

SOCIAL KONSEKVENSANALYS

Samrådsförslag till detaljplan för Centralstaden,
del av fastigheten Norrmalm 5:3 m fl.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Om SVA-processen i Centralstaden	3
Syftet med den sociala konsekvensanalysen	3
Analysunderlag	3
Rapportens struktur	3
Summering av resultatet från nulägesanalysen	4
Effektmål och projektmål för SVA i Centralstaden	5

SOCIAL KONSEKVENSPANALYS

Effektmål 1: Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt	8
Effektmål 2: Centralstaden ska vara en enkel bytespunkt	16
Effektmål 3: Centralstaden ska ha friytor för alla	20
Effektmål 4: Centralstaden ska ha trygga stadsrum	24
Effektmål 5: Centralstaden ska ha en av Stockholms mest levande stadsrum	29
Effektmål 6: Centralstaden ska vara en variationsrik destination	34
Summerad måluppfyllnad	38

SLUTSATSER

KONTAKTPERSONER

Anna Arén, Stockholms stad
Anna Bergström, Jernhusen

KONSULTER PÅ SPACESCAPE

Tobias Nordström, uppdragsansvarig
Karin Lobo Lundgren
Alexander Ståhle
William Öman

INLEDNING

OM SVA-PROCESSEN FÖR CENTRALSTADEN

SVA är Stockholms stads modell för socialt värdeskapande stadsplanering. Modellen syftar till att underlätta för plan- och exploateringsenheten att nå stadens mål om social hållbarhet (Från delad till enad stad – Översiktsplanering för social hållbarhet, Stockholms stad 2016).

- I första steget genomförs en nulägesanalys för att undersöka det befintliga områdets förutsättningar för socialt värdeskapande.
- I nästa steg definieras effektmål som beskriver vad man vill uppnå och projektmål som konkretiserar hur planförslaget kan bidra till att nå effektmålen.
- I följande steg av SVA-processen genomförs sociala konsekvensanalyser (SKA) för att kontinuerligt utvärdera planförslagens måluppfyllnad och ge medskick för hur kommande planförslag bättre kan bidra till socialt värdeskapande.

I planprojektet Centralstaden startade SVA-processen 2018 med en nulägesanalys. Efter det togs effektmål fram som även användes i programmet för det parallella uppdraget för planområdet. Effektmålen och projektmålen har sedan dess använts för att utvärdera parallella uppdrag till aktuellt samrådsförslag. Under våren 2024 kompletterades den tidigare nulägesanalysen även med en barnkonsekvensanalys (BKA). Samtliga utredningar inom SVA-processen för planområdet har skett i nära dialog mellan Stockholms stad, Jernhusen och Spacescape.



Processteg för socialt värdeskapande analys (SVA) för Centralstaden under perioden 2018-2025

SYFTET MED DEN SOCIALA KONSEKVENSPANALYSEN

Syftet med den sociala konsekvensanalysen är att utvärdera samrådsförslagets bidrag till socialt värdeskapande och ge medskick till hur sociala värden kan vidareutvecklas i det vidare planarbetet.

ANALYSUNDERLAG

Som grund för den sociala konsekvensanalysen har följande underlag använts:

- Illustrationsplaner (27 juni 2024)
- Trafik-PM (arbetsmaterial 4 februari 2025)
- Plangenomgång för SBK (9 september 2024)
- Arkitekturprogram (arbetsmaterial 13 februari 2024)

ANALYSOMRÅDE

För att möjliggöra rättvisa kvantitativa jämförelser mellan nuläge, resultatet av det parallella uppdraget och planförslaget har samma geografiska gräns använts. Av den anledningen skiljer sig analysområdet från aktuell planområdesgräns och inkluderar även östra sidan av Terminalslingan, mer av Vasagatan i söder, friytan under den överbyggda delen av Cityterminalen vid Klarabergsviadukten och mer av Klarabergsgatan.

