft som visar fasaden mot Vasagatan. Källa: SBK

Bild överst: Detaljbild på fasad mot Vasagatan taget 2017.

Bild ovan: Den inre stora hallen på ett fotografi taget efter färdigställandet i mitten av 1980-talet. Källa: Arkitektur nr 2 1985

>>Katalog – byggnader

Cityterminalen och World Trade Center

Kulturhistorisk klassificering

Grön

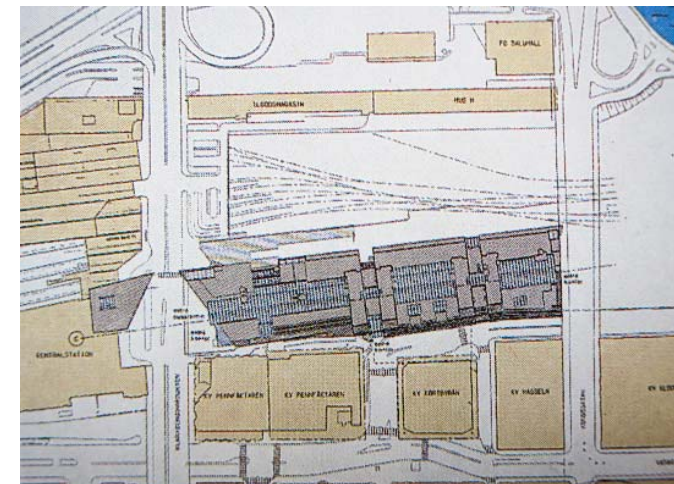
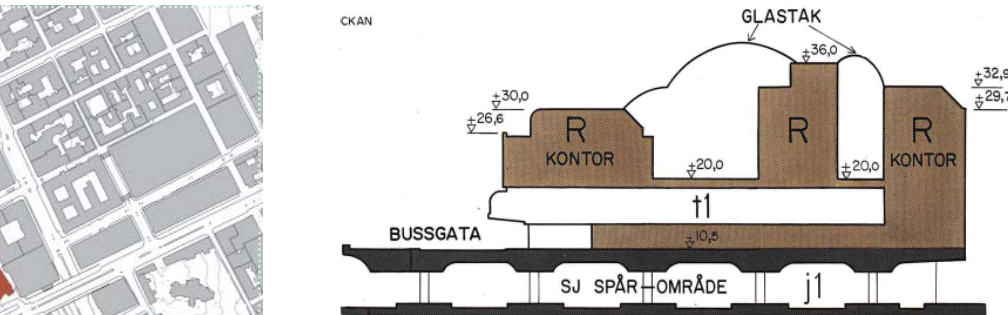
Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Terminalen 1



Kulturhistoriskt värde

Cityterminalen och World Trade Center har ett högt samhällshistoriskt och arkitekturhistoriskt värde samt ett högt arkitektoniskt värde. Byggnaden var den största byggprojektet i city under 1980-talet och formgavs av flera av den tidens mest kända arkitekter, däribland Ralph Erskine och Anders Tengbom. Byggnaden har modernistiska drag i granitfasaderna med långsgående fönsterband, men innermiljön präglas främst av en slags postmodern ”high-tech”-arkitektur med inspiration från såväl toppmoderna flygplatser som traditionell stationsarkitektur. Fastigheten har även ett värde för stadsbilden, det är väl synligt från söder och utgör markör för centralstationsområdet och signalerar genom sitt bågmotiv en klassisk tåg- eller väntehall.

Byggnadsbeskrivning

Byggsår: 1986-89

Arkitekt: Bengt Ahlqvist, Ralph Erskine m.fl.

Byggherre: AB Vasaterminalen, SIAB,

Hufvudstaden, L-E Lundberg

En stor mängd arkitekter samsades i ett för projektet bildat arkitektkonglomerat AET (Arken, Erskine, Tengbom), senare även Ahlqvist och Culjat. En styrgrupp med fem arkitekter hade utformningsansvar.

Byggnaden har en genomtänkt relation till den öppna dalgången vid Klara sjö som var ett högt värderat element i stadsbilden vid den tiden. Anläggningens väldiga volym trappades sålunda ner mot spårområdet i väster. Trappningen öppnar upp för vyer mot ventilationshuvar, trapphus och hisstoppar. Dessa gavs ett arkitektoniskt värde med skulpturala ”erskinska” former. Ungefär samtidigt med terminalens tillblivelse påbörjades dock en offentlig diskussion om en vidare överdäckning av spåren med högre bebyggelse, ett projekt som då kallades Västra Klara och som i dag går under namnet Västra City.

Byggnaden är multifunktionell med järnvägsstation längst ner, bussterminal i två våningar och för övrigt kontor. Den 270 meter långa byggnaden delas upp i fyra ”kvarter” med glasslitsar emellan. Slitsarna ligger i linje med klarakvarterens öst-västliga gator och ska ge en

fond av ljus och himmel. Byggnadens är organiserad med ett visuellt öppet samband mellan terminal och kontor. Förebilden var det sena 1800-talets stora järnväghallar med sin utvecklade glasbyggnadsteknik – en epok som man även kan jämföra med det sena 1980-talet när stora privata intressen till viss del bekostar det allmänna. Glastaket är byggnadens signum. Fasadbeklädnaden av röd finsk granit ska harmoniera med den omkringliggande staden. Ett slätt fasaduttryck har eftersträvat med fönster i liv med fasaden och osynliga karmar. Fönsterposterna har klätts med speglande glas för att öka effekten av fönsterband. Södra gaveln har vinklats 45 grader för att inte blockera Royal Vikings västfasad samt för att utgöra ena delen av ett tänkt portmotiv (aldrig utfört). Invändigt har ljusa interiörer eftersträvat och skarpa hörn undvikits genom användande av rundade gipselement. Ljusschakt mellan järnvägsstationen och den stora hallen planerades, men kom aldrig till utförande.

Bild överst t.v: Sektion genom Cityterminalen som visar relationen mellan terminalen och det underliggande spårområdet. Från detaljplanen. Illustration från detaljplanen från 1984. Källa: SBK

Bild ovan t.v: Situationsplan som visar Cityterminalens läge mellan Klarabergsgatan (t.v.) och Kungsbron (t.h.). Här syns även den planerade porten med en spetsformad byggnad även på Klarabergsviaduktens södra sida. Denna realiserades aldrig. Källa: Arkitektur nr 4 1989

Bild ovan: Terminalens stora uppglasade väntehall. Källa: Arkitektur nr 4 1989

>>Katalog – byggnader

Klarabergshuset, f.d. SJ:s llogods

Kulturhistorisk klassificering

Gul

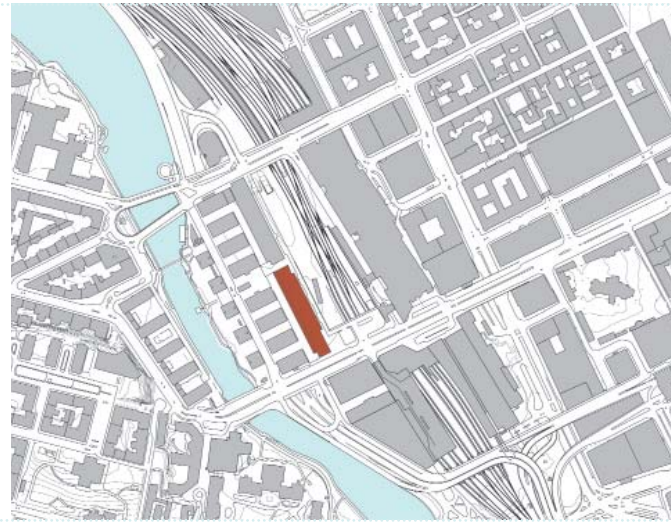
Fastighet med bebyggelse med positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Blekholmen 3



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är starkt ombyggd på 2000-talet och dess ursprungliga arkitektur svårsläst. Ett värde kvarstår dock i form av den spårbundna riktningen hos den långsmala byggnadskroppen som visar på byggnadens funktion och sammanhang.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1945-46

Arkitekt: Birger Jonson

Byggherre: Kungliga Järnvägsstyrelsen

Statens Järnvägars godsterminal och kontor uppfördes på Blekholmens östra del med en långsmal byggnadskropp i sju våningar ovan mark. Inför bygget revs äldre småskalig verksamhetsbebyggelse på platsen. Byggnaden fick en funktionalistisk arkitektur med släta och ljusa fasader, långsgående fönsterband och ”platt” tak. Samtidigt med husets uppförande breddades spårområdet åt väster och stickspår anslöts till byggnadens öppna bottenvåning. Utmed hela västfasaden, mot partihandeln på Blekholmen, fanns lastkaj med ett långsgående skärmtak ovanför som fortfarande finns kvar. På 1950-talet uppfördes Klarabergsviadukten mot byggnadens södra gavelfasad.

Byggnaden byggdes på i två våningar åren 2005-07 då även byggnadens inre förändrades liksom delar av den östra fasaden. Byggherre var Jernhusen och arkitekter var Strategisk arkitektur.

Byggnaden utgör del av centralstationsområdets tydliga västliga gräns och bildar tillsammans med Kungsbrohuset en ”vägg” mot spårområdet. Den östra fasaden, mot det öppna spårområdet, utgör byggnadens framsida. Övriga fasader är mer underordnade.

Byggnadens långsträckta volym och nord-sydliga orientering är en naturlig följd av spårens riktning och dess ursprungliga funktion som var direkt kopplad till järnvägen. Denna riktning återfinns i flera närbelägna byggnader som har koppling till järnvägen.

Se även beskrivningen av Kungsbrohuset.



Bild överst t.v: Den förändrade fasaden mot spårområdet. Fotografi taget från Klarabergsviadukten 2017.

Bild överst: Fasaden mot spårområdet i ursprungligt skick. Fotografi taget 1964 från Klarabergsviadukten. Källa: SSM

Bild ovan: Den västra fasaden mot partihandeln på Blekholmen. Notera lastkajerna utmed hela husets bottenvåning. Fotografi taget 1955, troligen från rampen på taket till Klarahallen. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Kungbrohuset/Schibstedhuset

Kulturhistorisk klassificering

 Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Blekholmen 4

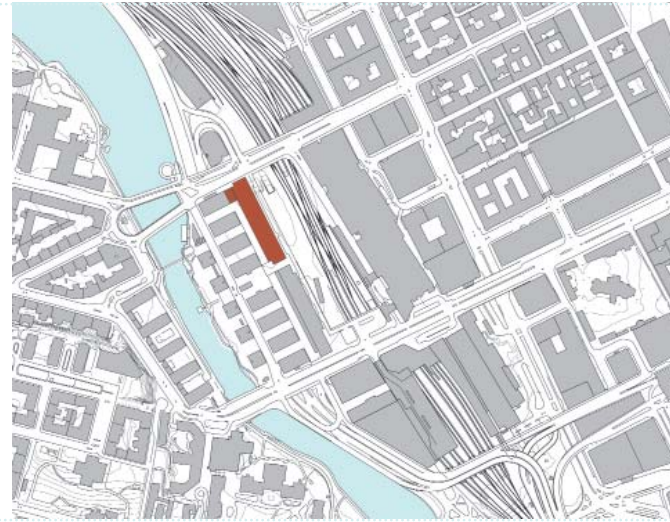


Bild ovan: Kungbrohusets norra fasad och delar av den västra fasaden. Fotografi från Barnhusbron taget 2017.

Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst värde i dess riktning och långsmala byggnadskropp som kommer av den tidigare spårbundna byggnaden på platsen. I övrigt är byggnaden är för ny för att tillskrivas ett historiskt värde.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 2008-2010

Arkitekt: Strategisk arkitektur

Byggherre: Jernhusen

Före dagens Kungbrohus låg här en byggnad vars nedre bredare våningar var uppförda på 1960-talet för godshantering och vars övre smalare våningar (ungefär från Kungsbrons nivå) var uppförda på 1980-talet som kontor för SJ. Detaljplanen från 2006 tillåter både om- och påbyggnad av befintligt kontorshus till hotell eller rivning av byggnaden ner till Kungsbrons nivå och byggnation av nytt kontorshus. Arcona arkitekter ritade på ombyggnaden och Strategisk arkitektur ritade på nybyggnaden. Både om- och nybyggnadsförslagen innebar en ny öppning mot Klarabergshuset i höjd med Bleholmstorget samt en utökning av torget med en överdäckning över Bleholmmsgatan för att bryta upp barriären mot spåren. Redan i den tidigare detaljplanen från 1978 fanns en två våningar hög portik i detta läge med en östvästlig bro som skulle ansluta Klarastrandsleden till en möjlig framtida bussterminal ovanpå spåren, som aldrig genomfördes. Båda förslagen innebar även en överdäckning i en våning för handel i anslutning till Kungsbron. Jernhusen valde nybyggnadsalternativet med en volm som enligt

arkitekterna maximerade detaljplanens förutsättningar. Det befintliga huset revs också ner till bottenplattan under Kungsbrons nivå.

Om- eller nybyggnation av Kungbrohuset motiverades i detaljplanen dels med att en sådan skulle motsvara det påbyggda Klarabergshuset i söder (med detaljplan från några år tidigare). Det motiverades även med att byggnaden skulle bli mer anpassad efter dagens behov samt att byggnaderna tillsammans väl skulle passa in i ett framtida överdäckat och bebyggt spårområde med utgångspunkt från det förslag till program för Västra City som antogs av stadsbyggnadsnämnden år 2000. Förändringen gav handel i bottenvåningar och en ny vägförbindelse mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron mot en framtida bebyggelse ovanpå spåren.

Det tidigare husets långsmala volym var ett resultat av den ursprungliga spåranknutna funktionen, en fortsättning på godsexpeditionen i söder. Det nya Kungbrohuset fyller ut den långsmala tomt utmed spåren som upptogs av det tidigare kontorshuset, med undantag av ovan nämnde öppning mot Klarabergshuset, men är samtidigt anpassat efter en framtida bebyggelse ovanpå spåren i öster. Byggnaden utgör i dag del av centralstationsområdets tydliga västliga gräns och bildar ”vägg” mot spårområdet på samma sätt som

Klarabergshuset och det tidigare Kungbrohuset. Huset vänder sig inte enbart mot spåren, även byggnadens gavelgasad mot Kungsbron utgör framsida och möter resande från norr.

Ägare sedan 2011 är KPA Pension och Folksam. Stockholms centralstation är värmekälla. Byggnaden är uppförd i totalt 17 våningar varav 13 ovan jord. Fasadernas yterskal består av 100% glas och innerskalet av 60% glas.

>>Katalog – byggnader

Kontorshus i kv. Mentorn 1

Kulturhistorisk klassificering



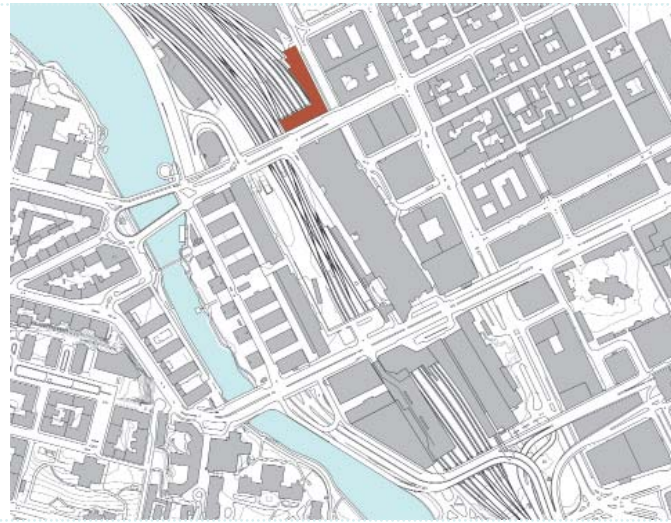
Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Mentorn 1



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är för ny för att tillskrivas ett historiskt värde. Byggnaden bedöms inte heller ha en sådan verkshöjd eller betydelse för staden, som undantagsvis kan rendera även en relativt ny byggnad ett kulturvärde.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 2009

Arkitekt: Wester + Elsner

Byggherre: NCC

Kontorshuset utgjorde del av det stora nybyggnadsprojektet som innebar ny bebyggelse mellan spårområdet och Östra Järnvägsgatan-Norra Bantorget-Östra Järnvägsgatan. Detaljplanen vann laga kraft 2006. Huset är uppfört i vinkel utmed Östra Järnvägsgatan och Kungsbron. Stora delar av byggnaden överdäcker spåren. Från Kungsbron skapades kopplingar ner till de norrgående tågen. Fasaden mot Östra Järnvägsgatan är horisontellt betonad och de översta våningarna är kraftigt indragna för att möta rutnätsstaden i öster. Delen vid Kungsbron tar upp Cityterminalens bredd men är till skillnad mot denna vertikalt betonad och trappar inte heller ner mot spårområdet.

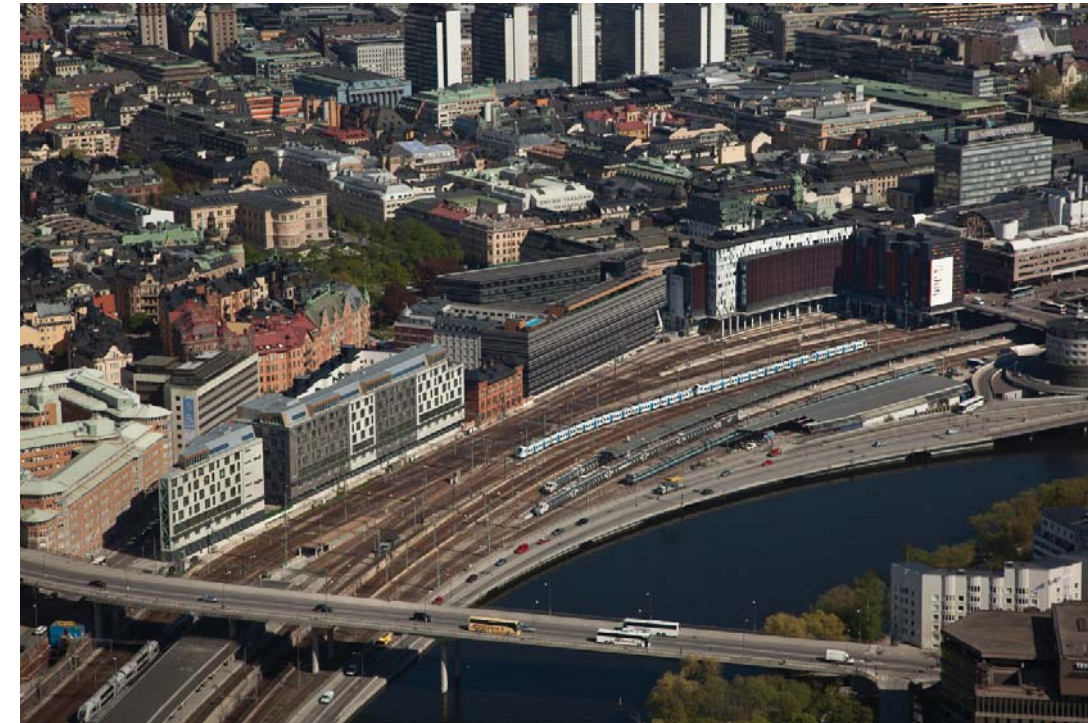


Bild ovan: Flygfotografi mot sydost över den nu knappt tio år gamla kvartersbebyggelsen öster om Norra Bantorget. Till höger syns kvarteret Mentorn vars västra flygel överdäcker spåren vid Kungsbron. Källa: SSM

>>Katalog – byggnader

Trafikledningscentral för SJ

Kulturhistorisk klassificering

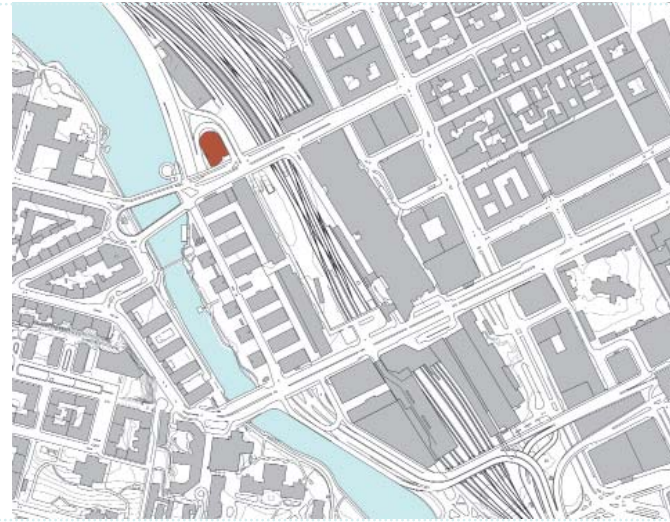
Klassificering saknas

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastigheten saknar skydds- och varsamhetsbestämmelser

Fastighetsbeteckning

Tågordningen 1



Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst arkitekturhistoriskt värde genom sin tidstypiska och lätt igenkännbara postmoderna dräkt.

Byggnadsbeskrivning

Byggår: 1989

Arkitekt: ej klarlagt, eventuellt A o T

Byggherre: Kungliga Järnvägsstyrelsen

I slutet av 1980-talet revs de sista resterna av partihandelns bebyggelse på Blekholmen. Det stora öppna området mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron överdäckades för Klarastrandsleden (Blekholmstunneln). På däckets östvästliga kontorslameller utmed den nya nord-sydliga Blekholmsgatan. I souterräng ner mot Klara sjö uppfördes bostadsbebyggelse. Stranden iordningställdes som park. Den nya bebyggelsen speglade 1930-talets funkisbebyggelse vid Klara sjös västra strand. Norr om Kungsbron uppfördes 1989 en trafikledningscentral för SJ, omgärdad av trafikslungan som sammanbinder Kungsbron med trafikleden. Byggnaden var en del av hela ombyggnaden av Blekholmen. Den består av en hög sockelväning invid Klarastrandleden och från Kungsbrons nivå av en rund byggnad i fem våningar. Sockeln är klädd med mörk terrazzo och fasaden högre upp med ljus mosaik. Den översta våningen är indragen och mer uppglasad i en slags paviljongarkitektur och har ett kraftigt utskjutande takutsprång. Byggnaden har ett för ändamålet strategiskt läge invid spårområdet med utblickar över spåren. Den runda formen definierades av trafikslungan och möjligen även av behovet av en obruten vy över området.



Bild ovan: Det runda trafikledningscentralen i bildens högra del. Fotografi taget från Barnhusbron 2017. T.v. syns spårområdet och t.h. Klarastrandsleden.

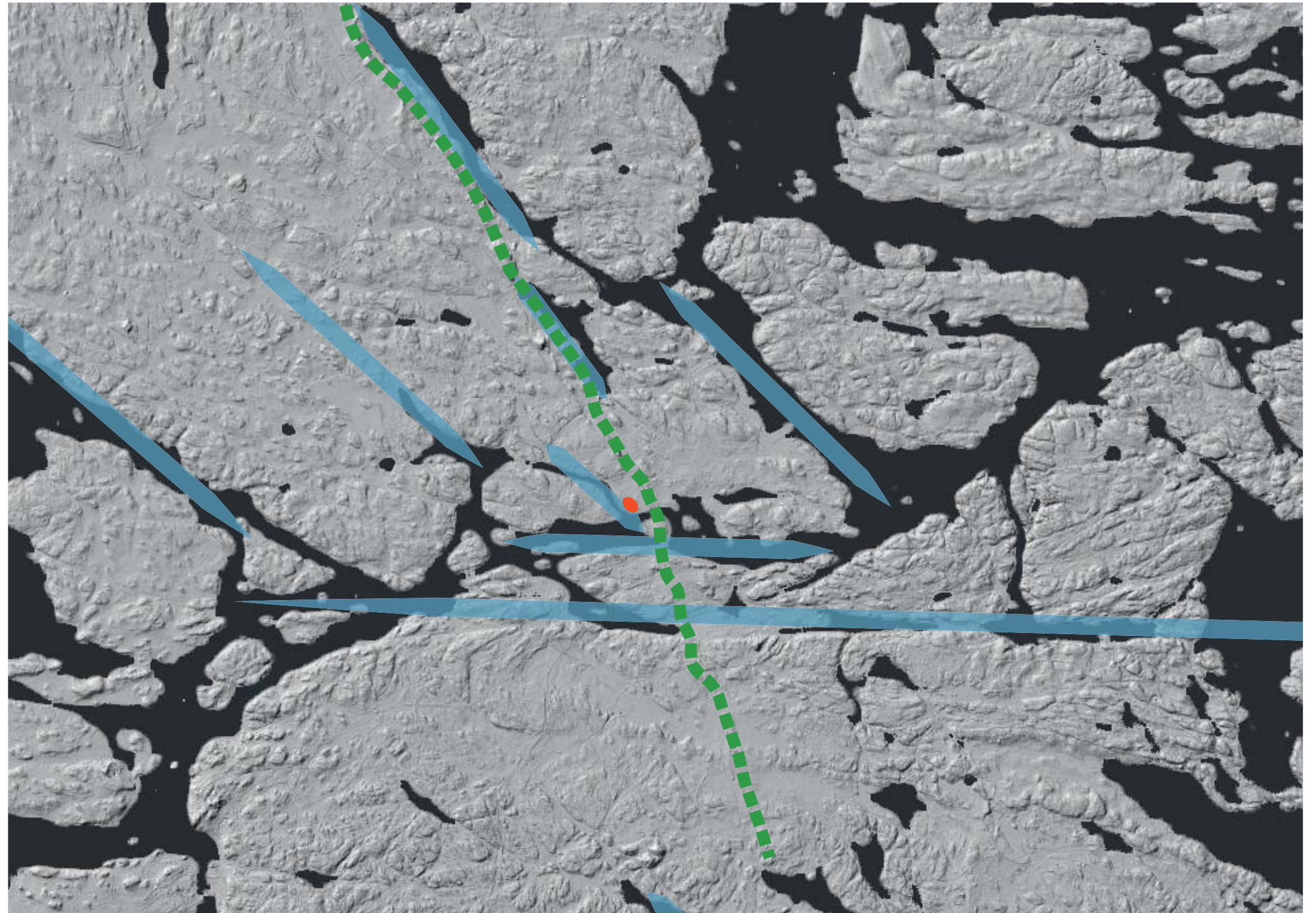
Bild t.v: Kv. Tågordningen 1 i bildens övre högra del på plankartan från 1988. Planen omfattade även övrig bebyggelse i blekholmsområdet. Källa: SBK

Nulägesanalys - Landskapet

Geologi och topografi

Stockholms innerstad är byggt på ett småkulligt skärgårdslandskap som genomkorsas av mest östvästliga och nordväst-sydöst orienterade förkastningsbranter och sprickdalar som uppstod samtidigt som berggrunden av granit. Den väldiga förkastningsbranten på Södermalms norra sida präglar stadslandskapet och ger möjlighet till vida vyer över norra innerstaden. Flera istider har rundat av bergformationerna och skapat den 60 km långa Stockholmsåsen, på Norrmalm benämnd Brunkebergsåsen, som löper tvärs emot de östvästiga sprickdalarna i nord-sydlig riktning genom hela staden. Åsen består av ett pärlband av höjder, ofta något sidförskjutna. I innerstaden har åsens utsträckning och höjd påverkats när man använt dess grusmaterial eller när man grävt bort delar för att ge plats åt nya strukturer.

Staden har växt fram på öar och halvöar omgivna av vatten som ett sammanhållande och karaktärsskapande element. Genom gradvis landhöjning och utfyllnader, samt särskilda utfyllnadsprojekt, har landmassorna vuxit i förhållande till vattenspeglarna. Utfyllnadsområdena kännetecknas av att de är kontinuerligt låglänta utan höjdvariation. Skärgårdsarkipelagen har dock kvar huvuddelen av sina vida vattenspeglar, vilket ger en orienterbarhet och överblickbarhet som är unik.



Skärgårdslandskapets riktningar. Vid projektområdet – markerat med röda prick – är Klara sjö en av de många nordvästlig-sydöstliga strukturerna i Stockholms skärgårdslandskap. Denna riktning – tillsammans med de östvästliga riktningen – är markerad med blå linjer. Stockholmsåsens ungefärliga läge är markerad med gröna streckad linje. Kartunderlag: Lantmäteriet

>>Nulägesanalys – Landskapet



Topografiska Corpsens karta, 1861. Kartan är ett mycket exakt dokument över Stockholms omgivningar under 1800-talets första hälft. Kartan reviderades flera gånger, bl.a. 1891-1895, som förklarar t ex varför järnvägslinjerna är med. Källa: SSA

Nulägesanalys – Stadsbild

Framväxt och karaktär

Bebyggelsen

I panoramor från Södermalm reduceras staden till enkla former, plana vattenrum, block av tät bebyggelse med en sammanhållen låg siluett och en krans av stenskodda kajer. Bebyggelsen består av byggnader från olika tider, men som i sina huvudsakliga delar har en sammanhållen byggnadshöjd på mellan 5-8 våningar. Begränsningen i byggnadshöjd gör att topografin tydligt kan avläsas. När marken höjer sig trappar även byggnaderna efter och skapar en sorts topografi, fast omtolkad i byggnader. Detta är särskilt tydligt på Mariaberget på Södermalm, där byggnaderna klättrar på berget, men från Södermalms höjder kan man även se hur Gamla stans bebyggelse avspeglar Stadsholmens topografi, hur bebyggelsen på Östermalm avspeglar hur landskapet långsamt höjer sig norrut från Saltsjöns sprickdal och i det modernistiska City trappar bebyggelsen upp till Brunkebergsåsens krön. Över den sammanhållna siluetten tecknar sig strödda landmärken som visar vad som under olika tider tillåtits höja sig över resten av stadens byggnader.

De äldsta landmärkena utgörs av stadens sirliga kyrktorn samt Stockholms slotts storslagna och dominerande horisontal. De manifesterar den kungliga makten och det omfattande kyrkliga inflytandet fram till 1900-talet.

Under det sena 1800- och tidiga 1900-talet växte stadens och statens förvaltning och kulturinstitutioner. De manifesteras av offentliga byggnader som ofta ligger nära vattnet, till exempel Dramaten och Stadshuset, eller höjer sina torn över den lägre bebyggelsemassan, till exempel Rådhuset, Polishuset och Kungliga tekniska högskolan. Tekniska försörjningsanläggningar började dessutom ta plats i siluetten i form av en mängd runda tegelskorstenar och det karaktäristiska telefontornet på Brunkebergsåsen. Dessa tillägg till siluetten är idag försvunna, men som representanter för de tekniska anläggningarna syns idag istället Hjorthagens värmeverks höga betongskorstenar, Gasverkets fjärde gasklocka (än så länge), Frihamnens siloanläggningar, radiomasterna i Nacka och slutligen Kaknäs tv-torn.

Under 1900-talet har högre byggnader adderats till siluetten. Kungstornen från 1920-talet är med sina kontor och sitt kommersiella innehåll Stockholms första skyskrapor uppförda efter amerikanskt inflytande. Deras placering markerar den första genombrytningen

av Brunkebergsåsen och är symboler för Stockholms framväxt som modern storstad.

På 1930-talet expanderade bebyggelsen i innerstaden, delvis anpassad till den äldre kvarterstaden, delvis genom ny funktionalistisk stadsplanering med hus i park. Oftast förekommande inom funktionalismen är de lägre trevåningslamellerna som ligger under trädtoppshöjd och vars placering följer höjdkurvorna i landskapet, samt deras motsats, punkthusen på upp till tolv våningar som accentuerar höjder och är strikt placerade efter väderstreck. Det nya moderna sättet att bygga och den framväxande välfärden manifesteras framför allt på tidigare obebyggda höglänta delar. Punkthusen på norra Gärdet och Kungsklippan avtecknar sig idag tydligt i siluetten.

På 1950-talet slog det amerikanska skyskrapeidealet igenom och en mängd höga hus med ett tjugotal våningar uppfördes runt om i staden. Den modernistiska stilen innebar platta tak med rak avslutning mot himlen i motsats till de tidigare sirligt siluett-skapande tornspirorna. I innerstaden är de höga husen koncentrerade till Brunkebergsåsens sträckning och järnvägsdragningen, samt till det så kallade tullsnittet, kransen av tidigare tullstationer där staden tog slut. Det rör sig främst om kontorshus, t.ex. Wenner-Gren center, Bonnierhuset och Skatteskrapan. Höghusformen ansågs också vara ett yteffektivt sätt att bygga små studentlägenheter, t.ex. sjuksköterskebostäder vid St. Görans sjukhus och studenthemmet Nyponet vid KTH. De fem Hötorgsskraporna invid Brunkebergsåsen utgör den tydligaste modernistiska årsringen i stadens siluett. De markerar stadens nya kommersiella och kommunikationsmässiga centrum skapat under årtiondena efter andra världskriget.

De senaste tjugo åren har innerstaden förtätats. Flera kontorshus i det moderna city på södra Norrmalm har byggts på med upp till tre våningar vilket har inneburit en gradvis höjning av siluetten. Höga hus är ett annat sätt att förtäta staden. Än så länge har få skyskrapor kommit till utförande i innerstan, men de som uppförts eller planeras innehåller kommersiella lokaler eller bostäder. Deras placering beror mindre på topografiska förutsättningar än viljan att tillskapa större enheter eller markera en ny funktion eller stadsdel. I stadens siluett märks därför Stockholm Waterfront, det nya hotell Continental (kv. Orgelpipan) och Svea torn. Fortfarande består siluetten av en relativt enhetlig bebyggelsemassa med enstaka uppstickande byggnader.

Broarna

Medan bebyggelsen länge anpassades till den speciella topografin behövde man även bemästra de barriärer som topografin skapade. Stadens många broar är ett resultat därav. De centrala stadsdelarna förbands tidigt med sten- och träbroar, t.ex. vid Slussen, Riddarholmen, Norrbro och östra Kungsholmen. Broarna utformades delvis öppningsbara så att sjöfarten kunde passera, men begränsade upplevelsen av de sammanhängande vattenspeglarna. Vid mitten av 1800-talet tillkom järnvägen som både förändrade resandet, stadsbilden och innebar en förskjutning av flera centrala funktioner i staden. Sammanbindningsbanans centrala järnvägsbro var längre än någon annan bro och förändrade upplevelsen av stadens centrala delar markant. Först i och med bilismens genombrott åstadkoms en liknande påverkan. Den motorburna trafiken växte kraftigt under 1930-talet och resulterade i flera nya högbroar. I de centrala delarna av innerstaden tillkom de massivt breda, men lägre broarna Strömbro 1946 och Centralbron 1967.



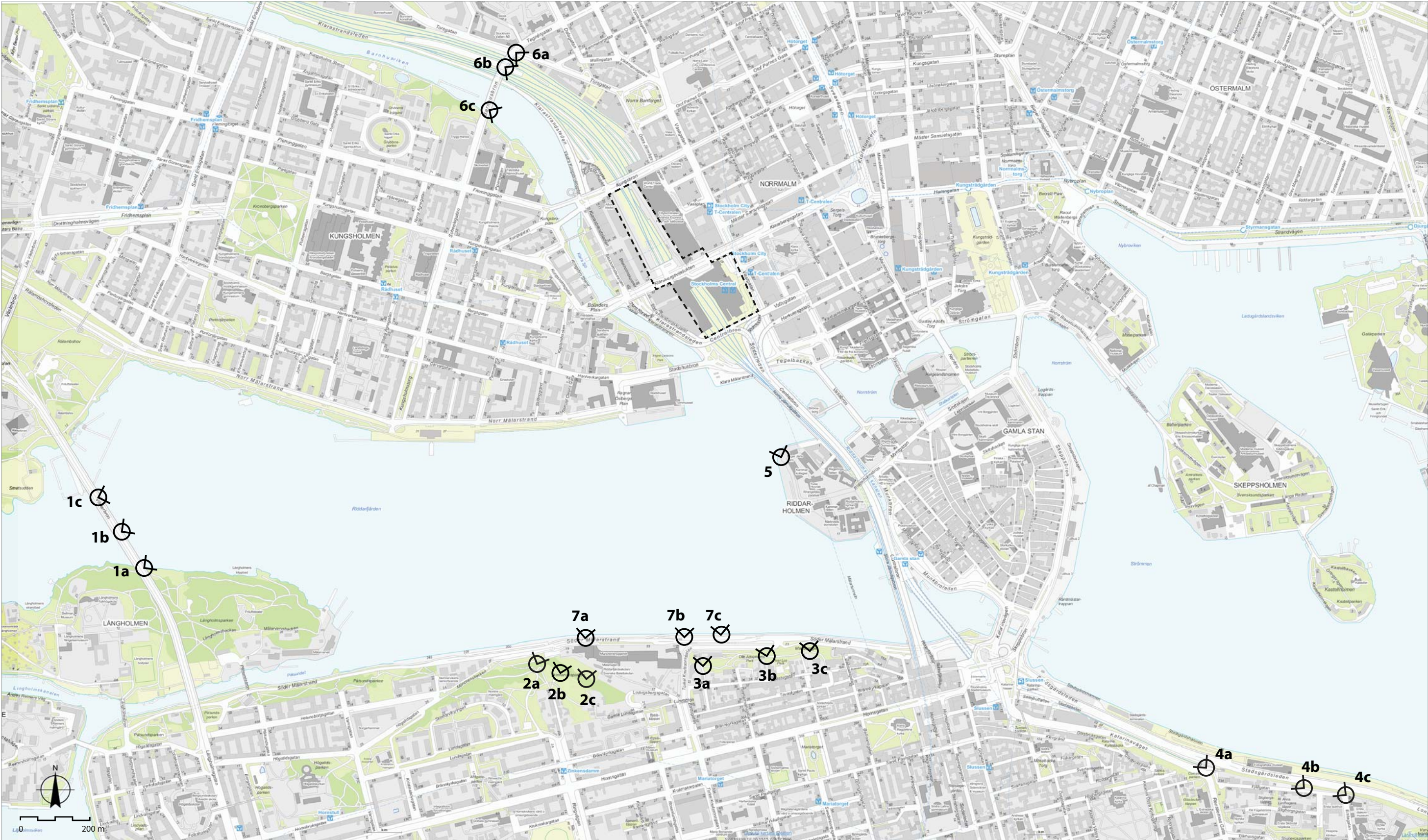
Val av vyer

Analys av järnvägens påverkan på stadsbilden utifrån vyer gjordes redan på 1920-talet.

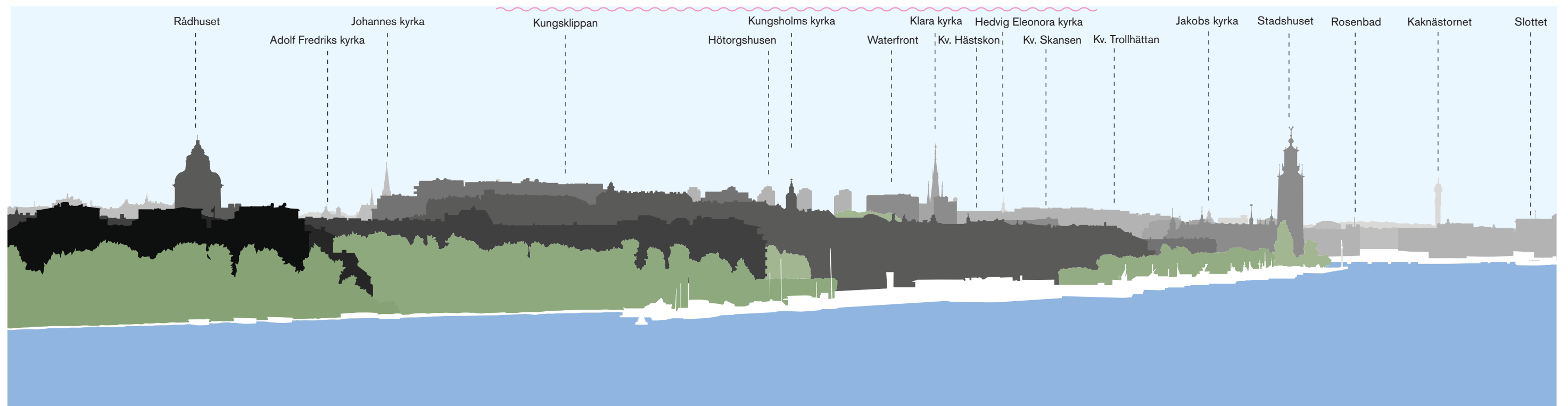
De valda vyerna representerar de anslående och viktiga vyerna från Södermalms förkastningsbrant där centralstationsområdet är synligt, eller där det skulle kunna bli synligt om det bebyggs med högre byggnader. Därtill kommer vyer från Riddarholmen och från två broar, Västerbron och Barnhusbron. Västerbron är en viktig utsiktspunkt på lite längre håll. Barnhusbron är inte lika frekventerad, men från denna har man den enda översiktliga vyn över centralstationsområdet från norr. Alla vyer utom den från Barnhusbron omfattar innerstadens centrala vattenrum som pekats ut som särskilt viktigt för upplevelsen av riksintressets olika särdrag.

Vyer från Långholmen mot stadens centrala delar från 1700-talet och 1927 framtagna som diskussionsunderlag inför ett förslag att bygga en järnvägsbro över Riddarfjärden. Källa: Kungliga Järnvägsstyrelsen 1927

>> Nulägesanalys – Stadsbild



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Projektområdets utbredning i vyn

Vy 1 från Västerbron

Val av vy

Vyn från Västerbron representerar en typisk utsiktspunkt i staden. Vid bronns högsta punkt stannar förbipasserande människor vid alla tider på dygnet för att läsa på informationsskyltarna som är placerade där, samt för att föreviga vyn över innerstaden i olika ljus- och väderförhållanden. Stadens centrala delar syns på stort avstånd. Centralstationsområdets bebyggelse, Stockholm Waterfront undantaget, syns idag inte i denna vy, men tillkommande storskalig bebyggelse kan komma att påverka siluetten.

Landskapsrum

Från Västerbron blickar man ut över Riddarholmsfjärden. Vattenspegeln är det sammanhållande och karaktärsskapande elementet som i denna vy omges av tydligt åtskiljbara öar. Grönska och till synes naturligt formade landmassor dominerar vyn, från Långholmens naturliga topografi, Södermalms av sprängning formade förkastningsbrant, till Kungsholmens till synes naturliga strandlinje, som dock är en anlagd och noga utformad strandpark.

Från Västerbron har vyn ett stort djup. Den småkulliga skärgårdstopografin representeras i vyn av det

näraliggande Kungsholmen. Där syns en av öns högpunkter, Kungsklippan. Bebyggelse i klassisk stenstadsskala klättrar upp för höjden och toppen accentueras av högre, ljust putsade punkthus. Bakom Kungsholmen syns den bebyggelse på Norrmalm som är tänkt att markera Brunkebergsåsen, dels de fem Hötorgshusen, trumpetstötarna, dels påbyggnaderna på kvarteret Trollhättan som givits en uppbruten form som följer topografin.

Stadsfront

Övergången från stadsbebyggelsen till vattenrummet förmedlas av allmänt tillgängliga kajer, broar och terrasser och utgör stenstadens bårder mot vattnet.

Kungsholmens front mot vattnet är närmast i vyn en anlagd strandpark som övergår i en mer formell allmänt tillgänglig kaj. Rik grönska förmedlar övergången till en tät, sammanhållen och representativ stadsfront som i en något större skala reproducerar Skeppsholmsraden i Gamla stan. Endast vid Kungsholmstorg med intilliggande bensinstation är kajen helt hårdgjord. Husgavlarna mot vattnet har en variation av främst putsade fasader i varma kulörer. Stadshuset skjuter fram i vattenrummet längs i öster med sin storslagna och massiva tegelvolym, sitt höga torn och formellt anordnade omland.

Siluett

Den typiska stockholmssiluetten består i sammanhållen låg byggnadshöjd där historiskt sett endast kyrkor och offentliga byggnader höjt sig över mängden och vars tornspiror skapat en kontrast mellan högt och lågt. I siluetten från Västerbron märks många kyrktorn men även representativa torn från stadens förvaltningar, representerade av Rådhuset och Stadshuset. Vid horisonten syns Kaknästornet som en representant för de tekniska anläggningarna. Modernismens sätt att accentuera topografin är tydlig på Kungsklippan där de vita punkthusen dominerar siluetten. Intill dessa syns de fem trumpetstötarna i Hötorgscity som markerar Brunkebergsåsens läge men ligger nedanför den. Nutida tillägg i siluetten är Stockholm Waterfronts massiva volymer som delvis täcker för Klara kyrka och påbyggnaderna i kvarteret Trollhättan som höjt siluetten på nedre Norrmalm. Som dominerande byggnad i vyn syns Stadshuset i kraft av sin placering, sin storlek, representativitet och sitt symbolvärde för staden.

Sårbarhet

En kontinuerlig hög bebyggelse från söder till norr i centralstationsområdet skulle i denna vy höja siluetten och på så vis ersätta Kungsklippan som landform mot himlen. Den framföriggande klättrande bebyggelsen som tydliggör topografin skulle dock inte påverkas.