RAPPORTENS STRUKTUR

I rapportens första del beskrivs resultatet från nulägesanalysen och efterföljande framtagna effekt- och projektmål. I en andra del kartläggs skillnaden i förutsättningar för socialt värdeskapande mellan idag och med samrådsförslaget utbyggt. I den avslutande delen av rapporten summeras måluppfyllelsen tillsammans med medskick om hur enskilda stadsrum och området som helhet bör utvecklas för att i än högre grad bidra till en socialt värdeskapande stadsutveckling.

SUMMERING AV RESULTATET FRÅN NULÄGESANALYSEN 2019

Nulägesanalysen av planområdet identifierade både kvaliteter och utmaningar med den fysiska miljön idag. Analysen av förutsättningar för socialt värdeskapande baserades på en webbenkät, fokusgruppsintervjuer, observationer och stadsmiljöanalys och summerades utifrån översiktsplanens fyra mål för stadsbyggande.

Resultatet utgjorde ett underlag till vidare formulering av effektmål och projektmål.

EN VÄXANDE STAD

Brist på service, kultur och bostäder som skulle bidra till att levandegöra området över dygnet. Det finns stora målpunkter inom området men de saknar ofta aktiva och publika bottenvåningar.

EN SAMMANHÄNGANDE STAD

Många, inte minst unga ungdomar, upplever att det är svårt att orientera och röra sig i området till fots och med cykel till följd av bilprioriterade gaturum och nivåskillnader.

GOD OFFENTLIG MILJÖ

Stora problem med otrygghet i de offentliga stadsrummen inom planområdet. Överbyggda ytor, buller, brist på grönska, sittplatser och belysning gör stadsrummen mindre trivsamma att stanna upp på. Få kvällsaktiva verksamheter och låga kvällsflöden bidrar till otrygghet.

EN KLIMATSMART OCH TÅLIG STAD

En tredjedel av analysområdet utgörs av trafikyta samtidigt som planområdet i princip saknar grönytor. Både boende och arbetande vill se att kollektivtrafiken blir mer attraktiv med tydligare entréer och enklare byten.

EFFEKTMÅL OCH PROJEKTMÅL FÖR SVA I CENTRALSTADEN

Effektmålen i SVA-processen ska vara kopplade till översiktsplanens fyra stadsbyggnadsmål: en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö, klimatsmart och tålig stad. Effektmålen definierar vad ett projekt ska bidra med för att stärka de sociala värdena utifrån de brister som nulägesanalysen identifierat.

Utifrån resultatet av nulägesanalysen diskuterades val av effektmål under en gemensam workshop med staden, Jernhusen och Trafikverket 2019. I nästa steg preciserades projektmål under en workshop med staden och Jernhusen 2022. Syftet med projektmålen är att de ska tydliggöra hur effektmålen för socialt värdeskapande ska uppnås.

Projektmålen ska vara mätbara för att möjliggöra enkel uppföljning och påvisa den förflyttning som skett från nuläge via tidigare planförslag och fram till färdig plan när det gäller att uppnå effektmålen. Projektmålen ska samtidigt vara anpassade till projektets särskilda förutsättningar och vara vägledande inför vidare bearbetningar av planförslaget. Inte minst ska projektmålen beröra aspekter av den byggda miljön som i forskningen visat sig ha betydelse för det specifika sociala värde som efterfrågas.

På följande två sidor redovisas framtagna projektmål per effektmål och hur de regleras via plankarta eller avtal.

Effektmål i SVA-modellen för Centralstaden

1. Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt
2. Centralstaden ska vara en enkel bytespunkt
3. Centralstaden ska ha friytor för alla
4. Centralstaden ska ha trygga platser
5. Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande stadsrum
6. Centralstaden ska vara en variationsrik destination