Kungsholms kyrka riskerar på samma sätt som Kungsklippan att försvinna ur siluetten. Dess torn hör dock inte till de spiror som höjer sig högt över annan bebyggelse. Klara kyrka som redan döljs av Waterfront building och hotell Continental riskerar att döljas helt av ett högt hus. Hötorgshusen riskerar att byggas för, vilket även skulle förta en del av vynes djup. Hötorgshusen är i denna vy inte lika betydelsefulla och framträdande som från Södermalms förkastningsbrant.

1a



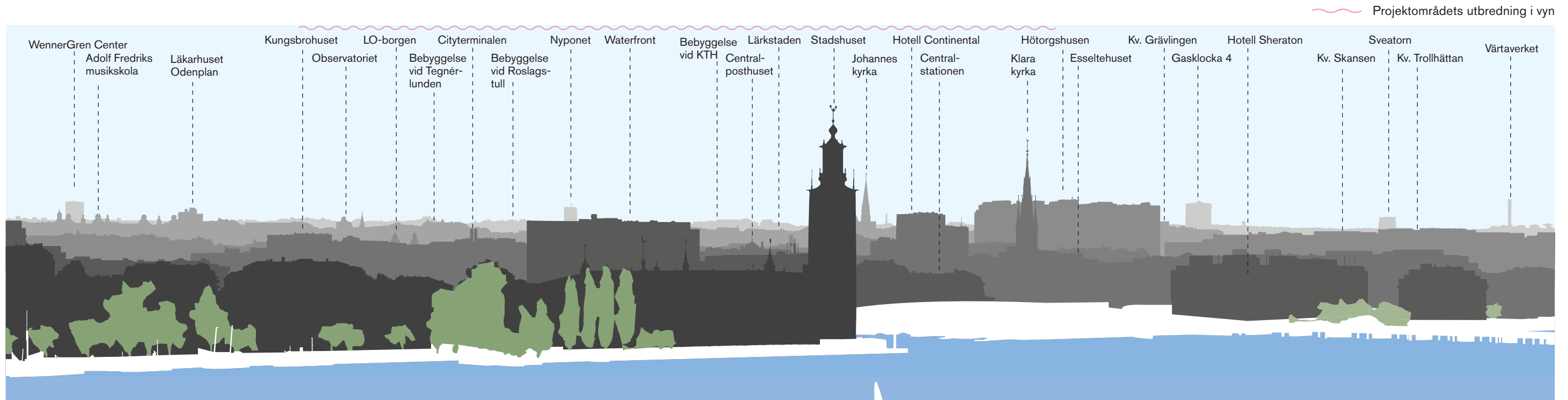
1b



1c



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Vy 2 från Skinnarviksberget

Val av vy

Vyn från Skinnarviksberget representerar en typisk utsiktspunkt i staden. Skinnarviksberget är ett av Södermalms högre berg, ett populärt utflyktsmål och den högst belägna utsiktspunkten på Södermalms norra förkastningsbrant. Endast Högalidsberget, Katarinaberget och Sofiabergat längre bort från vattnet har motsvarande vy över norra innerstaden.

Landskapsrum

Från Södermalms förkastningsbrant blickar man ut över Riddarfjärden. Öarna Kungsholmen och Riddarholmen träder fram som avgränsade landmassor och bakom dem tar fastlandet och nedre Norrmalm vid. Smalare vattenområden flikar in mellan stadsdelarna och hjälper till att särskilja öarna, men utfyllnader och brostrukturer blockerar och reducerar vattenspeglarna. Öster om Centralstationen syns Norrström som försvinner bakom Riddarholmen och under centralbron. I viken mellan Stadshuset och Centralstationen stänger Stadshusbron av vyn mot Klara sjö. Den nordsydliga sprickdalen mellan Kungsholmen och Norrmalm uppfattas inte i vyn. Den kan dock förstås som en förlängning av järnvägsspårens sträckning och anas genom frånvaron av bebyggelse vid Tegelbackens trafikapparat och spårområdet.

Stadsfront

Övergången från stadsbebyggelsen till vattenrummet

förmedlas av allmänt tillgängliga kajer, broar och terrasser och utgör stenstadens bårder mot vattnet. Kungsholmens front mot vattnet är i denna vy öppen och oregelbunden med inslag av grönska. Den öppna strukturen beror på bevarad äldre byggnadsstruktur från 1700- och tidigt 1800-tal. Skalan är måttlig och byggnaderna putsade i varmt gula toner. Stadshuset skjuter fram i vattenrummet med sin storslagna och massiva tegelvolym, höga torn och formellt anordnade omland. Stadshuset är dominerande i vyn i kraft av sin storlek, representativitet och sitt symbolvärde för staden. Bakom Stadshuset tecknar sig dock Stockholm Waterfront vars massiva mörka volym med upprepande, uppskalade fasader med våningshöga arkitekturelement förtar en del av Stadshusets dominans över den omgivande staden.

Norrmalms stadsfront mot Riddarfjärden ger ett rörligt intryck med omfattande trafikstrukturer närmast vattnet. Bebyggelsen är däremot samlad i en äldre väl definierad kvartersstruktur. Närmast vattnet ligger Centralpalatset och Konstakademin med en äldre stenstadsskala och varmt putsade fasader. Strax bakom följer modernismens något större skala med Sheraton som tyngdpunkt närmast vattnet och en sammanhållen takfotshöjd. Fasaderna är kallare i tonen. Inslagen av grönska är få.

Siluett

I siluetten från Skinnarviksberget märks framför allt tornen på Stadshuset och Klara kyrka. Stadens historiska och småskaliga struktur med ett varierande

taklandskap skapar tillsammans med de topografiska förutsättningarna ett siktdjup och skiktningar i siluetten. Längre bort i vyn märks ytterligare kyrktorn, Vasa kyrka och Hedvig Eleonora kyrka, samt 1900-talets solitära höghus. Skorstenar från Hjorthagens värmeverk och gasverkets fjärde gasklocka representerar industrianläggningar.

Som massiva byggnadsvolymer som dominerar vyn märks framför allt Stadshuset, Stockholm Waterfront och Hötorgsskraporna som bryter mot den gängse stenstadsskalan. Därtill kommer hotell Scandic Continental som inte verkar lika dominerande som Waterfront eftersom byggnaden delats upp i olika volymer, men som i skala närmast motsvarar Hötorgshusen. Hötorgshusen speglar ett viktigt skede i stadens historia och är idag den självklara symbolen för efterkrigstidens utveckling av det moderna City. I denna vy förtar de fullständigt Klara kyrkas torns funktion som landmärke.

Taklandskapet i Vasastaden och på Östermalm syns bakom Kungsholmen och Norrmalm. Det är småskaligt och varierat tack vare måttligt stora fastigheter och den stora andelen sadeltak med varierande uppbyggnader, från hörntorn till skorstenar. De senaste årens takpåbyggnader och nybyggnader i City har gjort att den skiktade siluetten försvunnit bakom Norrmalm och därmed har den tidigare så karaktäristiska anpassningen till topografin minskat. Påbyggnad

på redan stora fastigheter har medfört uppstickande utbredda horisontella volymer med mindre varierat taklandskap än tidigare, ofta med reducerat våningshögt formspråk. Påbyggnadernas framträdande ljusa eller mörka horisontaler med upprepat fasadmotiv och stora fönsterytor, t.ex. i kvarteret Loen och Trollhättan, skapar en osäkerhet när vynes djup ska avläsas. De bjälklagshöga fönsteröppningarna är i vyn lika stora som på byggnader som befinner sig mycket närmare vattenrummet. Att volymerna har modererats spelar ingen roll på detta avstånd. I centralstationsområdet märks Kungsbrohuset och Klarabergshuset som delvis döljer Vasastans/ Norrmalms skiktade taklandskap. Samtidigt tydliggör de långsträckta byggnaderna spårområdets riktning.

Sårbarhet

Tillkommande bebyggelse i södra delen av centralstationsområdet kan påverka upplevelsen av stadshuset negativt. Stora enhetliga volymer kan ta stor plats i vyn medan varierande volymer kan skapa en orolig fond till Stadshuset. Höga volymer och storskalig fasadarkitektur som bryter mot omkringliggande skala och fasadarkitektur kan träda fram i vyn och konkurrera med Stadshuset och dess torn och på så vis minska dess symbolverkan. Bebyggelse i områdets södra del kan skymma centralstationsbyggnaden och minska upplevelsen av spårens och landskapets riktning. Djupet i vyn mot Östermalm kan försvinna. Bebyggelse längre norrut i området kan påverka upplevelsen av landskapets stigning norrut och släcka ner djupet i vyn mot Vasastan.

2b



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2018-04-18, Dnr 2016-17154

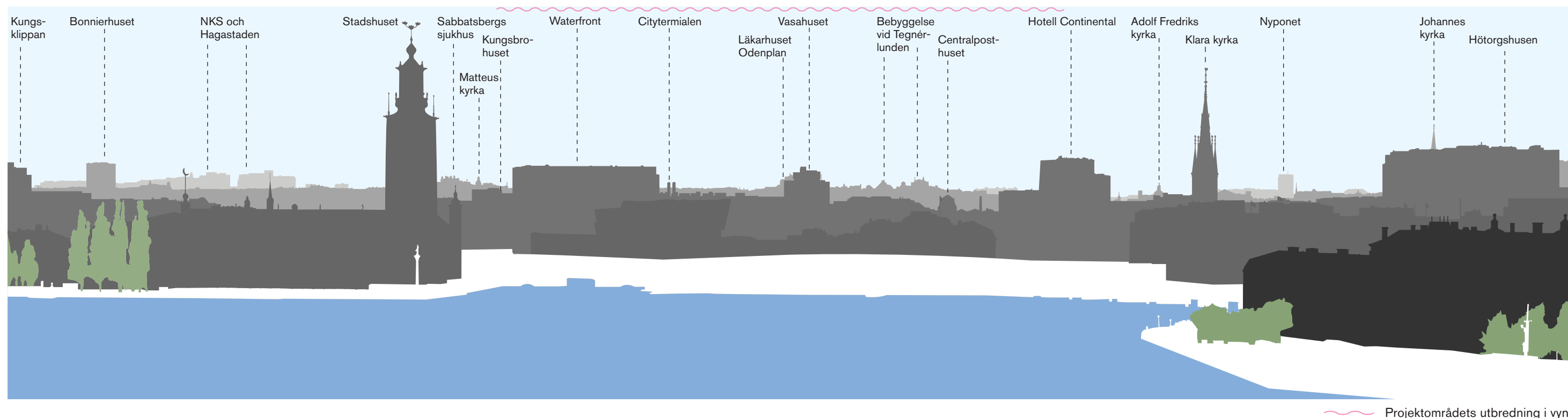
a



2c



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Projektområdets utbredning i vyn

Vy 3 från Montelius väg

Val av vy

Vyn från Monteliusvägen representerar en typisk utsiktspunkt i staden. Gångvägen kom till 1998 för att tillgängliggöra den spektakulära utsikten från söders höjder för flera människor.

Landskapsrum

Från Södermalms förkastningsbrant blickar man ut över Riddarholmsfjärden. Öarna Kungsholmen och Riddarholmen träder fram som avgränsade landmassor och bakom dem tar fastlandet och nedre Norrmalm vid. Landmassans svaga stigning mot norr återspeglas i bebyggelsen. Smalare vattenområden flikar in mellan stadsdelarna och hjälper till att särskilja öarna men brostrukturer och utfyllnader har reducerat dessa vattenspeglars funktion. Öster om Centralstationen syns Norrström som försvinner bakom Riddarholmen och skärs av genom Centralbron. Mellan Stadshuset och Centralstationen korsar Stadshusbron Klara sjö. Bron är massiv likt en pir, byggd av betong och klädd med sten. Endast under dess smala, tidigare öppningsbara, stålparti skymtar vattenspegelns fortsättning. Den nordsydliga sprickdalen mellan Kungsholmen och Norrmalm är inte synlig på grund av Waterfront Building och andra bakomliggande byggnader. Dalgången kan endast förstås genom frånvaron av bebyggelse eller lägre bebyggelse

längs spårområdets sträckning. Centralstationens byggnad C accentuerar genom sin horisontellt betonade och långsträckt huskropp spårens riktning och tågens rörelse.

Stadsfront

Övergången från stadsbebyggelsen till vattenrummet förmedlas av stenskodda kajer som löper som en kontinuerlig fris närmast vattnet. Längst fram i vyn möter ögat Riddarholmens byggnader av delvis hög ålder. Bebyggelsen har en begränsad skala och fasaderna är putsade och avfärgade i ljusa varma kulörer. Den begränsade takfotshöjden och de småskaliga tomterna låter topografin återspeglas i ett varierat taklandskap som följer topografin.

Kungsholmen representeras i väster av Stockholms stadshus som med sitt framskjutna läge, storslagna tegelvolym, höga torn och formellt anordnade omland är den enskilda byggnad som dominerar vyn. En dominans som är påkallad genom byggnadens representativa funktion och symbolvärde för staden.

Norrmalms stadsfront representeras i vyn av centralstationsområdet och dess närmsta omgivning. Fronten mot Riddarfjärden ger ett uppbrutet och heterogent intryck med omfattande trafikstrukturer närmast vattnet. Bebyggelsen visar upp en bredd i skala,

uttryck och ålder med har en övervägande kall kulörton som förstärks av den kallgrå trafikapparaten. Dominanter är Stockholm Waterfront och hotell Continental, både genom sina volymer och uppskalade och kontrastrika fasadarkitektur. De vita fasaderna på Centralstationens huvudbyggnad gör att byggnaden trots sin förhållandevis låga höjd framträder i vyn. Centralhallen, byggnad B, syns med sin rundade gavel svagt i vyn. Byggnad C närmast spåret är den mest synliga delen av stationen. Det välvda hallmotivet plockas även upp av Övre hallen vid Klarabergsviadukten som delas upp i flera bågformade gavlar samt Cityterminalens upplyfta rundade glastak. Cityterminalen och Royal Viking hotell upplevs i vyn genom sin anpassade skala och varma fasadkulörer som en del av den klassiska stenstaden.

Vid Tegelbacken och Vasagatan södra ände möter 1900-talets mer samlade bebyggelse i en kvarvarande äldre väl definierad kvartersstruktur. Byggnader med en sammanhållen takfotshöjd och fasader i något mörkare och varmare toner möter vattenrummet.

Siluett

Stadens horisontal har en lägre sammanhållen byggnadshöjd med utspridda accenter. Som massiva byggnadsvolymer som dominerar vyn märks framför allt Stadshuset, Stockholm Waterfront building och Hötorgsskraporna. Därtill kommer hotell Scandic

Continental som inte verkar lika dominerande som Waterfront eftersom byggnaden delats upp i olika volymer, men som i skala närmast motsvarar Hötorgshuset. Den typiska stockholmska stadsiluetten där historiskt sett endast kyrkor och offentliga byggnader höjt sig över mängden representeras i vyn av Stadshuset och Klara kyrka. Längre bort i vyn märks ytterligare kyrktorn och 1900-talets solitära höghus. Vid horisonten tornar bebyggelse vid Nya Karolinska sjukhuset upp sig bakom stadshuset.

Sårbarhet

Högre tillkommande bebyggelse i centralstationsområdets södra del kan minska siktdjupet och upplevelsen av lågpunkten i landskapet och spårdragningens riktning som följer dalgången. Den kan också minska upplevelsen av centralstationens huvudbyggnad. Tillkommande byggnader med funktioner som inte upplevs höra ihop med centralstationen kan minska stationens och järnvägens symbolverkan. Högre byggnader inom området kan påverka upplevelsen av terrängens stigning norrut. Konferensdelen på Waterfront tar formmässigt stor plats i vyn, en effekt som skulle minska med hög eller varierande bebyggelse tätt inpå. Om Cityterminalen eller Royal Viking döljs i vyn minskar inslagen med traditionell färgskala i city.

3b



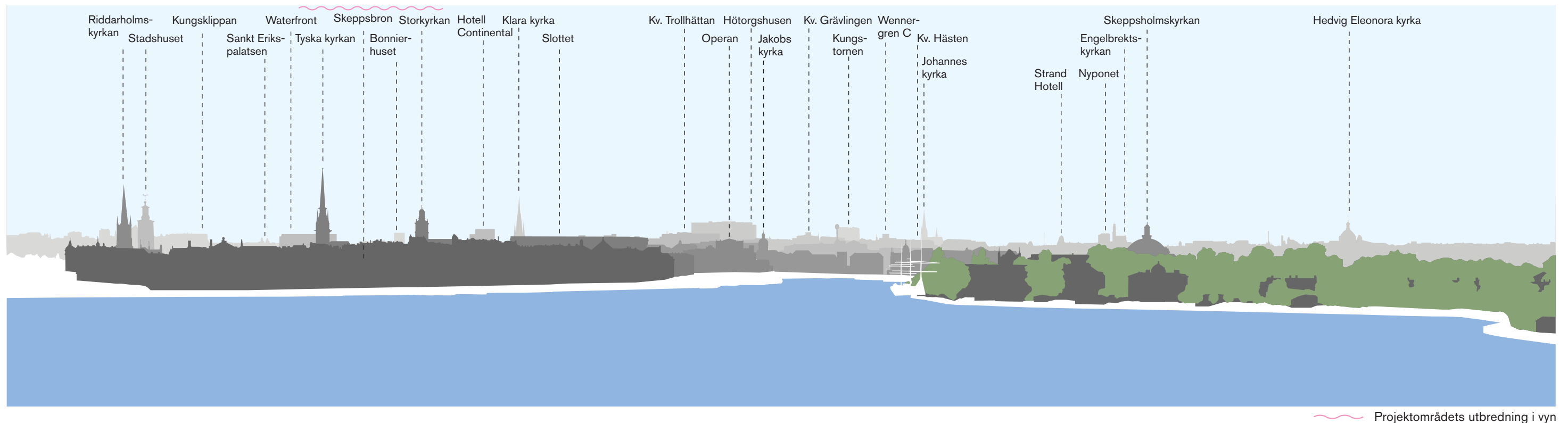
3a



3c



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Vy 4 från Fjällgatan

Val av vy

Fjällgatan är en typisk norrvänd utsiktspunkt ovanför Södermalms förkastningsbrant som är rikt frekventerad.

Landskapsrum

I vyn från Fjällgatan på Södermalm möter ögat den centrala stadsarkipelagen. Saltsjöns vattenspegel är det sammanhållande och karaktärsskapande elementet som möjliggör vid utblick och där topografin, bebyggelsen och vegetationen upplevs som en helhet. Öarna Gamla Stan och Skeppsholmen träder fram, och bakom dem vid Norrström, tar fastlandet och nedre Norrmalm vid. Skeppsholmen bevarar genom sin växtlighet och utspridda bebyggelse något av den naturliga skärgårdskaraktären, medan nedre Norrmalm och Stockholms slott bildar ett ordnat och representativt stadsrum med monumentala byggnader. Gamla stan med Skeppsbroraden representerar ett verkligt tätt bebyggt stadslandskap.

Den vida vyn reducerar den småkulliga skärgårdstopografin till en horisontal. Brunkebergsåsen höjer sig som en modest höjdrygg omsatt i bebyggelse, från den småskaliga bebyggelsen i Gamla stan vars varierade och finmaskiga taklandskap klättrar uppför

åsen, Stockholms slotts storslagna horisontella volym, kvarteren Trollhättans och Grävlingens takpåbyggnader till Kungstornen och Johannes kyrka.

Stadsfront

Skeppsbroradens ålderdomligt representativa bebyggelse bildar tillsammans en, närmast sluten, stadsfront mot vattnet, trots den finmaskiga uppdelningen med smala gränder mellan husen. Vid Norrström övergår stadsfronten till att domineras av storskaliga solitärer med mellanliggande grönska. Skeppsholmens i grönska utspridda bebyggelse bildar en halvtransparent grön vägg till vattenrummet.

Silue

I siluetten sticker de smäckra tornen från Riddarholmskyrkan, Stadshuset, Tyska kyrkan, Storkyrkan, Klara kyrka, Johannes kyrka, Engelbrektskyrkan, Skeppsholmskyrkan och Hedvig Eleonora upp över den historiska småskaliga byggnadsstrukturen med varierande taklandskap. Den äldre bebyggelsen i stadens centrala delar bildar en taggig horisontal som underordnar sig Stockholms slotts dominerande raka takavslutning. Dess takfotshöjd utgjorde långt in på 1900-talet en begränsning vid uppförandet av nya byggnader.

Under 1900-talet har siluetten kompletterats med solitära kontorshus och bostadstorn som speglar den framväxande välfärden. De modernistiska landmärkena har upp till 20-talet våningar och bildar en övre referens i siluetten med mer klossartade volymer, t.ex. sjuksköterskehemmet i Stadshagen, Wenner-Gren center, Kungstornen, Bonnierhuset och studenthemmet Nyponet. Gruppen av Hötorgshus avviker från de i övrigt solitära höghusen och gör ett stort avtryck i siluetten med sin femdelade komposition med ljusa gavlar och mörkare långsidor. Hötorgshuset speglar ett viktigt skede i stadens utveckling och är den självklara symbolen för det moderna City.

Nutida högre byggnader i siluetten är Stockholm Waterfront och nya Scandic Continental (kv. Orgelpipan). De är anpassade till stadbildskaraktären så tillvida att de framstår som solitärer. Waterfront utgör dock med sin bredsida en massiv volym i siluetten som i denna vy förtar en del av Tyska kyrkans resning.

I city har siluetten förändrats under de senaste tio årens genom takpåbyggnader i flera våningar. Påbyggnad på redan stora fastigheter har medfört uppstickande utbredda horisontella volymer med mindre varierat taklandskap än tidigare, ofta med reducerat våningshögt formspråk. Påbyggnader som tydligt avtecknar sig i denna vy är de nya volymerna på kvarteret Grävlingen,

Trollhättan, Jakob Större och de mer begränsade utbredningen av påbyggnader i kvarteret Jericho. Påbyggnaderna minskar kontrasten mellan den lägre bebyggelsemassan och högre accenter i stadsbilden och riskerar att skymma eller förminska kända landmärken i vyn. Påbyggnader i kvarteret Trollhättan förtar en del av Hötorgshusens uppstickande komposition i denna vy. Det nybyggda Mästerhuset i kvarteret Hästen har samma 1-3 våningars högre skala som påbyggda hus och skymmer delar av Johannes kyrka.