Effektmål	Projektmål	Vidare hantering i plankarta eller avtal
1: Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt	Centralstadens gång- och cykelnät ska ha ett korsningsavstånd på max 120 meter.	Regleras i plankarta genom byggrätternas begränsning. De allmänt tillgängliga gångstråken säkerställs och regleras också genom X-områden i plankartan.
	Gångbanebredder ska uppfylla de som anges i Gata Stockholm.	Regleras inte i plankarta, inför utbyggnad kommer staden ställa krav på gångbanebredd. Plankartan anger däremot totala gatubredder som kan påverka möjligheten att uppnå krav på gångbanebredd. X-områdenas bredd regleras i plankartan.
	Minst 80 % av den totala gatuytan ska vara prioriterad för gående och cyklister.	Regleras inte i plankarta, inför utbyggnad kommer staden ställa krav på tillräckligt stora ytor prioriterade för gående och cyklister.
Effektmål 2: Centralstaden ska vara en enkel bytespunkt	Gångavståndet mellan de viktigaste resemålpunkterna ska inte vara längre än 200 meter.	Intre helt reglerat i plankarta då vissa av gångförbindelserna sker genom stationsmiljön.
	För en god tillgänglighet med cykel ska det finnas minst 490 cykelparkeringsplatser för resenärer inom 100 meters gångavstånd från stationsentréerna.	Regleras inte i plankarta. Staden kommer att ställa krav på detta inför utbyggnad.
	Kring de större och mindre stationsentréerna ska det finnas minst 500 kvm respektive 100 kvm sammanhängande offentlig friyta för möten, vistelse och väntan.	Reglerat med byggrätternas placering och prickmark i plankartan.
Effektmål 3: Centralstaden ska ha friytor för alla	Minst 15 % av planområdet ska bestå av offentlig friyta.	Friyta regleras som prickmark i plankartan. Krav på kvalitet och sociotopvärden genom arkitekturprogrammet.
	Krontäckningen ska vara minst 10%.	Regleras inte i plankarta. Ställs krav på via arkitekturprogrammet.
	Andelen grönyta ska vara minst 5 %.	Regleras inte i plankarta. Ställs krav på via arkitekturprogrammet.

Effektmål	Projektmål	Hantering i plankarta eller avtal
Effektmål 4: Centralstaden ska ha trygga platser	Avståndet mellan entréer i gatuplan ska vara max 25 meter Samtliga stadsrum ska ha god överblick över omgivningen.	Entrétäthet regleras inte i plankarta men tydliggörs/ställs krav på genom arkitekturprogrammet.
	Andelen aktiva och publika bottenvåningar ska vara minst 80 %.	Plankartan ställer krav på publika lokaler i bottenvåning.
	Gångnätet ska aldrig vara längre än 50 meter till närmsta korsning där det är möjligt att välja alternativ väg.	Korsningstäthet i utemiljön regleras via plankarta.
	Andelen överbyggd utemiljö ska vara max 7 %.*	Reglering av öppna ytor genom prickmark etc i plankarta.
Effektmål 5: Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande platser	Dagbefolkning ska vara minst 120 personer per hektar.	BTA för Centrumverksamheter som inrymmer dagbefolkning regleras i plankartan.
	Nattbefolkning ska vara minst 120 personer per hektar.**	Hotell möjliggörs men kravställs inte i planen.
	De offentliga platserna ska ha ett stadslivsvärde i snitt på minst 80 av 100.***	Inte reglerat i plankarta.
Effektmål 6: Centralstaden ska vara en variationsrik destination	Det ska vara minst 10 000 kvm lokalyta i gatuplan.	Plankartan ställer krav på publika lokaler i bottenvåning.
	Minst 10 % av ytan i området ska kunna användas och vara lämpligt utformad för evenemang.	Inte reglerat i plankarta.
	Minst två av de omgivande landmärkena ska vara synliga från de större stationsentréerna.	Reglerat via byggrätternas placering samt vegetationens placering.

* Med överbyggd utemiljö avses utemiljö där överhäng är djupare än höjden samt utemiljö under brokonstruktioner.

** I nattbefolkning ingår boende i omgivande stadsdelar, hotellbesökare och arbetade inom kvällsaktiva verksamheter.

*** För att beräkna en plats stadslivsvärde används verktyget Stadslivsindex. Stadslivsindexet bygger på mätbara indikatorer kopplade till platser utformning och omgivning. Verktyget kan tillämpas både på befintliga och planerade stadsrum och ger ett summerat stadslivsvärde på mellan 0 och 100. Ett värde på 80 indikerar en plats som upplevs som "livlig".