Sårbarhet

Centralstationsområdet syns förutom Waterfront Building inte i vyn idag, men nya högre volymer skulle kunna framträda i siluetten över Gamla stan. Högre tillkommande bebyggelse kan i denna vy förta upplevelsen av Gamla stans topografi och det småskaligt taggiga taklandskap som följer den. Utbredda horisontaler likt Waterfront kan släcka den historiska siluetten. Tornen på Storkyrkan och Tyska kyrkan riskerar att bli mindre framträdande.

4c



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2018-04-18, Dnr 2016-17154

4a



4b



Vy 5 från Riddarholmen

Val av vy

Vyn från Riddarholmen motsvarar den från Monteliusvägen, men från en lägre, närmre position. Från kajen har man överblick över hela södra delen av stationsområdet. Riddarholmen utgör tillsammans med Gamla stan Stockholms historiska kärna. Evert Taubes terrass på Riddarholmen representerar en samlingspunkt som används t.ex. vid valborg, vid konserter och vid vattentävlingar på Riddarfjärden. Längre norrut rör sig färre människor, men där öppnar sig vyn även österut.

Landskapsrum

Från den nära och lågt placerade utsiktspunkten upplevs inte längre det småkulliga skärgårdslandskapet och den vida Riddarfjärden övergår i det smalare Norrström. Den öppna rymden fortsätter långt österut, men själva vattenspegeln begränsas av den breda centralbron. Riddarfjärden buktar in i en grund vik bredvid Stadshuset, men genom att stadshusbron är så massiv kan det avsmalnande vattenrummet norrut mellan Kungsholmen och Norrmalm endast anas. Frånvaron av byggnader fram till Blekholmsterrassen ger ett djup i vyn som indikerar vattnets sträckning. Genom frånvaro av bebyggelse anas på liknande sätt den norrsträckta dalgången i spårområdet öster om Blekholmsterrassen. Där markerade tidigare det höga Vasahuset gränsen mot spårområdet, men Cityterminalens överdäckning av spåren har otydliggjort spårområdets utsträckning

och blockerar vidare vy norrut i dalgången. Den enstaka byggnad som påverkar landskapsrummet mest är dock Stockholm Waterfront. Dess storskaliga klossartade volym saknar den följsamhet mot landskapet annars kännetecknar den allmänna bebyggelsen i Stockholm. Byggnaden skjuter fram i landskapsrummet och blockerar upplevelsen av dalgången. Den lägre kongressdelen kan möjligen ses som en gängse nedtrappning mot vattenrummet.

Stadsfront

Kungsholmen i väster representeras i vyn av Stockholms stadshus storslagna tegelvolym och höga torn. Mot söder omges stadshuset av en terrasserad och formell trädgård med historiserande sjögård. Mot öster fortsätter en terrass närmast byggnaden medan trädgården övergår till och ett oregelbundet, men konstgjort skärgårdslandskap med stenhällar vid vattnet. Den representativa tunga tegelvolymen står symboliskt stadigt på klipporna, trots att byggnaden egentligen uppförts på utfyllnader. Den framskjutna positionen följer den historiska placering vid vattnet som stadens offentliga och representativa solitärbyggnader ofta givits, från Stockholms slott till Kungliga operan och Nationalmuseum.

Norrmalms front mot vattnet består utgörs i vyn av Stadshuskajen med sin färjetrafik och små paviljonger. Därefter tar de omfattande trafikstrukturen vid. Spårområdet fortsätter rakt i Centralbrons förlängning, medan den biltrafiken på olika sätt leds förbi, under och över spårområdet på trafikleder, tunnlar och viadukter

med olika kurvaturer. Nivåskillnaderna skapar barriärer och de varierande riktningarna gör stadsrummet heterogent och svårgreppbart. Bebyggelsefronten är indragen från vattnet. Vid Tegelbacken och Vasagatan södra ände möter en kvarvarande äldre väl definierad rutnätsstruktur där bebyggelsen har en sammanhållen takfotshöjd. Längre västerut har järnvägsfunktionen lett fram till en annan struktur. Centralstationens olika byggnadsdelar har en äldre lägre skala och långsträckta volymer som förhåller sig till spårriktningen och som oregelbundet avslutas söderut. Endast huvudbyggnadens gavel med artikulerad fasad och stora fönsterpartier skvallrar om stationens viktiga funktion i staden. Bakom centralstationen, på andra sidan Klarabergsviadukten, har Cityterminalen liknande förhållningssätt till spåren fast byggd i en högre stenstadsskala. Stenstadsskalan fortsätter även i väster med bebyggelsen på Blekholmsterrassen.

Waterfront Buildings placering utgår liksom dess föregångare från spårdragningen. Byggnadskomplexet med kontor, hotell och konferensanläggning är dock byggt i en betydligt högre skala med likaledes uppskalad våningshöghet fasadarkitektur. Skalan och arkitekturen gör att byggnaden träder fram och dominerar i vyn. Även den lägre kongressdelen dominerar i vyn genom sin skulpturalt formade och glänsande övre del. Byggnadens framträdande utformning var tänkt att markera startpunkten på en överdäckning av hela centrala spårområdet. Än så länge framstår den dock som ett okänsligt tillskott till stadsbilden som tillåts

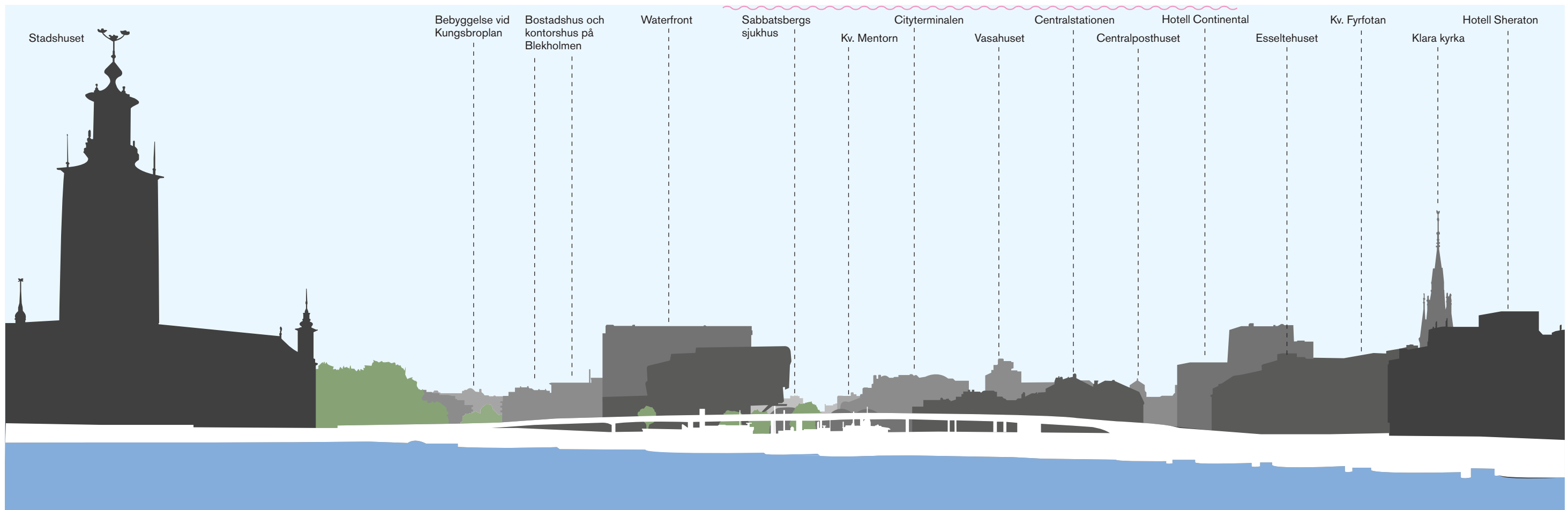
dominera oproportionerligt mycket i förhållande till dess begränsade offentliga funktion.

Siluett

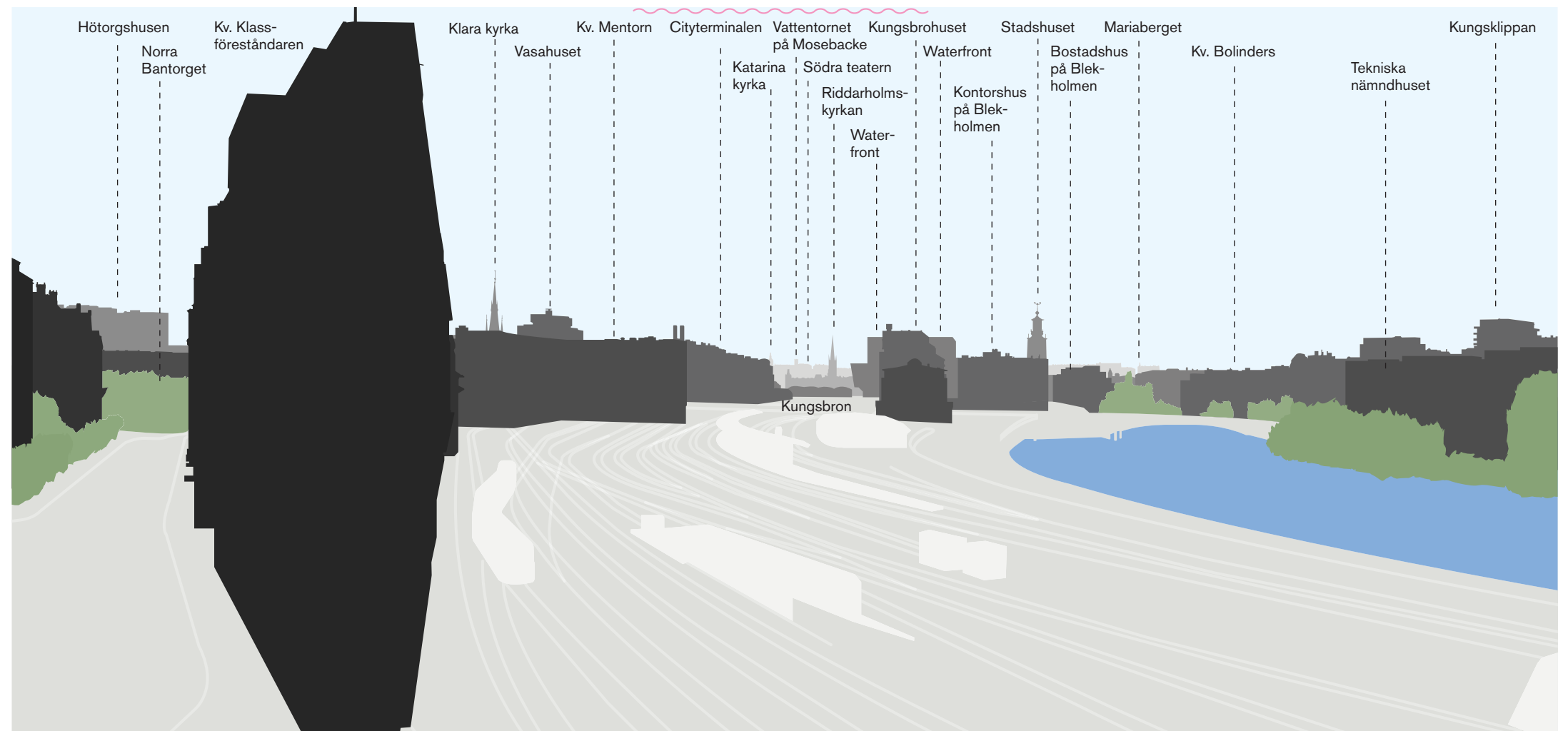
Siluetten består av en relativt samlad stenstadsbebyggelse i likartad skala med några uppstickande byggnader. Stadshusets torn dominerar i kraft av dess offentliga och symboliska funktion. Vasahuset representerar efterkrigstidens välfärdssamhälle med högre kontorsbyggnader bland annat längs med järnvägsdragningen. Waterfront Building och Scandic Continental är sentida hotellbyggnader som tillkommit för att stärka Stockholm som besöksmål och vars begränsade offentliga funktioner delvis motiverat deras plats i siluetten.

Sårbarhet

Tillkommande bebyggelse i centralstationsområdets södra del minskar siktdjupet och upplevelsen av spårdragningen och därmed landskapets riktning. Större volymer kan förminska upplevelsen av centralstationens huvudbyggnad. Tillkommande byggnader med funktioner som inte upplevs höra ihop med centralstationen kan minska stationens och järnvägens symbolverkan som viktig funktion i staden. Konferensdelen på Waterfront tar formmässigt stor plats i vyn, en effekt som skulle minska med hög eller varierande bebyggelse tätt inpå. En högre bebyggelsemassa inom området kan påverka upplevelsen av den sammanhållna stenstaden där endast särskilda byggnader höjer sig över mängden.



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Vy 6 från Barnhusbron

Val av vy

Vyn från Barnhusbron är inte någon välkänd eller frekvent utnyttjad utsiktspunkt i staden, men det är den utsiktspunkt från norr där sambandet mellan spårområdet och dalgången framgår som tydligast och som även ger en blick in i projektområdet.

Landskapsrum

Från Barnhusbron blickar man ut över den långsträckta dalgången mellan Norrmalm och Kungsholmen och den före detta Barnhussjön. Barnhussjön utgjorde fram till 1700-talet en bred vik av Mälaren med en ö, Blekholmen, som först utvecklades till en halvö och därefter till en del av Norrmalm. Vattenspegeln har genom landhöjning och bangårdens och sedermera trafikledens anläggande krympt till ett smalare vattendrag. Lågpunkten i landskapet och sambandet med Mälaren poängteras genom spårdragningen och märks genom frånvaro av bebyggelse, eller lägre bebyggelse mitt i spårområdet. Spårens riktning pekar också tydligt mot stadscentrum. Genom centralstationsområdet ges möjlighet till mycket lång vy

över den centrala stadsarkipelagen, där Riddarholmen med Riddarholmskyrkan och även Södermalm med Katarina kyrka avtecknar sig. Det öppna sammanhanget har dock smalnat av, först genom Cityterminalen som med sin högre volym kragar ut över spårområdet, senare kompletterad norr om Kungsgatan med kontorshuset i kvarteret Mentorn. Väster om spårområdet markerar högre bebyggelse Blekholmens läge.

Norrmalms svaga sluttning med allt mer uttunnad och lägre bebyggelse ner mot f.d. Barnhussjön har i sen tid byggts bort genom att man skapat en ny högre och sluten stadsfront öster om spårområdet. Kungsholmssidan sluttar oregelbundet ner mot före detta Barnhussjön. Tät bebyggelse i stenstadsskala och något högre skala har tagit över det naturliga landskapet som rumsbildare.

Stadsfront

Norrmalms stadsfront har genom tillkommande bebyggelse under de senaste 30 åren krupit allt längre västerut. Nybyggnaderna väster om Norra Bantorget

har ersatt en öppnare låg bebyggelsestruktur som avspeglade landskapets lågpunkt. Den nya bebyggelsen har en förhöjd stenstadsskala och bildar en tät front mot bangården. Även Cityterminalen som kragar ut över bangården möter det öppna rummet storskaligt och slutet.

Bangården och trafikleden är funktioner som skapat en otillgänglig och hårdgjord miljö närmast vattnet. På andra sidan möter Kungsholmen med ett tillgängligt grönt stråk närmast vattnet som bitvis breddas till mindre parker med anslutande bebyggelse med öppet byggnadssätt. Tekniska nämndhusets flyglar möter till exempel park och vattenrum på ett informellt sätt. Söder om Kungsgatan smalnar stråket och vattenrummet av och mer formella stenstadskvarter möter vattnet. På Blekholmen speglar tät bebyggelse i nyfunktionalistisk stil med en smal strandpark funkislamellerna på Kungsholmssidan.

Siluett

Djupet i vyn gör att många olika landmärken syns i siluetten. Den typiska stockholmsiluetten där historiskt sett endast kyrkor och offentliga byggnader höjt sig över mängden är representerad genom kyrktornen på Klara, Katarina och Riddarholmskyrkan samt stadshusets torn. 1900-talets och 2000-talets högre bebyggelse avtecknar sig i siluetten genom rakt avslutade volymer. I vyn syns både Hötorgshuset, Vasahuset, Stockholm Waterfront och bostadsbebyggelsen på Kungsklippan.

Sårbarhet

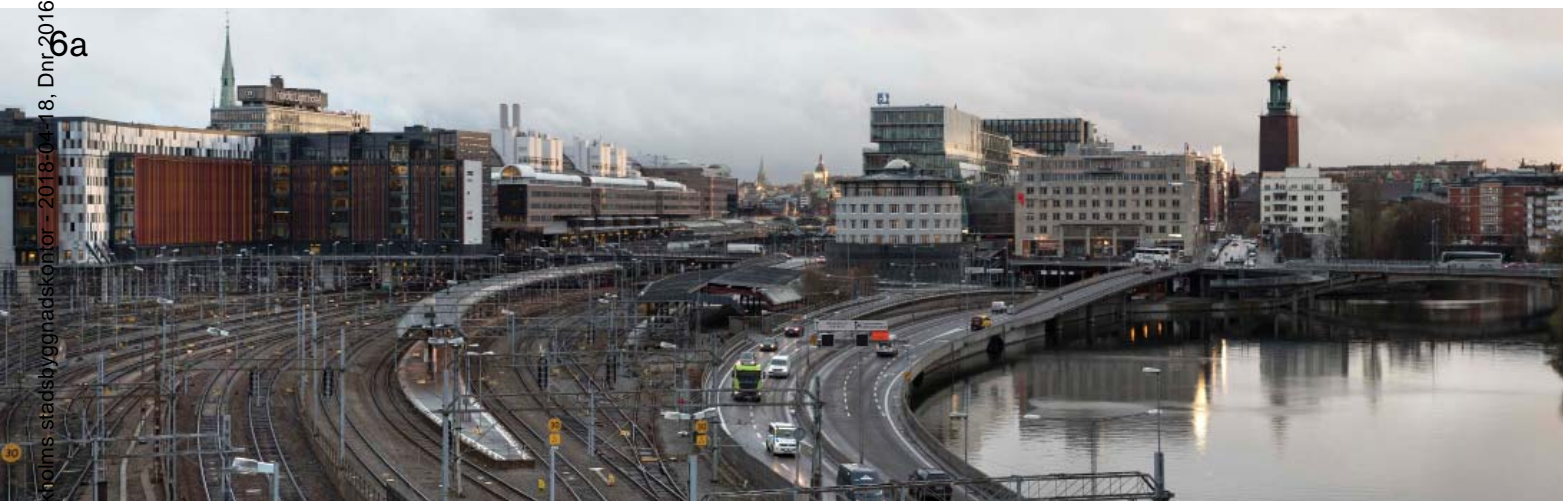
Ny bebyggelse inom centralstationsområdet minskar marginellt upplevelsen av dalgången men kan släcka den långa genomgående vyn mot Riddarholmen och Södermalm och dölja Cityterminalens expressiva fasad. bebyggelsen på Blekholmsterrassen upplevs idag motsvarande den tidigare ön Blekholmen, som dock var betydligt mindre. En bebyggelsemassa högre än Kungsbrohuset skulle skilja ut sig från den sammanhållna stenstadsskalan.

6b



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2018-04-18, Dnr 2016-17154

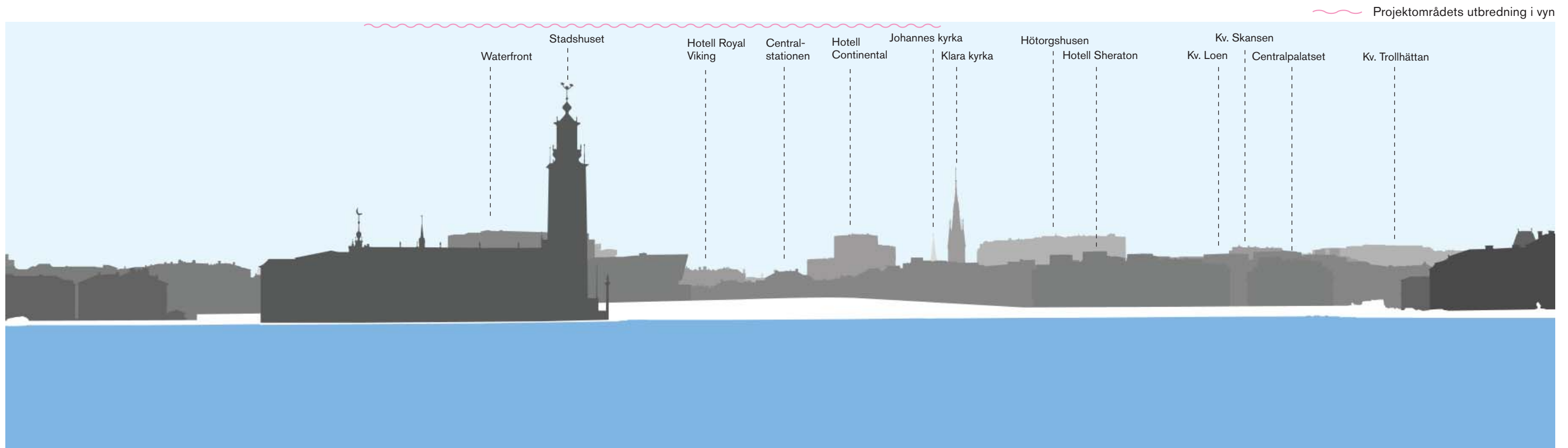
6a



6c



>> Nulägesanalys - Stadsbild



Vy 7 från Söder Mälarstrand

Val av vy

Vyerna från Söder Mälarstrand motsvarar till viss del vyerna från Skinnarviksberget och Montelius väg, men från en lägre position. Från kajen har man överblick över främst södra delen av stationsområdet, men även över norra delens lufttrum sett ovanför stadshuset. Söder Mälarstrand är ingen särskild utsiktspunkt i staden. Istället representerar vyer i området ett föränderligt panorama när man rör sig längs med kajen, med bil, cykel eller till fots.

Landskapsrum

Från den lågt placerade utsiktspunkten upplevs inte längre det småkulliga skärgårdslandskapet. Öarna Kungsholmen och Riddarholmen träder fram som avgränsade landmassor och bakom dem tar fastlandet och nedre Norrmalm vid. Vyn domineras av den vidsträckta Riddarfjärden med sin kontinuerliga vattenspegel. Riddarfjärden buktar in i en grund vik bredvid stadshuset, men genom att stadshusbron är så massiv kan det avsmalnande vattenrummet norrut mellan Kungsholmen och Norrmalm endast anas. Frånvaron av byggnader vid stationsområdet och trafikapparaten närmast vattnet ger ett djup i vyn som

indikerar den norrsträckta dalgångens riktning och de i dalen löpande järnvägsspåren.