EFFEKT MÅL 1: Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt

Att Centralstaden är gång- och cykelvänlig innebär att det är lätt att röra sig och lätt att hitta, att stadsmiljön upplevs som rymlig, trygg och säker och att det är enkelt att parkera sin cykel nära entréer. Särskild uppmärksamhet ska riktas till de funktionsvarierade och deras möjlighet att röra sig mellan olika gatunivåer.

Projektmål

Centralstadens gång- och cykelnät ska ha ett korsningsavstånd på max 120 meter. Gångbanebredder och cykelbanebredder ska uppfylla de som anges i Gata Stockholm. Minst 80 % av den totala gatuytan ska vara prioriterad för gående och cyklister.

Måluppfyllnad

Med planförslaget 2025 har stora steg tagits för att uppnå effektmålet om att Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt. Avståndet mellan korsningar för gående minskar från 170 meter till 99 meter. 100 % av cykelnätet får hög standard (66 % idag). Men fortsatta brister i standarden för gående innebär att effektmålet inte fullt ut uppfylls. 88 % av gångnätet har en hög standard medan projektmålet är 100 %. Andelen av gatuytan som är prioriterad för gående och cyklister är 75 % medan projektmålet är 80 %. För att uppnå effektmålet skulle bredare trottoarer behövas längs Klarabergsgatan och Vasagatan samt en reglering av Nils Ericsons Plan som gångfartsområde.

Nulägesanalysen (2019) visade att många, inte minst barn, upplever att det är svårt att orientera och röra sig i området till fots och med cykel till följd av bildominerade gaturum och nivåskillnader.