Den enstaka byggnad som påverkar landskapsrummet mest är Stockholms stadshus. Byggnaden dominerar genom sin skala, sitt höga torn och sin utskjutande placering.

Stadsfront

Kungsholmen östra utpost representeras i vyn av Stockholms stadshus storslagna tegelvolym och höga torn. Dess lägre delar samspelar med övrig bebyggelse vid Norr Mälarstrand. Mot söder omges stadshuset av en terrasserad och formell trädgård med historiserande sjögård. Den framskjutna positionen följer den historiska placering vid vattnet som stadens offentliga och representativa solitärbyggnader ofta givits, från Stockholms slott till Kungliga operan och Nationalmuseum.

Bakom stadshuset skjuter Waterfront Building upp. Den högre volymen och den uppskalade fasadarkitekturen gör att komplexet upplevs mer framskjutet än dess faktiska läge och gör att stadshuset inte längre avläses som den solitära monumentalbyggnad den är avsedd att utgöra.

Norrmalms front mot vattnet består utgörs i vyn av Stadshuskajen med sin färjetrafik och små paviljonger. Därefter tar de omfattande trafikstrukturerna vid. Spårområdet fortsätter rakt i Centralbronns förlängning, medan den biltrafiken på olika sätt leds förbi, under och över spårområdet på trafikleder, tunnlar och viadukter med olika kurvaturer. Nivåskillnaderna skapar barriärer och de varierande riktningarna gör stadsrummet heterogent och svårgreppbart. Bebyggelsefronten är indragen från vattnet. Vid Tegelbacken och Vasagatan södra ände möter en kvarvarande äldre väl definierad rutnätsstruktur där bebyggelsen har en sammanhållen takfotshöjd. Längre västerut har järnvägsfunktionen lett fram till en annan struktur. Centralstationens olika byggnadsdelar har en äldre lägre skala och långsträckta volymer som förhåller sig till spårriktningen och som oregelbundet avslutas söderut. Endast huvudbyggnadens gavel med artikulerad fasad och stora fönsterpartier skvallrar om stationens viktiga funktion i staden.

Siluet

Medan kvartersbebyggelsen vid fronten mot vattnet har en sammanhållen lägre stenstadsskala, endast avbruten av stadshusets representativa torn, är stadssiluetten i vyn mer varierande. I vyn avtecknar sig Klara kyrkas och Johannes kyrkas torn sirligt och minner om en tid där endast kyrkorna höjde sig över resten av

stadsbebyggelsen. Därtill har adderats Hötorgscitys fem höghus som symboliserar omvandlingen av stadens centrala delar under efterkrigstiden. Den totala omgörningen i city med sammanslagna fastigheter har under 2000-talet bidragit till en skalförskjutning. I siluetten avtecknar sig idag en mängd påbyggnader, t.ex. i kvarteret Trollhättan och Loen, samt nya högre byggnader med liknande högre skala. Waterfront Building och Scandic Continental är sentida hotellbyggnader som tillkommit för att stärka Stockholm som besöksmål och vars begränsade offentliga funktioner delvis motiverat deras plats i siluetten.

Sårbarhet

Tillkommande bebyggelse i centralstationsområdets södra del minskar siktdjupet och upplevelsen av spårdragningen och därmed landskapets riktning. Större volymer kan förminska upplevelsen av centralstationens huvudbyggnad. Tillkommande byggnader med funktioner som inte upplevs höra ihop med centralstationen kan minska stationens och järnvägens symbolverkan som viktig funktion i staden.

En högre bebyggelsemassa inom området kan påverka upplevelsen av Stadshuset som monumental solitär.

7b



7c



Nulägesanalys - Stadsrum

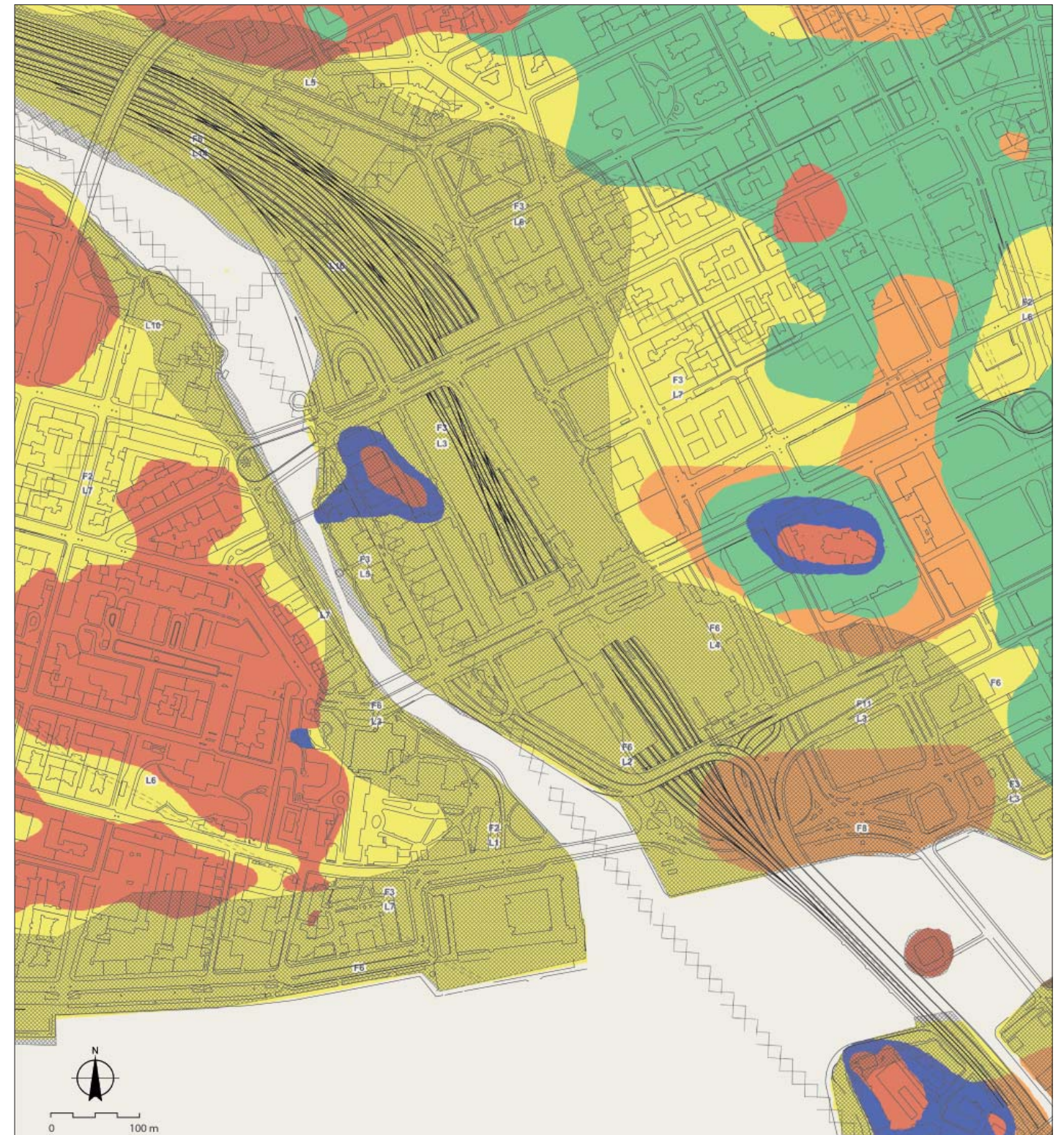
Projektområdets topografi

Stadens geologiska karta visar Klara sjö som en av de många nordväst-sydöst orienterade strukturer som finns i Stockholms skärgårdslandskap. Utfyllnader, mest på lera, ger en bild av den ursprungliga utbredningen av Klara sjö och den breda dalgången mellan Kungsholmen och Norrmalm. Spårens sträckning följer de lägsta delarna.

Flera markanta höjder finns bestående av berg i dagen och morän: Kungsholmen, f.d. Blekholmen, höjden vid Klara kyrka och Riddarholmen. Den lilla ön Blekholmen i Klara sjö är inte längre synlig i landskapet, men den mer utbredda stadsdelen vid Blekholmsterrassen har utvecklats med ön som utgångspunkt och bildar idag en samlad enklav med lågpunkter på ömse sidor; bangård och Klara sjö. Klara kyrkas placering på en bergshöjd nära vattnet gjorde att den före utfyllnader och landhöjning var betydligt mer dominant från vattenrummet. På Kungsklippan accentuerar högre funktionalistisk bebyggelse landformen.

Landskapets landformer och topografi har påverkat områdets planstruktur. De sprickzoner som löper genom området återspeglas i vägarnas, spårens och bebyggelsens placering och huvudriktningar. Projektområdet ligger mellan 1-4 meter över havet (nollplanet).

Bangården utgjorde redan från början en barriär i staden som man undan för undan försökt att överbrygga. Det har resulterat i ett flertal upphöjda gatusträckningar, i form av broar, viadukter och ramper. Det är en slags gatutopografi som i sin tur utgör barriär t.ex. vid upplevelse av stadsrummen.



Geologisk karta 1980

Källa: Stockholm Stad

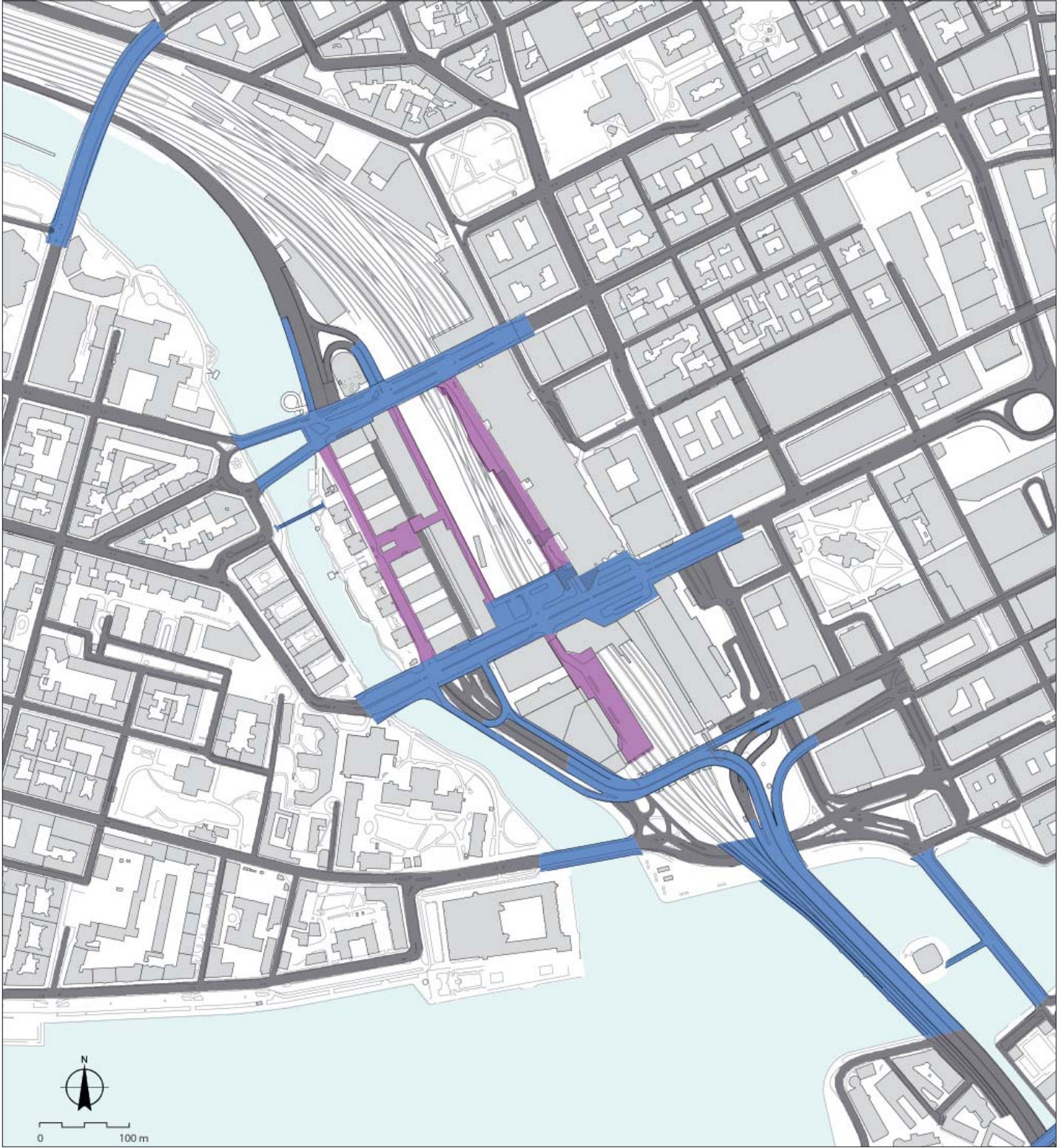
Berg i dagen.	Organisk jord
Morän	Fyllning
Sten, grus och sand.	X Krosszon
Växellagring	== Sprickzon
Lera	

>>Nulägesanalys - Stadsrum



Mark- och byggnadshöjder
(markhöjder över havet)
Källa: Stockholms stad

0	16	36	56	76	96
0,1	20	40	60	80	100+
4	24	44	64	84	
8	28	48	68	88	
12	32	52	72	92	



Viaduktstruktur

Viadukt / bro	Upphöjda gator och däck	Gator i marknivå
---------------	-------------------------	------------------

>> Nulägesanalys - Stadsrum

Övergripande karaktär

Kevin Lynch analys

Stadens rumsligheter beskrivs genom Kevin Lynchs analysmodell. Visuella aspekter och element som påverkar människors upplevelser och användande av stadslandskapet kartläggs: riktningar, stråk, viktiga rumsbildningar, siktlinjer och landmärken.

Dominerande riktningar

Bebyggelsefronterna vid projektområdet visar två dominerande riktningar. Den äldre dominerande riktningen motsvarar Norrmalms rutnätsstad som planerades under 1600- och 1800-talet. Den andra, något förskjutna, riktningen motsvarar sammanbindningsbanans och centralstationens planering från 1860-talet. Förskjutningen är tydligt synlig på kartan eller flygbild. I stadsbilden är den dock svårare att uppleva. Centralplan är till exempel inte rektangulär – den blir bredare mot norr – men det är knappast märkbart. Något liknande gäller för den öppna bangården vid Cityterminalen. Riktningförändringen upplevs förmodligen mest tydligt vid vyerna från Gamla Brogatan och Bryggargatan: öppningarna i Cityterminalens takstruktur har avvikande riktning jämfört med gatornas dragning.

Analys rumsligheter översiktlig



Rumsskapande vegetationsfront



Rumsskapande bebyggelsefront



Avgränsning dalstråk / (f.d.) vattenrum



Sammanhängande stråk



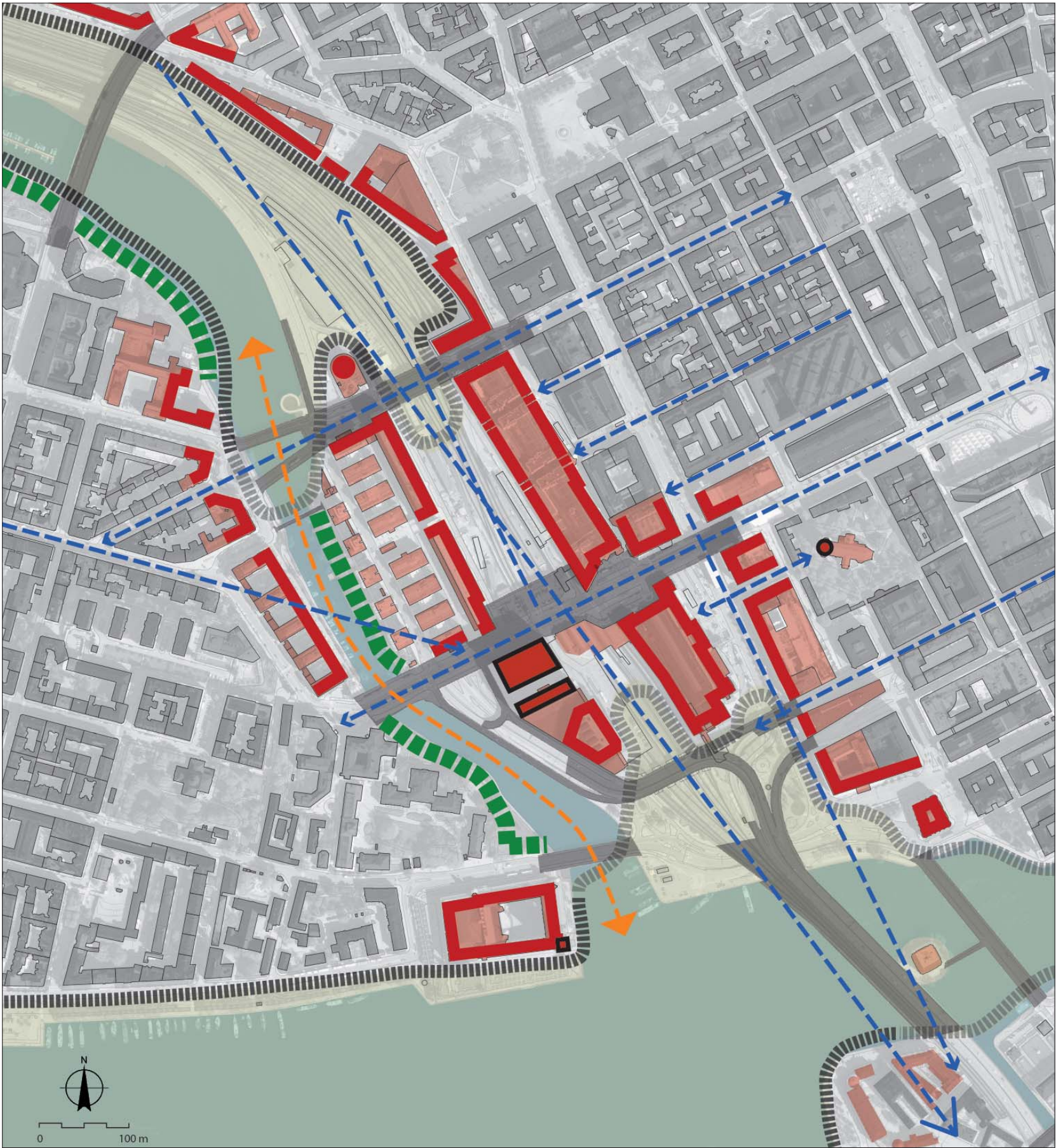
Siktlinje



Viadukt



Byggnad som utgör markant blickfång



>> Nulägesanalys - Stadsrum

Dalstråket

Det stora nordväst-sydostliga dalstråket som markerar Norrmalms och Kungsholmens landformer är delvis igenkännbart. Stora delar av dalstråket är idag ianspråktaget av bebyggelse. Söder om centralstationsområdet finns anslutning till innerstadens stora vattenrum vid Mälaren; Riddarfjärden och Norrström. Det stora rummet har en diffus avslutning vid stationsområdet: Stadshusbron, Klarastrandsleden och Centralbron gränsar av och blockerar vyerna. Den öppna rymden över den lägre Övre hallen antyder dock en fortsättning på det öppna dalrummet.

Norra delen av dalstråket mellan Barnhusbron och Kungsbron har en fortsatt öppen karaktär med bebyggelse eller park som rumsskapande fronter. Detta gör dalstråket fortfarande avläsbart. Mot söder blockeras vyn genom dalstråket av den täta bebyggelsen utmed bangården och Klara Sjö. En lång siktlinje från Barnhusbron finns dock som når över Centralstationens Övre hall och når ända fram till Riddarholmen och Södermalm.

Den nordsydliga viken som i dagsläget delas upp i Barnhusviken och Klara sjö med anslutning söderut till Mälaren, kan sedan länge inte fångas i en vy. Orsaken till detta är de successiva utfyllnader vilket gjort att viken smalnat av. Även broarna blockerar vyerna, framförallt Stadshusbron. Däremot finns rörelsestråk utmed strandlinjen från vilka vattenytorna upplevs som en sammanhängande vattenstruktur.

Siktlinjer

Inom och vid projektområdet finns många betydelsefulla siktlinjer. Deras orientering är oftast kopplad till rutnätsstadens eller spårdragnings riktningar. Flera har en stor räckvidd, till exempel från Centralplan eller från Barnhusbron. Landmärken som Klara kyrkans torn, Stadshusets torn och Waterfront är synliga från många olika håll.



Dalstråket vid Barnhusviken med bebyggelse- och vegetationsfronter



Centralplan, siktlinje mot Riddarholmen



Klara Vattugränd



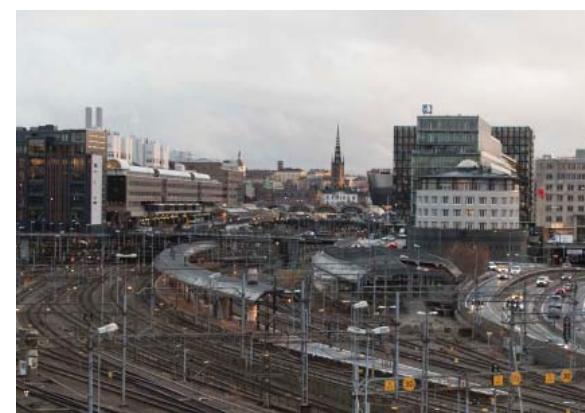
Blekholmstorget



Bryggargatan



Klarabergsviadukten, sikt mot bl.a. f.d. stationshuset vid Norra Bantorget



Lång siktlinje mot Riddarholmen



Kungsholmsgatan

>> Nulägesanalys - Stadsrum

Stadsrum vid projektområdet

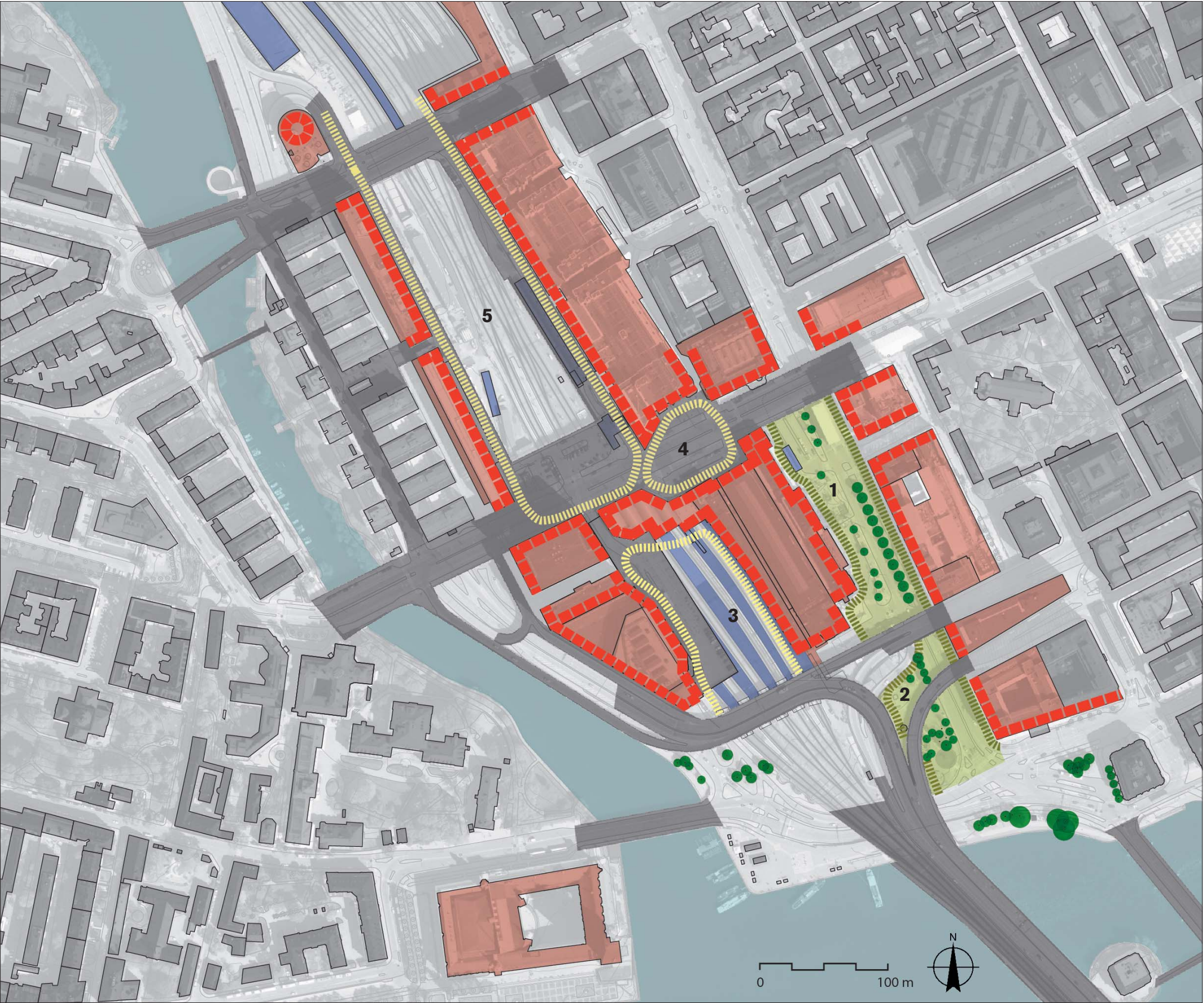
Centralplan (1)

Centralplan kan betraktas som ett klassiskt järnvägstorg fast med ganska blygsamma dimensioner jämfört med andra förnåmna stationstorg i Europa. Den har en viktig representativ entréfunktion till staden. Platsen är tätt kopplad till stationsbebyggelsen, bangården och till den övriga kringliggande bebyggelsen. Centralplanens rumsbildning liknar den ursprungliga med bevarad relation och inramning till stationshuset. Emellertid har Centralplanen också förändrats. De flesta av de omgivande byggnaderna är nu högre än stationshuset fast med en sammanhållen takfotshöjd, undantaget hotell Continental. Gatubreddningarna som skett har givit större öppningar i den kringliggande bebyggelsen. Tillkomsten av stadsviadukterna har minskat planens fria yta och skymmer vyn på kringliggande fasader och stadslandskap. Mot söder finns vyn mot vattenrummet och Riddarholmen kvar trots att viadukterna skärmar av en del.

På Centralplan finns två riktningar: rutnätsstadens

Analys rumsligheter detalj

-  Rumsskapande bebyggelsefront
-  Betydelsefull stadsrum, på viaduktnivå
-  Betydelsefull stadsrum, på gatunivå
-  Solitära stadsträd (olika storlekar)
-  Betydelsefull siktlinje
-  Bro/Viadukt
-  Skärmtak



>> Nulägesanalys - Stadsrum

(Vasagatan) och sammanbindningsbanans (stationshuset). Detta gör att Centralplanen breddar sig något mot norr där den större taxiangöringen är placerad. Även vad gäller markhöjder finns variation: Centralplanen lutar ner mot Tegelbacken som synliggörs bl.a. av stationshusets sockel som växer i höjd mot söder.

Centralplanen saknar i dagsläget den ursprungliga karaktären av ett vidsträckt öppet stadsrum. P.g.a. de många trafik- och angöringsfunktioner kan platsen i dagsläget inte upplevas som en enhetlig yta. Småskalig bebyggelse, körytor, taxiparkering och stödmurar fragmenterar upplevelsen. Endast mindre ytor närmast huvudentrén och utmed fasaden kan betraktas som fri torgyta vilket gör att platsen har förlorat mycket av sin ursprungliga värdighet.

Järnvägsparken (2)

Dagens miljö är en blek avspegling av den ursprungliga Järnvägsparken. Ytan har minskat, och den lummiga karaktären med stora gräsytor och höga lövträd har försvunnit. Platsen ligger idag omgiven av trafik och delvis under olika viadukter (Vattugatans, Herkulesgatans och Centralbrons anslutning). Parken

består av stenlagda ytor med ett antal utspridda medelstora träd. Tre muromgärdade cirkelformiga ytor försöker bryta ner den stora hårdgjorda ytan i mindre omhändertagna enklaver. Två cirklar är utrustade med parkbänkar. Den tredje cirkeln har en upphöjd gräsyta som fungerar som sockel till Jan Håfströms 7 meter höga aluminiumskulptur "Vem är Mr. Walker?" (2014) som utgör ett markant blickfång. Parken avgränsas norrut utmed Söderkopplet (uppfarten mot Centralbron) med flera stående kakelmosaiker med trädmotiv, "Idealiserad park" av Olle Nyman. Parken är i dagsläget knappast en plats att vistas, snarare en av trafikplatsens resthörnor. Parken har en relativt otydlig gångförbindelse mellan Centralplan och Tegelbacken, även via Centralbron genom trappor. Dess kulturhistoriska betydelse har att göra med att en park har funnits här från början.

Centrala bangården (3)

Här finns stationens genomgångsspår och skärmtaksförsedda perronger i en utomhusmiljö sedan tidigt 1900-tal. Bangården upplevs som en viktig del av Centralstationen. En del är av spåren är överdäckade av Övre hallen och Nils Ericssons torg. Centrala bangården avgränsas rumsligt av Waterfront,

stationsbebyggelsen och Klarastrandsledens viadukt. Bangårdens och spårdragningens orientering har sitt ursprung i bangårdens ombyggnad från 1920-talet. Riktningen är ännu mer vriden jämfört med stadens rutnätsstruktur än stationshuset och den ursprungliga bangården från 1870-talet. Vridningen är dock inte avläsbar på plats. Bangården upplevs främst av resenärer på perrongerna och i tågen. Det finns sikt på kringliggande bebyggelse: stationsbyggnad C, Övre hallen, Stockholm Waterfront och även Stadshusets torn. Mot söder upplevs en markant vy mot Riddarholmen och även delar av Södermalm. Från Nils Ericssons torg och Klarastrandsledens viadukt upplevs bangården som en långsmal rumsbildning mellan fasaderna. Stationshuset och Centralhallen är dock inte synliga. Bangården är som ett "skärmtaklandskap" med sikt på tågtrafiken. Även härifrån finns den markanta vyn söderut mot staden.

Klarabergsviadukten (4)

Ytan på Klarabergsviadukten mellan Cityterminalen och Centralstationen fungerar som en viktig platsbildning. Detta har att göra med att platsen fungerar som ett hög trafikerat rörelsestråk och angöringszon mellan byggnadernas entréer. Platsens rumsliga gräns skapas

av Cityterminalens framskjutande södra gavel, Centralstationens norra gavel, samt Centralhallens, byggnad C:s och övre hallens tillbakadragna gavlar.

Norra bangården (5)

Den här delen av bangården upplevs som ett stort öppet stadsrum. Kringliggande byggnader och överdäckningar ramar in rummet och bangården. Ytan upptas idag endast till ungefär hälften av genomgångsspår då flera spår tagits bort. Det är bara en mindre del av spårområdet som står synligt, alla säckspår och flera genomgående spår ligger överdäckade under Cityterminalen. Perronger och skärmtak finns knappast. Norra bangården upplevs därför mindre som en del av centralstationen. Från kringliggande viadukter och överdäckningar (och från bebyggelsen) upplevs bangården. Den mest markanta vyn upplevs från Klarabergsviadukten mot bl.a. Cityterminalen och längre norrut mot Norra Bantorget's gamla stationsbyggnad. Dessutom kan man se ut mot den öppna ytan från perrongerna under Cityterminalen.



Nulägesanalys – Gatusekvenser

Upplevelsen av projektområdet sett från det nära stadsrummet

Som en vidare fördjupning analyseras vissa nära vyer från ett sekventiellt perspektiv, d.v.s. som del av en gatusekvens. Metoden tar sin utgångspunkt i att stadsmiljön oftast upplevs genom ett sekventiellt seende som uppstår genom att man på ett eller annat sätt rör sig i rummet. Till grund för analysen ligger den brittiska arkitekten Gordon Cullens idéer kring beskrivning och definition av visuella effekter i det urbana rummet. Cullen hävdar att enskilda arkitektoniska objekt inte kan stimulera de visuella intryck som en ensemble kan göra, samt hur dessa genom sitt förhållande till varandra skapar en konst utöver den rent arkitektoniska. Medan Lynch analysmodell syftar till att beskriva staden som helhet syftar Cullens analysmodell till att analysera stadslandskapet och skildra dess läsbarhet och tydlighet genom 'Serial Vision'. Den optiska synpunkten delas upp i två delar: den existerande vyn och den framträdande vyn.

För att undersöka stadsrummen har en studie av sju gatusekvenser analyserats. Sekvenserna representerar människans rörelse utmed sju utvalda rörelsestråk med direkt vy mot Centralstationsområdet. En sekvens består av en serie av minst tre vyer som visar hur stadsbilden upplevs när man rör sig och närmar sig projektområdet. Därmed ges ett intryck av centralstationens rumsliga relation med den kringliggande stadsstrukturen och taksiluetten.

En sekvens är uppbyggd kring en viktig vy. Den består av flera foton i svart-vitt, där bebyggelsen inom projektområdet markeras med färg, jämte andra delar som är av stor betydelse i sekvensen.

Följande gatusekvenser har studerats (se kartan):

1. Kungsbron mot öster
2. Klarabergsviadukten mot öster
3. Klarabergsviadukten mot väster
4. Stadshusbron mot öster
5. Centralbron mot norr
6. Vasabron mot norr
7. Tegelbacken-Vasagatan mot norr



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 1 – Kungsbron mot öster

Val av sekvens

Rörelsestråket mot norra delen av projektområdet utmed Kungsholms strandstig och över Kungsbron representerar från nära håll en tydlig vy på projektområdets norra bebyggelsefront och öppningen mot bangården, i kombination med en av innerstadens vattenytor.

Upplevelse av stadsrum

Dagens bebyggelsestruktur gör att områdets geografiska förutsättningar och historiska framväxt är fortfarande avläsbara.

1a Spårets läge mellan stenstadsfronten och kajen kan uppfattas från lite längre håll. Innerstadens vattenrum upplevs i kombination med bebyggelsen. Blekholmens bebyggelse framträder som en separat bebyggelsegrupp med vattenkontakt och kontakt med Kungsbron, vilket gör den f.d. ön Blekholmen igenkännbar även om dess utsträckning ändrats. Kungsbrohuset upplevs som dominerande i stadsbilden - och på närmare håll även kv. Mentorn - p.g.a. betydligt högre takfot och avvikande fasader. Området har inte någon sammanhållen skala.

1b Både Cityterminalens och Kungsbrohusets spårorienterade volymer upplevs som mer manifesta på närmare håll och förtydligar spårdragningens riktning genom staden. Cityterminalens västra fasad står fri med synlig takstruktur som trappar ner mot den öppna bangården. Byggnader och överdäckningar utgör bangårdens inramning.

1c Kungsgatan upplevs som en siktlinje in i stenstaden med bl.a. sikt mot Oscarsteaterns torn och en av Kungstornen. Kungsgatans gaturum kantas av Kv. Mentorn och Cityterminalens norra gavel som bildar ett slags (asymmetriskt) portmotiv mot stenstaden.

Sårbarhet

Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan minska läsbarheten av områdets geografiska förutsättningar och historiska framväxt och minska upplevelsen av spårdragningens riktning genom staden, samt begränsa Cityterminalens plats i stadsbilden. Avsevärt högre byggnader än befintliga skulle avvika från den samlade stenstadsstrukturen.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 2 – Klarabergsviadukten mot öster

Val av sekvens

Rörelsestråket från väster mot projektområdets centrala del.

Upplevelse av stadsrum

2a Sekvensen inleds i ett gaturum avgränsat av höghus – Klarabergshuset och Stockholm Waterfront – som kontrasterar mot det framföriggande öppna stadsrummet. Gaturummet är ovanligt brett men många parkerade bilar bidrar ändå till en karaktär av stadsgata. I fonden dominerar Klara kyrka och hotell Continental som högsta byggnader. Även Cityterminalens utstickande södra gavel framträder tydligt. Den låga stationsbebyggelsen är mycket mindre närvarande.

2b Ett öppet stadsrum framträder. I fonden bildar Cityterminalen och hotell Continental en slags portmotiv mot centrala City. Klarabergsgatan fungerar som en siktlinje mot Sergels torg. Stationsbebyggelsen träder fram men underlägsen den höga kringliggande bebyggelsen. Cityterminalens horisontellt betongade fasad och centralstationens rundbågiga gavlar hänvisar till den underliggande spårdragningen.

2c Gaturummets avgränsning är nu mer heterogen och Klarabergsviadukten breddas till en plats med oklar begränsning. Utmed södra sidan finns den låga stationsbebyggelsen, utmed norra sidan den öppna bangården. Cityterminalen upplevs från nära håll som den mest dominanta byggnaden. Stationens bebyggelse är lågmäld och signalerar inte representativ huvudstation. Stationens övre hall är småskalig och byggd i enkla material med flera konkurrerande entréer. Det ursprungliga stationshuset domineras i skala av det bakomliggande hotell Continental och smälter ihop med denna p.g.a. likartade kulörer och fönsterstorlekar. Klarabergsviadukten döljer stationshusets och centralhallens nedre våningar så att deras ursprungliga monumentala karaktär inte kan upplevas.

Sårbarhet

Ny bebyggelse i projektområdet kan påverka vyn mot Klara kyrka, begränsa Cityterminalens dominans i stadsbilden samt ta bort upplevelsen av spårdragningens plats i och riktning genom staden. Om delar av stationsbebyggelsen rivs och inte ersätts med samma funktion kan dess betydelse i stadsrummet minska.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 3

Klarabergsviadukten mot väster

Val av sekvens

Viktigt rörelsestråk från Sergels torg till Centralstationen.

Upplevelse av stadsrum

3a Hotell Continental och Waterfront dominerar stadsrummet med en skala som överstiger annan bebyggelse. Stationshuset upplevs med sin detaljering som avvikande i den moderna omgivningen och trots sin relativt låga byggnadshöjd är den markant, som ett smycke. Den vita fasaden framträder mot Waterfronts mörka fasader.

3b Från Klarabergsviadukten upplevs också Centralplan samt stationshusets hela huvudfasad (syns ej i bild). Här upplevs centralstationskaraktären mycket tydligt. När man korsat Vasagatan vidgas gaturummet på båda sidor så att en tudelad förplats bildas. Platsen är svårbegriplig och irreguljär men får ett värde genom sin funktion för angöring och som förbindelsestråk mellan Centralstationen och Cityterminalen. Platsen har också arkitektoniskt intressanta väggar i form av Stationshuset, Centralhallen och Cityterminalen.

3c Vid fortsättningen kommer byggnad C och Övre hallen mer i fokus samtidigt som det äldsta stationshusets norra gavel och Centralhallen halveras p.g.a. Klarabergsviadukten. Stationens övriga delar har mindre representativitet och hukar nedanför närliggande storskaliga byggnader.

Sårbarhet

Ny bebyggelse i området kan påverka hur tydligt och värdigt stationshuset och centralhallen framträder i stadsbilden. Järnvägens plats i stadsrummet riskerar att minska om Övre hallen och byggnad C rivs, men funktionen kan övertas av nya stationsbyggnader. Sambandet mellan Cityterminalen och Centralstationen och den samlade resandemiljön på platsbildningen kan påverkas negativt om platsens delar bebyggs.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 4 – Stadshusbron mot öster

Val av sekvens

Rörelsestråk från värdekärnan Stadshuset mot projektområdet med markant vy mot projektområdets södra front.

Upplevelse av stadsrum

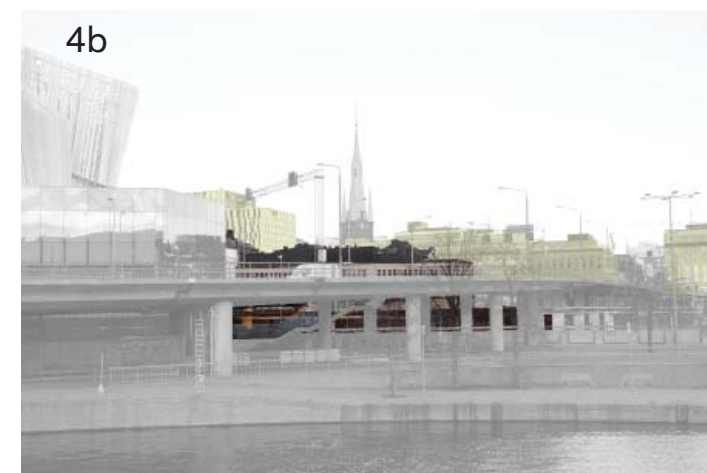
4a Bebyggelsefronten är heterogen. Klarastrandlekens körytor, viadukter, stödmurar samt pelare skärmar av Centralstationen och dess bangård, dominerar vyn samt medför en hårdgjord miljö med betongkaraktär. Waterfronts slutna kongressdel i förgrunden skärmar också av. I bakgrunden framträder Norrmalms samlade bebyggelsefront i form av en rad 1900-talsbyggnader med sammanhållen höjdskala mot Vasagatan. Hotell Continental i höjd med Centralplan avviker med sin nya arkitektur och större skala. Bakom sticker Klara kyrkas torn upp och gör stadens äldre historia synlig i stadsbilden.

4b Fortfarande skymt Centralstationens byggnader, endast stationshusets varierade taklandskap och byggnad C framträder. Bangårdens inkommande och avgående tåg kan upplevas och därmed blir även bebyggelsens nordsydliga orientering begriplig. Centralplanens läge kan förstås genom avståndet mellan stationens taklandskap och bebyggelsen på Vasagatans östra sida. Klara sjös strandlinje är synlig i form av en hårdgjord kaj. Dess avstånd till Klara kyrka i bakgrunden visar hur mycket strandlinjen har flyttats västerut.

4c På närmare håll upplevs något mer av bangården med perrongerna mellan strandledens pelare. Klara kyrka och hotell Continental upplevs som landmärken i bakgrunden.

Sårbarhet

Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan minska läsbarheten av områdets geografiska förutsättningar och historiska framväxt, kan ta bort vyn mot Klara kyrka samt kan ytterligare begränsa centralstationens plats i stadsbilden.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 5 – Centralbron mot norr

Val av sekvens

Den högtrafikerade trafikleden leder rakt mot projektområdets södra front parallellt med järnvägsspåren. Centralbrons placering och dess upphöjda position skapar en bra observationspunkt. En viktig vy som bäst är tillgänglig från bilen.

Upplevelse av stadsrum

5a Stationsområdet upplevs som en egen, något lägre och oregelbunden enklav i en lågpunkt i landskapet nära Riddarfjärden och Kungsholmen. Området är jämfört med kvartersstaden förskjutet norrut vilket poängterar spårdragningens riktning och tågens rörelse mot norr. Bangården och Vasagatan/Centralplan skapar öppna rum på båda sidor om stationen. Stockholm Waterfront bryter med sin storskalighet mot den topografiska anpassningen och bildar ett framskjutet avslut mot söder och ett skarpt avslut mot Kungsholmen. Bangårdens fortsättning norrut kan anas genom t.ex. Kungsbrohuset.

5b-c Ju längre norrut man kommer desto mer skärmar viadukterna av vyn. Trots det framträder stationshusets gavel med sitt solitära läge, vita kulör och stora fönster.

5c-d Den enda plats där man har en vy över alla stationsbyggnader tillsammans med bangården.

Sårbarhet

En överdäckning kan minska den topografiska läsbarheten och upplevelsen av spårens riktning genom staden. Tillägg av byggnader kan läka ihop stadsbilden efter Waterfront, men större och/eller varierande volymer, framför allt med framskjuten placering, kan förta betydelsen av Centralstationens huvudbyggnad.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 6 Vasabron mot norr

Val av sekvens

Vasabron är sedan 1878 den viktigaste vägen mot stationens huvudentre från Gamla stan.

Upplevelsen av stadsrum

6a-c Till höger syns Sheraton som markerar hörnet på rutnätsstaden. Till vänster, på andra sidan av centralstationsområdet, upplevs Kungsholmens topografi och dess gröna front vid Serafimerlasarettet. Projektområdet kan upplevas som en lågpunkt i landskapet mellan Kungsholmen och Norrmalm. Denna bild försvagas dock av Waterfronts närvaro som dominerar genom sin höjd och den obefintliga anpassningen till lågpunkten i landskapet. Centralbron upplevs som en dominant struktur med samma orientering som projektområdet och som verkar leda direkt mot centralstationen. Tegelbackens trafikapparat med slingrande ramper och viadukter har ersatt stationsområdet som front mot vattnet, de skymmer Centralstationen och försvårar orientering i marknivå. Pilplanteringen på kajen skymmer också sikten mot Centralstationen under växtsäsongen. Det är den här planteringen – inte Järnvägsparken - som idag bildar en grön front mot vattenrummet.

Sårbarhet

Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan ytterligare minska läsbarheten av projektområdets geografiska kontext. Pilträden utmed kajen har en relativt kort livslängd som gör att den täta gröna fronten mot vattnet på sikt kan försvinna.