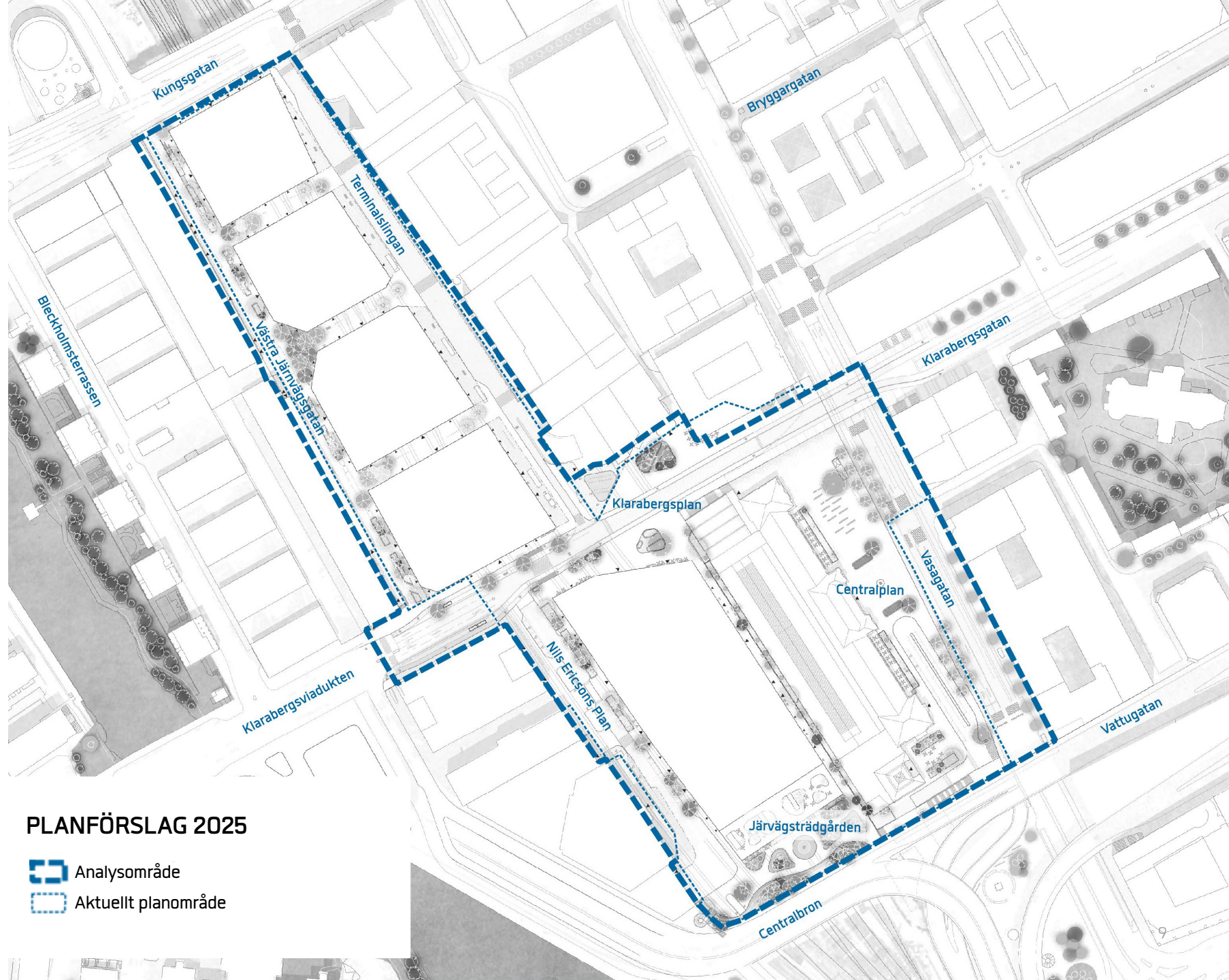
UPPDATERADE PROJEKTMÅL SEDAN 2022

Projektmålet "Andel gång-cykelyta" har bytt namn till "Prioriterad yta för gående och cyklister" för att även inkludera gångfartsområden.

ANALYSOMRÅDET

För att möjliggöra rättvisa jämförelser mellan nuläget, parallellt uppdrag 2022 och planförslaget 2025 har samma geografiska gräns för analysområdet använts.

Av den anledningen skiljer sig analysområdet från aktuell planområdesgräns. Analysområdet inkluderar även östra sidan av Terminalslingan, mer av Vasagatan i söder, friytan under den överbyggda delen av Cityterminalen vid Klarabergsviadukten och mer av Klarabergsgatan.