>> Nulägesanalys – Gatusekvenser

Sekvens 7

Tegelbacken/Vasagatan mot norr

Val av sekvens

Vasagatan leder fram till Centralstationens representativa entré. Rörelsen från söder har valts då den utgår från den gamla stadskärnan och både stationsbyggnad och förplats är synliga på distans.

Upplevelsen av stadsrum

7a I hörnet Tegelbacken/Vasagatan dominerar trafikytor och viadukter i förgrunden, men där bakom utgör centralstationsbebyggelsen ett centralt blickfång och då framför allt det ursprungliga stationshuset med sin förplats. Centralplans norra vägg utgörs av hotell Royal Viking vars skala i vyn syns harmonisera med stationshuset. Royal Viking upplevs som en klassisk stenstadsbyggnad på grund av sin anpassade skala och fasader i varmrosa ton. I förgrunden syns även den kvarvarande Järnvägsparken. Den har tappat sin gröna parkkaraktär, men under växtsäsongen bidrar en trädrad längs med Vasagatan med grönska. Den höga skulpturen ”Vem är Mr. Walker?” är dock ett blickfång året runt, både från marken och viadukterna.

7b Herkulesgatans och Vattugatans viadukter skymmer den rymden över Vasagatan och Centralplan men skapar samtidigt en övergång till Centralplan.

7c Efter att ha passerat viadukterna öppnar sig Centralplan och vyn mot Centralstationens ursprungliga byggnad. Den fristående och monumentala byggnaden utgör hela västra sidan av Centralplan och representerar järnvägen i staden. Centralplans markyta upplevs inte som en enhetlig representativ förplats, utan som en heterogen yta som härbärgerar en mängd olika funktioner utan uppenbar samordning. Bl.a. annat delas Vasagatans körfält upp av en trädbevuxen refug som skänker grönska men samtidigt fragmenterar rummet. Centralplan omges till största delen av bebyggelse med sammanhållen takfotshöjd, hotell Continental undantaget.

Sårbarhet

Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan begränsa upplevelsen av stationshuset som fristående monumental byggnad. Högre byggnader i dess närhet kan påverka dess symboliska dominans vid Centralplan.



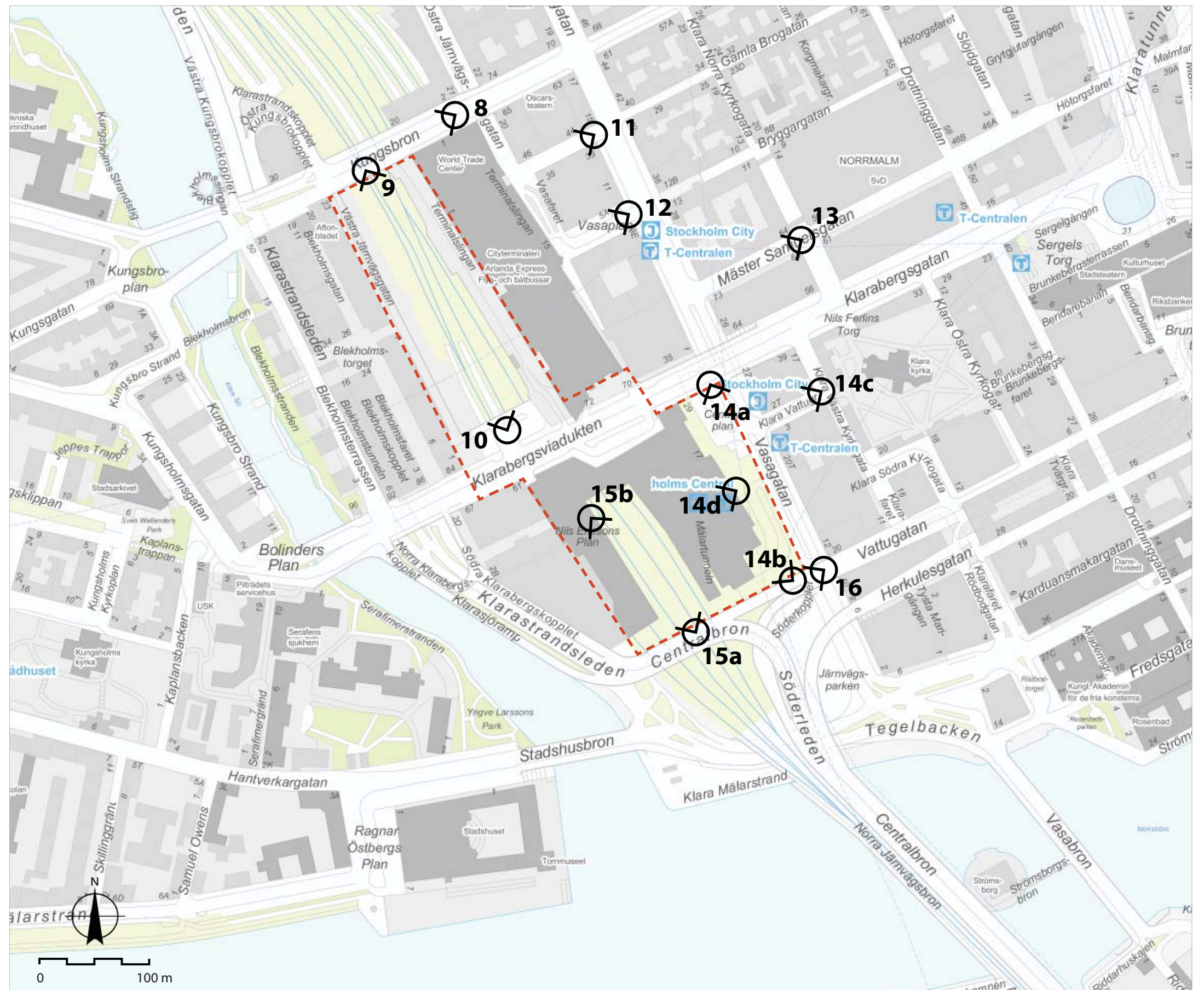
Nulägesanalys – Gatuvyer

Övriga nära gatuvyer

För gatuvyerna som presenteras på följande sidor anses den sekventiella analysen mindre relevant, det är därför de presenteras som självständiga vyer med kort förklarande text.

Följande nära gatuvyer har studerats (se kartan):

- 8. Kungsgatan/Kungsbron mot väster
- 9. Kungsbron mot söder
- 10. Klarabergsviadukten mot norr
- 11. Gamla Brogatan
- 12. Bryggargatan
- 13. Mäster Samuelsgatan
- 14. Centralplan
- 15. Centrala bangården
- 16. Vattugatan mot väster



>> Nulägesanalys – Gatuvyer



Vy 8 - Kungsbron mot väster

Vy på projektområdets norra bebyggelsefront, öppningen mot bangården och Kungsholmens bebyggelsefront. Överdäckning och ny bebyggelse på projektområdets bangård kan täcka öppningen mot bangården.



Vy 9 - Kungsbron mot söder

Den öppna bangården utgör ett stort öppet stadsrum. Tågtrafiken upplevs mitt i staden, sikt finns på kringliggande fasader samt lång siktlinje mot Riddarholmen och Södermalm. Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan minska järnvägens synliga avtryck i staden, skärma av vyn på Cityterminalens intressanta fasad samt kan ta bort siktlinjen mot söder.



Vy 10 – Klarabergsviadukten mot norr

Se kommentarerna under vy 9. Här upplevs en lång vy mot bebyggelsen vid Norra Bantorget, inklusive det f.d. stationshuset. Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan minska järnvägens synliga avtryck i staden, skärma av vyn mot Cityterminalens intressanta fasad samt utsikten mot norr.



Vy 11 – Gamla Brogatan mot väster

Öppningen i Cityterminalens takstruktur i gatans förlängning upplevs som en påminnelse av Brogatans tidigare fortsättning. Även den förskjutna riktningen av Cityterminalen jämfört med rutnätsstaden (Brogatan) upplevs. Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan minska båda dessa upplevelser eller leder till att rutnätsstaden hamnar mot en sluten vägg av bebyggelse.



Vy 12 – Bryggargatan mot väster

Se kommentarer under vy 11.



Vy 13 – Mäster Samuelsgatan mot väster

Se kommentar under vy 11 men här är stadsstrukturens förskjutna riktning inte avläsbar. Dessutom har öppningen förlagts i förlängningen av Mäster Samuelsgatans norra sida som tillkom först vid Citysaneringen. Den ursprungliga gatusträckningens fortsättning västerut markeras inte.

>> Nulägesanalys – Gatuvyer



Vy 14a - Centralplan från Klarabergsviadukten

Härför upplevs stationshuset som stadens monumentala huvudstation, med framdragen placering utan konkurrerande bebyggelse bakom. Stationshusets långa och sammanhållna fasad dominerar över andra byggnader, trots att de är högre. Stationshusets förskjutna orientering jämfört med rutnätsstadens (Vasagatan) är märkbar men ändå svårt att uppleva. Mot söder finns en siktlinje mot Riddarholmen. Programmeringen och utformningen av Centralplan har givit en karaktär av heterogen och brokig trafikplats. Ett värdigt och inbjudande stationstorg som motsvarar stationshusets dignitet saknas i dagsläget.



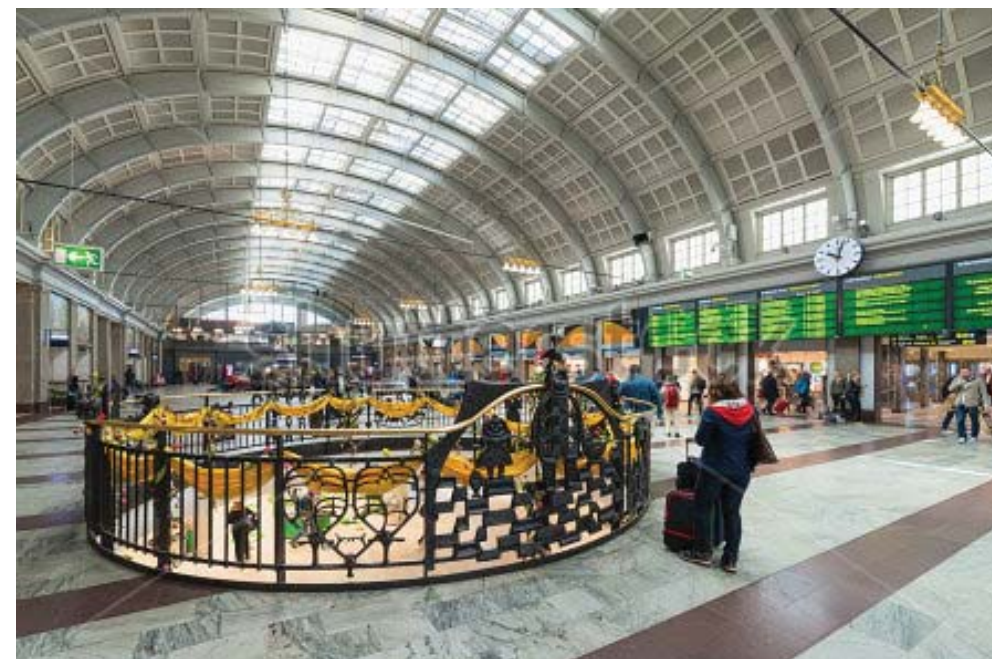
Vy 14b - Centralplan från Vatuugatans viadukt

Se kommentarerna under vy 14a. Här upplevs en siktlinje norrut utmed Vasagatan. Centralplan omges även här av bebyggelse med sammanhållen takfotshöjd fast med undantag av delar av hotell Continental.



Vy 14c - Centralplan från Klara Vattugränd

Även här upplevs huvudstationens monumentala karaktär och värdiga placering. Centralstationen står i denna vy inte fritt. Stockholm Waterfront syns ovanpå takstrukturen. Det visar att högre näraliggande bebyggelse kan påverka stationshusets symboliska dominans.



Vyer 14d - Centralplan - Cenyalhallen - Bangården

De kombinerade tre vyerna nedan illustrerar det rumsliga och funktionella sammanhanget mellan Centralplan, Stationshuset, Cenyalhallen och Bangården som tillsammans ger upplevelsen av Centralstationens resandemiljö.

>> Nulägesanalys – Gatuvyer



Vy 15a – Centrala bangården mot norr

Centrala bangårdsmiljön med perrongerna är en oskiljaktig del av centralstationen. Här sker avfärd och ankomst till Stockholm. Bangårdens öppen karaktär - med de genomgående perrongerna - har en lång platskontinuitet: den utvecklades här från tidigt 1900-talet. Från perrongerna upplevs delar av den kringliggande staden. Mot norr kan anas hur spåren fortsätter mellan Kungsbrohuset och Cityterminalen. I söder kan man blicka mot den öppna rymden över det centrala vattenrummet och Riddarholmen samt Stadshusets torn.

Trots detta saknas i dagsläget en värdig och inbjudande perrongmiljö som motsvarar Centralhallens och Stationshusets dignitet. Vyn visar att Centralhallen och Stationshuset skymms av byggnad C som gör att perrongerna upplevs utan naturligt sammanhang. Överdäckning av centrala bangården kan minska läsbarheten i spårdragningen genom staden och ta bort de kvaliteter som perrongmiljön har idag. På samma gång kan en genomtänkt utveckling bevara kvaliteter och bidra till en värdig och inbjudande resandemiljö i kombination med Centralhallen, Stationshuset och Centralplan.



Vy 15b – Centrala bangården mot söder

Se kommentarer under vy 15a.



Vy 16 – Vattugatan mot väster

Vy utmed projektområdets södra front där Stadshuset dominerar. Överdäckning och ny bebyggelse på bangården kan påverka upplevelsen av Stadshuset som dominerande byggnad.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Riksantikvarieämbetets riksintressebeskrivning av Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115] 1997-08-18 (relevanta uttryck för centralstationsområdet understrukna):

*Motivering:
Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade.
Residensstad, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad. (Stiftsstad, Skolstad).*

*Uttryck för riksintresset:
Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, men särskilt från 1600-talet och framåt. Kungliga miljöer, byggnader för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutioner och annan bebyggelse som sammanhänger med funktionerna som huvudstad och länsstad.*

Den medeltida storstaden med tät stenbebyggelse. Staden mellan broarna, ”Gamla Stan” som i gatunät och bebyggelse främst speglar Stockholms uppkomst och utvecklingen under olika skeden av medeltiden och 1500-talet, med den äldsta delens planmönster av stora oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska ”revbensmönster” med små smala gränder ner till vattnet. Kyrkorna och de

många husen med medeltida murverk, gaturummens och torgens karaktär. Bevarade rester av det äldsta gatunätet på Södermalm. Kyrkor på malmarna, som genom läge, namn och till en del murverk bevarar minnet av medeltidens och 1500-talets stad.

1600-talets starkt expansiva stad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre ”årsring”, med Skeppsbroraden, Nygatskvarteren och slottsområdet. Riddarholmen och Blasieholmen. Det stora reglerings- och utbyggnadsområdet på malmarna, med planstruktur: kyrkor, offentliga byggnader och bostäder. Den förindustriella stadens spridning av verksamheter och sociala skiktning i boendet.

Områden med stenhushusen från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet, både för aristokratin, den nya klassen av rika borgare och för ett lägre borgerligt skikt - stads-palats, malmgårdar, borgargårdar samt även äldre parker och inslag av grönska. De lägre samhällsklassernas småskaliga trähus i stadens dåvarande ytterkanter och otillgängliga delar.

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder. Villastaden, nya typer av offentliga byggnader, folkrörelsebyggnader och -miljöer, kommunaltekniska anläggningar och parker. Genombrotts-gator och områden planlagda som ”ny stadsdel” i enlighet med 1874 års byggnadsstadga. Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling.

Lärkstaden, Diplomatstaden, Birkastan, Röda Bergen, Kungsgatan och andra miljöer som återspeglar stadsplanering och bebyggelseutvecklingen under århundradets inledande årtionden. Terränganpassade planer, storgårdskvarter, men även fullföljandet av den äldre rutnätsskeden. Parkanläggningar och grönska, innerstadens koloniträdgårdar. Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet, Slussen och Hötorgscity. Smalhusområdet Abessinien i Hjorthagen.

Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen och Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen.

Kontor, bankpalats, försäkringsbolag, varuhus och andra handels- och näringslivets byggnader.

Industrimiljöer som speglar Stockholms betydelse som industristad alltsedan 1600-talet, bland annat Barnängen, Kungliga Myntet, Ludvigsberg, Almgrens sidenväveri och de många bryggerierna.

Det vetenskapliga, intellektuella och religiösa livets byggnader och miljöer. Observatoriet, den gamla tekniska högskolan och byggnader och miljöer som hör samman med det gamla universitetsområdet. Byggnader för akademier och lärda samfund. Bibliotek, utställningslokaler och de många museerna. Institutionsbältet på Norra Djurgården. Bergianska trädgården.

Nöjetslivets, samvarons och rekreationslivets

byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar; Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang. Anrika restauranger och värdshus, ordenshus och lokaler för olika sällskap, Skansen, Fåfängan, idrottsanläggningar, parker och flänörstråk. Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktmark. Utvärdshus, slott och villor med omgivande parker från 1600- och 1700-talen och senare.

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara ”årsringarna” i stadsväxten. Stenstadens tydliga yttre gräns. Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och historiska personer.

Uttryck för Riksintresset relevanta för centralstationsområdet

Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden

Centralstationsområdet har sedan dess tillkomst på 1870-talet utgjort en kommunikationsmässig nod i staden. I och med sammanbindningsbanan och centralstationen skapades moderna centrumfunktioner utanför Stadsholmen. Till stationens närhet flyttade till exempel posthantering, livsmedelshantering, hotell och tidningshus. Utvecklingen mot ett modernt centrum tog ett stort kliv i och med tunnelbana, ny infrastruktur och citysanering. Centralstationsområdet ingår som en del i det moderna city och har därför utvecklats kontinuerligt. Storleken på Centralstationen och city är en manifestation av Stockholms roll som kommersiellt centrum i landet.

I centralstationens närhet finns Stockholms stadshus som rymmer viktiga förvaltnings- och ceremoniella funktioner. Tillsammans med dess representativa placering och uttryck är stadshuset inte bara en symbol för Stockholm som huvudstad utan även för Sverige.

1600-talets starkt expansiva stad

Centralstationsområdet befinner sig till stora delar på mark som inte fanns vid 1600-talets stadsplanläggning. Likväl utgick den stadsplanestruktur som under 1700-talet utvecklades i området delvis från den intilliggande 1600-talsrutnätsstaden. Idag är 1600-talet igenkännbart i området genom gatusträckningar såsom Vattugatan, Klarabergsgatan och Kungsgatan. Cityterminalen långsträckta volym delas upp genom glasade stråk som utgör en slags fortsättning på intilliggande öst-västliga gatorna Gamla Brogatan, Bryggargatan och Mäster Samuelsgatan.

I områdets närhet ligger Klara kyrka som är en av Stockholms äldsta kyrkor och på vilken plats det under medeltiden fanns ett kloster. Klara kyrkas torn är väl synligt i stadsbilden.

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder... nya typer av offentliga byggnader...Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.

Sammanbindningsbanan och Centralstationen var viktiga uttryck och även en motor för industrialiseringen, moderniseringen och urbaniseringen som skedde under 1800-talets andra hälft. Stationsbyggnaden är ett exempel på en ny sorts offentlig byggnad som sedan länge skyddas som byggnadsminne. Centralplan, Stationshuset, Centralhallen och bangården med dess perronger bildar tillsammans en helhet som är viktigare än varje del för sig.

Öster om stationsområdet utvecklades en reglerad stadsbebyggelse med utgångspunkt från 1600-talets rutnätsmönster. Även den representativa och storskaliga stationen ingår med sin begränsade hushöjd i den samlade täta stenstaden. Till stationen hör dess offentliga förplats och dess park. Något senare utvecklades Vasagatan till en trädbevuxen huvudgata efter Lindhagenplanen. Även Kungsgatan breddades och leddes över spåren med en viadukt.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling... Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande

1900-talets stadsbyggande görs sig främst gällande i området genom de olika kommunikationssätt som utvecklats i området. Utvecklingen av järnvägen, citysaneringen, tunnelbanan och prioriteringen av bilismen genom breddning av gator och utbyggnad av trafikleder präglar centralstationsområdet med omgivning.

Bebyggelseutvecklingen på 1900-talet inom programområdet avspeglas främst i Centralstationens utveckling där stationshuset har byggts på och nya volymer kommit till, medan stationens fasadarkitektur på typiskt stockholmsvis har förenklats. Längs med Vasagatan ligger representanter för jugendstilen; Oscarsteatern, funktionalismen; Esseltehuset, modernismen; Vasahuset (Mercedeshuset) och hotell Sheraton och postmodernismen; Cityterminalen/World Trade Center och hotell Royal Viking. Postmodern och nyfunktionalistisk bebyggelse återfinns även på Blekholmsterrassen.

Sjöfarts-, handels- och industristaden... handelns och näringslivets byggnader.

Runt om centralstationsområdet finns kontors - handels- och hotellbyggnader från olika tider som avspeglar läget i city vid kommunikationsnoden för spårburen trafik. Cityterminalen med World Trade Center i direkt anslutning till området är en särpräglad postmodern byggnad vars funktionsblandning och tillkomst speglar finanssektorns framväxt och byggboomen under 1980-talet.

Andra stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Värna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet.

Centralstationsområdet har ett framträdande läge nära Riddarfjärden och är synligt från många utsiktspunkter från söder. Järnvägens dragning innebär både en anpassning till lågpunkten i landskapet genom den nordsydliga dalgången mellan Kungsholmen och Norrmalm/Vasastan och ett betvingande av de topografiska förutsättningarna genom byggande av broar och tunnlar genom centrala staden.

På samma sätt har järnvägsbarriären som förutsättning tvingat upp genomkorsande gator på viadukter och på så vis skapat ett konstgjort landskap.

Den omgivande staden har en sammanhållen begränsad byggnadshöjd som följer landskapets stigning norrut och som syns som en trappning från utsiktspunkter på söder. Lågpunkten i landskapet och frånvaron av högre bebyggelse i området möjliggör vidsträckta vyer genom området.

De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten- Stenstadens tydliga yttre gräns.

Centralstationsområdet har aldrig hört till den gängse stenstaden. Utfyllnadsområdet har istället använts för industrier fram till dess att bangården och tillhörande funktioner expanderade. Järnvägsfunktionen har drivit fram förändringar i högre takt än i omgivningen vilket avspeglar sig som ett modernt stråk mitt i staden.

Bangården utgjorde länge Norrmalms yttre stenstadsgräns, men genom överdäckningar av bangården samt stenstadsbebyggelse på Blekholmsterrassen (även Stockholm Waterfront) har denna gräns otydliggjorts. Istället upplevs Norrmalm och Kungsholmen som sammanbyggda i höjd med centralstationsområdet.

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden

Centralstationsområdet har ett framträdande läge mitt i staden och är synligt från utsiktspunkter från framför allt söder, men även från norr. Viktiga landmärken i form av Stadshuset och Klara kyrka finns i områdets närhet. Waterfront är ett sentida landmärke som tar stor plats i siluetten.

Vidsträckta vyer genom området gör att man genom området norrut kan se det uppbrutna taklandskapet på Norrmalm, Vasastan och Östermalm och söderut taklandskapet på Riddarholmen och Södermalm.

> > Kulturhistoriskt värde

Viktning av värden och värdebärare i förhållande till betydelse för riket, staden och närmiljön

Viktningen i detta avsnitt syftar till att skapa möjlighet till en nyanserad diskussion om områdets kulturhistoriska värden i den förändringsprocess som pågår. Fokus är värden och värdebärare för riksintresset. De värdebärare som viktas behandlas i föregående avsnitt som uttryck för riksintresset vid centralstationsområdet. Det är viktigt att notera att myndighetsbedömningen av påtaglig skada hos riksintresset ligger hos länsstyrelsen.

I viktningen görs en bedömning av vilka värdebärare som har betydelse för riket och där en ovarsam hantering skulle kunna leda till påtaglig skada på riksintresset. Ytterligare värdebärare, som kan kopplas till riksintressebeskrivningen har visserligen identifierats men av viktningen framkommer att dessa inte bedöms ha samma betydelse för riket. Däremot kan de ha stor betydelse för staden och/eller närmiljön. Vilka företeelser som är av betydelse för riket, staden eller närmiljön beror på vilken kunskap och upplevelse de kan förmedla, samt på hur välbevarade och tydliga de framstår. Värdebärare som listas som av betydelse för riket har även betydelse för staden och närmiljön. Värdebärare som listas som av betydelse för staden har även betydelse för närmiljön men inte för riket. Värdebärare som listas som av betydelse för närmiljön har inte bedömts ha betydelse för staden eller riket.

Riket

Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden

- Funktionen som centralstation och kommunikationsnod
- Storleken på Centralstationsbyggnaden inklusive stora vänthallen och förplatsen Centralplan.
- Stadshuset

Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder... nya typer av offentliga byggnader...Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.

- Stationsbyggnaden som ett exempel på en ny sorts offentlig byggnad tillsammans med den representativa förplatsen. Den ingår med sin begränsade byggnadshöjd samtidigt i den samlade täta stenstaden.
- Spårdragningen som speglar det sena 1800-talets modernisering och stadsutveckling.
- Vasagatan och Kungsgatan som huvudgator huvudgator efter Lindhagenplanen.
- Centralplan, Stationshuset, Centralhallen och bangården med dess perronger bildar tillsamman en helhet som är viktigare än varje del för sig.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling... Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande

- Bebyggelseutvecklingen på 1900-talet avspeglas främst i Centralstationens utveckling där stationshuset har byggts på och nya volymer kommit till, medan stationens fasadarkitektur på typiskt stockholmsvis har förenklats. Längs med Vasagatan ligger representanter för 1900-talets bebyggelseutveckling av olika dignitet.Jugendstilen representeras av Centralposten och Oscarsteatern,

>>Kulturhistoriskt värde

Riket

funktionalismen av Esseltehuset, modernismen främst av Vasahuset och hotell Sheraton och postmodernismen av Cityterminalen och hotell Royal Viking.

Sjöfarts-, handels- och industristaden... handelns och näringslivets byggnader.

- Cityterminalen

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet.

- Spårens dragning i landskapets lågpunkter och fortsättningen söderut med sammanbindningsbanans broar och tunnlar som betvingar av de topografiska förutsättningarna. Broarna begränsar och bildar fronter vid vattenrummen.
- Centralstationsområdet har ett framträdande läge nära Riddarfjärden och är synligt från många utsiktspunkter från söder. Den omgivande staden har en sammanhållen begränsad byggnadshöjd som följer landskapets stigning norrut och som syns som en trappning från utsiktspunkter på söder.

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden

- Lågpunkten i landskapet och frånvaron av högre bebyggelse i området möjliggör vidsträckta vyer genom området från det centrala vattenrummet. Siluetten norrut präglas av det uppbrutna taklandskapet på Norrmalm, Vasastan och Östermalm.
- Olika landmärken t.ex. Stadshuset, Klara kyrka, Bonnierhuset, Vasahuset, Hötorget, Rådhuset, Johannes kyrka, Kungstornen

Staden

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling... Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande

- Centralstationsområdet med omgivning präglas av 1900-talets olika kommunikationssätt som utvecklats i området. Utvecklingen av järnvägen, citysaneringen och byggandet av tunnelbanan. Planeringen som utgått från bilismen med breddning av gator och utbyggnad av trafikleder, t.ex. Klarabergsviadukten, Kungsbroarna, Centralbron, Klarastrandsleden, trafikspagettin vid Tegelbacken. De funktionella, storskaliga strukturerna har en genomtänkt utformning och är viktiga delar av Stockholms historia, men har inte något utpräglat arkitektoniskt uttryck, utgör inte någon innovation för tiden, samtidigt som de förstör kontakten med vattnet.

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet.

- Järnvägens dragning är en anpassning till lågpunkten i landskapet genom den nordsydliga dalgången mellan Kungsholmen och Norrmalm/Vasastan. Längs med krönet på dalgången har höga hus placerats, t.ex. St. Erikspalatsen, Bonnierhuset och porthusen vid Hornsberg. Fronten mot Klara sjö är viktig för staden, särskilt möjligheten till vattenkontakt på Kungsholmssidan och vid Blekholmsterrassen. Det centrala vattenrummet och delar som syns från det centrala vattenrummet har pekats ut som av riksintresse för kulturmiljövården. De nyss nämnda delarna omfattas inte av det centrala vattenrummet eller är synliga från det centrala vattenrummet.
- Förläggningen av järnvägen till landskapets lågpunkt har utgjort en barriär som tvingat upp genomkorsande gator på viadukter och på så vis skapat ett konstgjort landskap som utgör intressant stockholmshistoria.

Staden

De tydligt avläsbara "årsringarna" i stadsväxten- Stenstadens tydliga yttre gräns.

- Bangården har sedan den tillkom begränsat stenstadens utbredning på Norrmalm, även om stenstaden fortsatt på kungsholmssidan. Senare bebyggelse och överbyggnader har gjort denna gräns tydlig i det aktuella området.
- Stationsfunktionen har (särskilt genom begränsad tillgång till ytor) drivit fram förändringar i högre takt än i omgivningen vilket avspeglar sig som ett modernt stråk mitt i staden.
- Bostads- och kontorsbebyggelsen i postmodern och nyfunktionalistisk stil från 1990-talet på Blekholmsterrassen är en liten tydlig årsring. Stadsplaneringen är dock mera ett uttryck för en lösning för ett byggande på en komplicerad plats än den representerar postmodernt stadsbyggande.

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden

- Lågpunkten i landskapet och frånvaron av högre bebyggelse i området möjliggör vidsträckta vyer genom området från norr. Siluetten söderut över bangården präglas av det uppbrutna taklandskapet på Riddarholmen och Södermalm.
- Landmärken i form av Waterfront och Orgelpipan från 2000-talet .

Närmiljön

1600-talets starkt expansiva stad

- Stadsplanestrukturer i området som utvecklats från den intilliggande rutnätsstaden från 1600-talet i form av antydda gator tvärs genom Cityterminalen.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling... Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande

- Bebyggelseutvecklingen på 1980-talet avspeglas i Centralstationens utveckling med en övre entre mot Klarabergsviadukten, en byggnad som senare har decimerats.
- Den runda trafikledningsbyggnaden är en karaktärsfull solitär byggnad i postmodern stil som relaterar till bangården men saknar relation till övriga staden.
- Ombyggnaden av Ilgodset på 2010-talet har minskat dess kulturhistoriska värde så att byggnaden främst har ett värde i sin närmaste omgivning.

Sammanfattande kommentarer och slutsatser

Påverkan på järnvägen och dess bebyggelse

Överdäckning av centralstationsområdet har varit aktuellt i perioder ända sedan 1920-talet, då man efter långdragna utredningar beslöt att låta stationen, trots begränsat expansionsutrymme och barriärverkan i staden, vara kvar på sin plats. Det har resulterat i att bebyggelsen i området ofta förnyats som ett svar på ändrade funktionskrav och att mer än halva bangården inom det aktuella området har överdäckats under senare delen av 1900-talet. En fortsatt överdäckning är ur detta perspektiv logisk och konsekvent, liksom tillförsel av ny bebyggelse i området.

- En överdäckning får inte hindra en fortsatt järnvägsfunktion.

En överdäckning mellan Klarabergsviadukten och Kungsgatan skulle dölja järnvägens fysiska uttryck i staden på en begränsad sträcka som till mer än hälften redan har däckats över av Cityterminalen och Klarabergsviaduktens utvidgning norrut. Resemiljöns dagsljusinsläpp skulle försvinna, men den befintliga överdäckningen har redan skapat en källarmiljö med begränsad representativitet och upplevelsevärde vid de befintliga perrongerna. En överdäckning skulle således kunna utföras utan att särskilda kulturhistoriska värden påverkas negativt.

En överdäckning mellan Vattugatan och Klarabergsviadukten skulle dölja järnvägens fysiska uttryck i staden på en begränsad sträcka, som redan delvis är överdäckt, men fortfarande skulle huvuddelen

av spårens väg genom staden genom stan stå synlig. Däremot skulle det i staden visuella sambandet mellan stationsbyggnad och bangård kunna försvagas och kvaliteterna i perrongmiljön i form av rumslighet och utblickar mot det centrala vattenrummet, Riddarholmen och Stadshuset minska. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader kan påverkas negativt av en överdäckning. En överdäckning lik Cityterminalens skulle innebära en icke representativ resandemiljö som därigenom degraderar järnvägens historiska roll som motor för kommunikations- och stadsutveckling.

- Bevara förståelsen för järnvägsspårens förläggning till den nordsydliga dalgången med tydlig riktning norrut och deras samband med stationen.
- Ta hänsyn till de byggnadsminnesmärkta stationsbyggnaderna, deras synlighet i stadsbilden och deras funktion som rumsbildare vid Centralplan och Klarabergsviadukten.
- Bibehåll den representativa och kulturhistoriskt intressanta resandemiljön och utveckla den med kvalitet i hela sekvensen från den formella Centralplanen, genom stationshuset och centralhallen till bangården.

Den planerade utvecklingen kan medföra rivning av Centralstationens senast tillkomna byggnader. Dessa ingår inte i byggnadsminnet. De har i Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering åsatts ett begränsat kulturhistoriskt värde eller ännu inte klassificerats.

Centralstationens Övre hall vid Klarabergsviadukten från 1980-talet utgör en mindre rest av ett större

byggnadskomplex som under 2000-talet ersatts av Stockholm Waterfront. Övre hallen har en enklare karaktär, men med kvaliteter såsom en skala anpassad till dalstråket och Centralstationens äldre delar samt en pedagogisk utformning där de bågformade gavlarna anknyter till järnvägsfunktionen.

Centralstationens byggnad C tillkom på 1950-talet men dess kontorsfunktion har idag inte något tydligt samband med järnvägsfunktionen. Arkitekturen som med åren förenklats är på modernistiskt vis generell och knyter inte på ett tydligt sätt an till järnvägsmiljön. Byggnaden står som en barriär mellan Centralhallen och bangården och dess utsträckning söderut förtar delvis upplevelsen av stationshuset i vyer från sydväst. Dess ventilationsuppbyggnader på taket är dominerande och läses samman med huvudbyggnadens tak. Byggnaden har dock vissa kvaliteter såsom en anpassad skala och en konsekvent långsträckt och horisontellt betonad arkitektur som understryker spårens riktning. Byggnadstypen representerar också den sista årsringen av stationsbebyggelse från mitten av 1900-talet.

- Bevara entréfunktionen och det funktionella sambandet med Centralstationen och Cityterminalen vid Klarabergsviadukten och låt nya järnvägsbyggnader tydligt redovisa sambandet med järnvägsfunktionen.
- Anpassa nya byggnader i höjd och utsträckning så att stationshuset och centralhallen bibehåller eller återfår sin plats i stadsbilden. Det kan t.ex. innebära att byggnader inte dras fram längre söderut än stationshuset.

- Utforma ny bebyggelse så att det ursprungliga stationshuset fortsatt framstår som den dominerande och rumsskapande byggnaden på Centralplans västra sida. Detta är särskilt viktigt när man befinner sig på Centralplan.

Centralplanen har utvecklats till en relativt osammanhängande plats med begränsad representativitet. Stationsparkens gröna och rekreativa funktion har i och med trafiklösningarna i stort sett försvunnit.

- Återge centralplanen en högre grad av öppenhet och representativitet och samordna de funktioner den måste inrymma.
- Öka inslaget av grönska i projektområdet, t.ex. återskapa en grön front mot vattenrummet.

Påverkan på övrig bebyggelse

Tillkommande bebyggelse på en ny överdäckning kan påverka byggnader med särskilt kulturhistoriskt värde och byggnader med särskilt framträdande arkitektur på Norrmalm. Vi bedömer att påverkan begränsas till byggnader i projektområdets omedelbara närhet. Därmed påverkas inte heller bebyggelsemiljöer på Norrmalm som utgör värdekärnor.

En överdäckning med bebyggelse kan påverka Cityterminalen. Dess plats i stadsbilden har redan minskat i och med Waterfront building, kvarteret Mentorn och det högre Kungsbrohuset. Tillkommande bebyggelse skulle även kunna påverka upplevelsen av långfasaden från norr och gavelfasaden från söder. En

>>Sammanfattande kommentarer och slutsatser

överdäckning kan påverka byggnadens arkitektur och funktion.

- Ta hänsyn till Cityterminalens betydelse som kommunikationsnod.
- Låt Cityterminalen fortsatt stå fri utan motbyggnader.
- Låt intilliggande byggnader skalmässigt anknyta till Cityterminalens takfotshöjd. Detta bidrar även till ett harmoniskt gaturum runt byggnaden.
- Ta hänsyn till Cityterminalens struktur med representativa entréer och entréplatser och interiöra offentliga rum.
- Bygg inte oreflekterat bort södra gaveln i stadsbilden. Dess hallmotiv anknyter till järnvägsfunktionen och fungerar förstärkande och orienterande för järnvägsstationen i stadsbilden.

Stockholm Waterfront är en anläggning som bryter mot flera av stadsbyggnadsprinciperna i Stockholm. Den dominerande, storskaliga och solitära byggnaden längst i väster på Norrmalm tar föga hänsyn till vare sig landform, landmärken eller det generellt sett låga stenstadssammanhanget. Även om byggnaden ännu inte klassificerats hör den till stadsbilden och dess debatterade tillkomsthistoria kan på sikt bli historiskt intressant.

- Skapa ett harmoniskt sammanhang med Waterfront, och då särskilt den skulpturalt utformade kongressdelen.
- Ge Stockholm Waterfront med hjälp av överdäckningen en starkare samband med stenstaden på Norrmalm som kan mildra dess dominans.

Påverkan på Stockholms särdrag; årsringar, topografi, vyer, siluett och landmärken (värdekärnan Stadshuset), fronten mot vattenrummet (värdekärna)
Från den centrala stadsarkipelagen och vyer söderifrån som är av riksintresse bedöms en överdäckning mellan Kungsgatan och Klarabergsviadukten med bebyggelse i höjd med eller understigande Kungsbrohusets höjd inte ha någon negativ påverkan på stadsbildens särdrag. Ny bebyggelse på en överdäckning skulle utgöra en ny årsring i stadsstrukturen. Om byggnader uppförs till en höjd liknande Waterfront Building eller högre kan upplevelsen av Gamla stans topografi och siluettskapande taklandskap från Fjällgatan påverkas negativt. Från Skinnarviksberget och Montelius väg kan djupet i stadsbilden med Norrmalms taklandskap försvinna och därmed upplevelsen av landskapets stigning norrut. Från Västerbron kan landmärkena Hötorgshusen och Klara kyrka döljas eller minska i betydelse.

I vyn från Barnhusbron i norr, en utsikt som ligger utanför värdekärnan det centrala vattenrummet, kan en överdäckning mellan Kungsgatan och Klarabergsviadukten redan med måttligt hög bebyggelse blockera vyn genom området och ta bort det långa siktdjupet mot Södermalm och Riddarholmen med dess landmärken Katarina kyrka och Riddarholmskyrkan. Det öppna dalrummet påverkas i begränsad omfattning när avgränsningen mot söder blir skarpare och förskjuten norrut och upplevelsen av Blekholmsterrassen som en reminisens av den mindre ön Blekholmen försvinner.

Bebyggelse högre än Kungsbrohuset skulle avvika från den sammanhållna bebyggelseskalan i vyn. Enstaka högre byggnader skulle i kraft av sin symbolverkan kunna höja sig över mängden byggnader. I Stockholms stads program för city öppnas upp för framtida bebyggelse även längre norrut i dalgången, vilket skulle minska effekten av byggnation inom norra delen av centralstationsområdet.

- Låt tillkommande bebyggelse signalera en ny årsring i staden, samtidigt som anpassning görs till innerstadens struktur, skala och bebyggelsesätt.
- Låt Kungsbrohuset utgöra en likare för en generell högsta höjd norr om Klarabergsviadukten.
- Ge eventuella högre symbolbyggnader en placering som inte påverkar omgivande landmärken negativt och på ett smäckert sätt tecknar sig i siluetten.

En överdäckning mellan Vattugatan och Klarabergsviadukten löper större risk att påverka stadsbildens särdrag negativt, sedd från utsiktspunkter över det centrala vattenrummet. Läget närmast Klarabergsviadukten tål bebyggelse i en större skala än idag, men om skalan närmar sig Stockholm Waterfronts kontors- och hotellvolymerna riskerar den djupa vyn mot stadslandskapets stigning norrut att försvinna. Landmärket Vasahuset kan påverkas negativt, men utgör inte siluettens viktigare byggnader i vyer från söder och har i och med Cityterminalen förlorat sin gränsskapande funktion mot bangården. En högre skala kan även påverka Gamla stans småskaliga siluett med viktiga landmärken sett från Fjällgatan. Någon enstaka högre

byggnad skulle i kraft av sin symbolverkan kunna höja sig över mängden byggnader.

Tillkommande bebyggelse längst söderut i centralstationsområdet kan minska siktdjupet i landskapets lågpunkt och därmed dalgången som förstärks av spårdragningens riktning. Även eventuell bebyggelse söder om projektområdet kan påverka upplevelsen av landskapsrummet negativt. Tillkommande bebyggelse i södra delen riskerar även att påverka upplevelsen av Stadshuset och stadshustornet som landmärke negativt.

- Låt bebyggelse närmast Klarabergsviadukten väsentligt understiga Stockholm Waterfronts hotell- och kontorsdelar i höjd.
- Utforma tillkommande byggnader och byggnadsvolymer så att de utgör en värdig fond till Stadshuset, t.ex. genom att undvika storskalig dominerande fasadarkitektur och expressiva volymer.
- Håll bebyggelsemassan i huvudsak så låg att siktdjupet ovanför den består och tillåt eventuell högre bebyggelse endast dölja begränsade delar av landskapet.
- Låt tillkommande bebyggelse längst i söder ha en nedtrappad lägre skala som bygger vidare på landskapets lågpunkt och riktning.
- Utforma bebyggelsen med tanke på en harmonisk front mot det centrala vattenrummet.

Källor

Tryckta källor

Litteratur

Alrenius, C.A. & Horn, Cleas (1971): Stockholms Central 100 år. Utgivits av stationschefen Stockholms Central, Dan Ekström

Berggrund, Lars & Bårström, Sven (2014): De första stambanorna – Nils Ericsons storverk. Sveriges Järnvägmuseum Gävle.

Bergman, P.C. & Mörner, S. & Nay A. (1870): Sammanbindnings-banan genom Stockholm. Inskannad version på Stockholmskällan.

Rosander, K. & Karlsson, L.O. & Bergkvist, J. (2005): Järnvägen 150 år, 1856-2006. Informationsförlaget Banverket.

Björkman, Hans & Ekström, Gert (2012): Stockholms järnvägar. Miljöer från för och nu. 2. Centralstationen och Norra stambanan. Trafik-Nostalgiska Förlaget.

Dufwa, Arne (1985). ”Broar och viadukter: Stadshusbron”. Stockholms tekniska historia: Trafik, broar, tunnelbanor, gator. Stockholms gatukontor och Kommittén för Stockholmsforskning.

Dufwa, Arne och Pehrson, Mats (1989): ”Snöröjning, renhållning, återvinning”, Stockholms tekniska historia, Stockholmsmonografier 62:IV, Stockholms stad

Friman, Helena (2011): Stockholm svart på vitt. Fotografier från innerstaden 1860-1960. Stockholmia Förlag.

Högberg: Stockholms historia I-II

Kock, Wolfram (1952) Kungl. Serafimerlasarettet 1752-1952 – En studie i svensk sjukvårdshistoria, Jönköping

Kungliga Järnvägsstyrelsen (1927): Stockholms centralstation, dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1925-1927. Skrift utgiven av Kungliga järnvägsstyrelsen 1927.

Inskannad version på <http://www.ekeving.se/p/sth/cst/1927/index.html>

Sandin, Gunnar (2012): Vägen till Citybanan. Spårfrågan mellan Norr och Söder under 150 år. Stockholmia Förlag

Stockholms gatunamn

Wikström, Lars (1975) Kungsholmen intill 1700-talets början, Stockholm

Rapporter/Tidskrifter

Centralen - studier i området kring Stockholms Centralstation, Konsthögskolans arkitekturskola 1989

Stockholms Stadsmuseums byggnadsinventeringar Kungsholmen östra.

Tidningen Arkitektur

Program för City 2030, Stockholms stad, remissutgåva

Otryckta källor

Byggnadsnämndens arkiv, Stockholm (BNA)

Kungliga biblioteket (KB)

Lantmäteriet

Stockholms stadsarkiv (SSA)

Stockholms stadsmuseum, Digitala stadsmuseet (SSM)

Stockholmskällan

Stockholms stadsbyggnadskontor (SBK)

Wikimedia

Flickr

Intervju med Bengt Ahlqvist 2017-10-04