PLANFÖRSLAG 2025



Analysområde



Aktuellt planområde

KORSNINGSTÄTHET FÖR GÅENDE LÄNGS GATUNÄTET

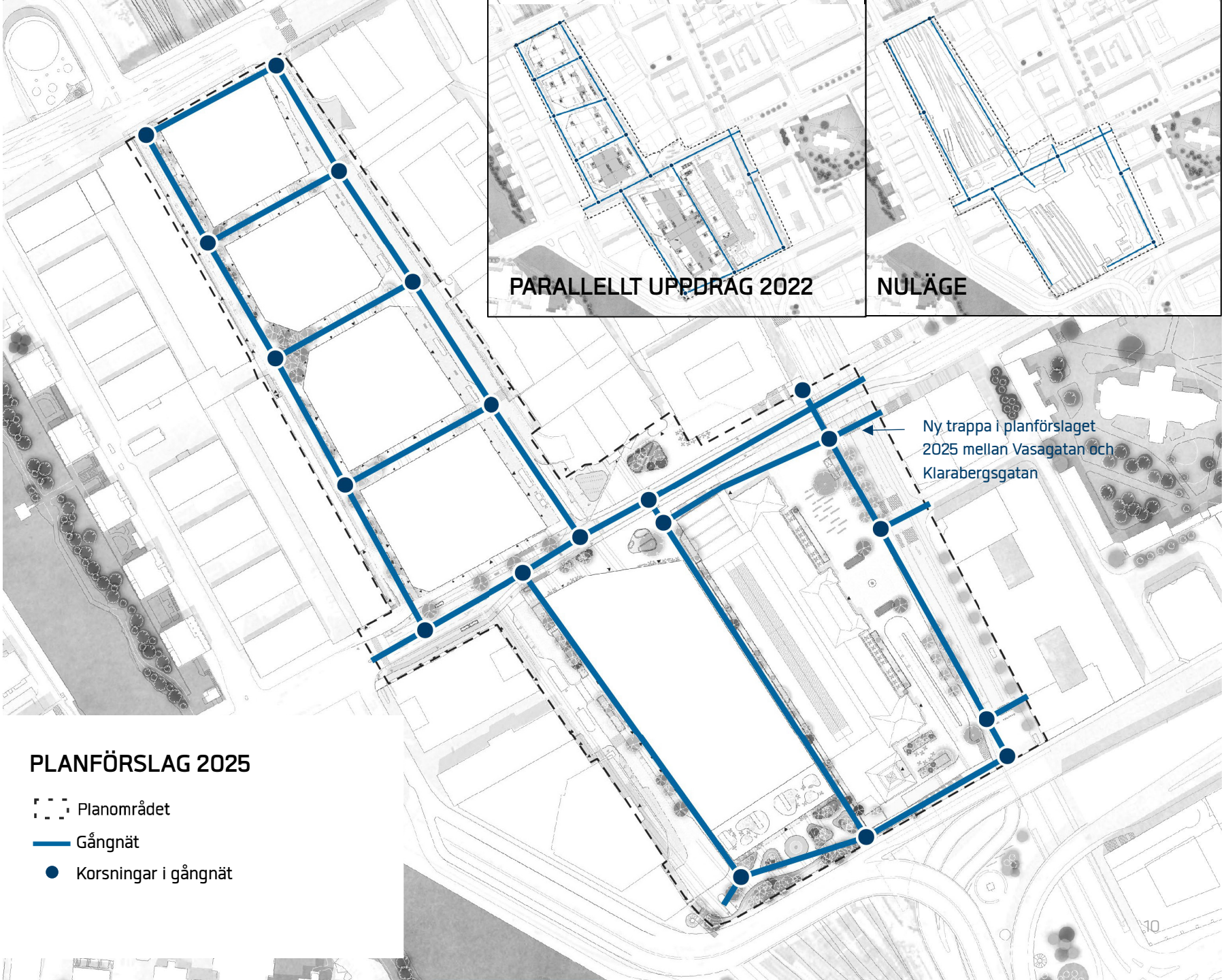
Projektmål uppfylls

I jämförelse med nuläget minskar korsningsavståndet med 40 %. Detta beror på fler nya gator i den norra delen och fler kopplingar mellan Vasagateplanet och Klarabergsgateplanet.

Analysresultat

Meter mellan korsningar längs gatunätet för gående (gångnätets längd/antal korsningar).

Nuläge	170 m
Parallellt uppdrag 2022	126 m
Planförslag 2025	99 m
Projektmål	120 m



ANDEL AV GÅNGNÄTET MED HÖG STANDARD

Projekt mål uppfylls inte

Andelen av gångnätet med hög standard ökar i jämförelse med nuläget. För att nå projekt målet skulle gångbanornas bredd behöva öka med 0,5 meter på flera ställen längs Klarabergsgatan och upp till 1,5 meter längs en mindre del av Vasagatan. Givet den redan yteffektiva gatutformningen och behovet av cykelbanor pekar analysen på ett behov att ökade gatubredder. En reglering av Nils Ericsons Plan som gångfartsområde med gemensamt golv skulle öka standarden för gående ytterligare.



Förbättringen av gångnätet får stor betydelse för barn och ungas möjlighet att röra sig i området.

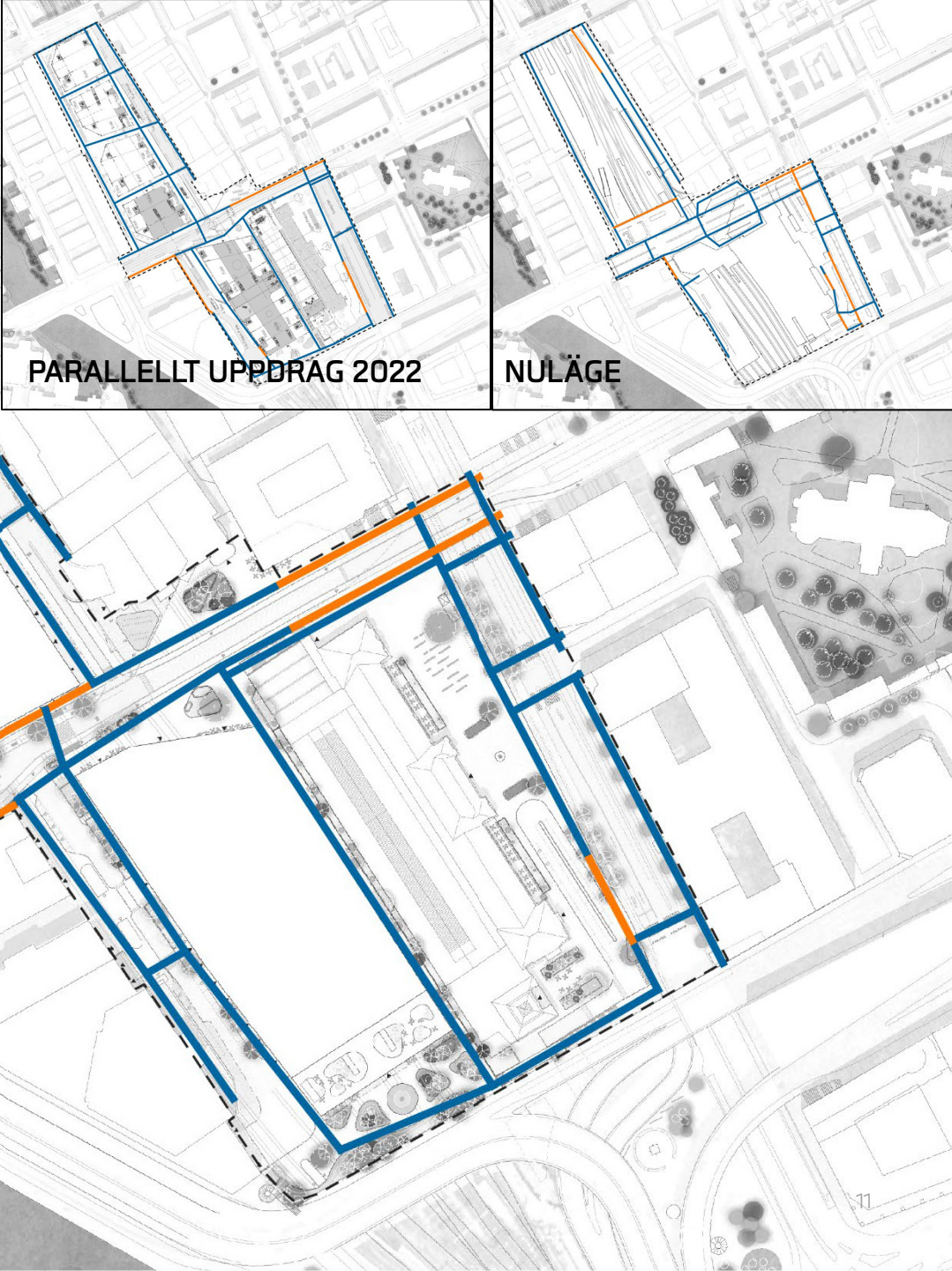
Analysresultat

Gångbanebredd enligt Gata Stockholm (3,5 meter huvudgata, 5 meter längs huvudgata med stora gångflöden (Vasagatan och Klarabergsgatan) och 2,5 meter längs lokalgator.

Nuläge	81 %
Parallellt uppdrag 2022	88 %
Planförslag 2025	88 %
Projekt mål	100 %

PLANFÖRSLAG 2025

- Planområdet
- Gångväg uppfyller gångbanebredd
- Gångväg uppfyller ej gångbanebredd



ANDEL AV CYKELNÄTET MED HÖG STANDARD

Projektmål uppfylls

Med planförslaget från 2025 uppfyller 100 % av cykelnätet uppsatta kriterier för hög standard. Betydande förbättringar av cykelnätet har skett längs både Kungsgatan, Klarabergsgatan och Vasagatan.

I ett långsiktigt perspektiv skulle cykelnätet även kunna utvidgas söderut genom en utformning av gångfartsområde längs Nils Ericsons Plan och Vattugatan. Det skulle avsevärt öka cyklisternas tillgänglighet i City.

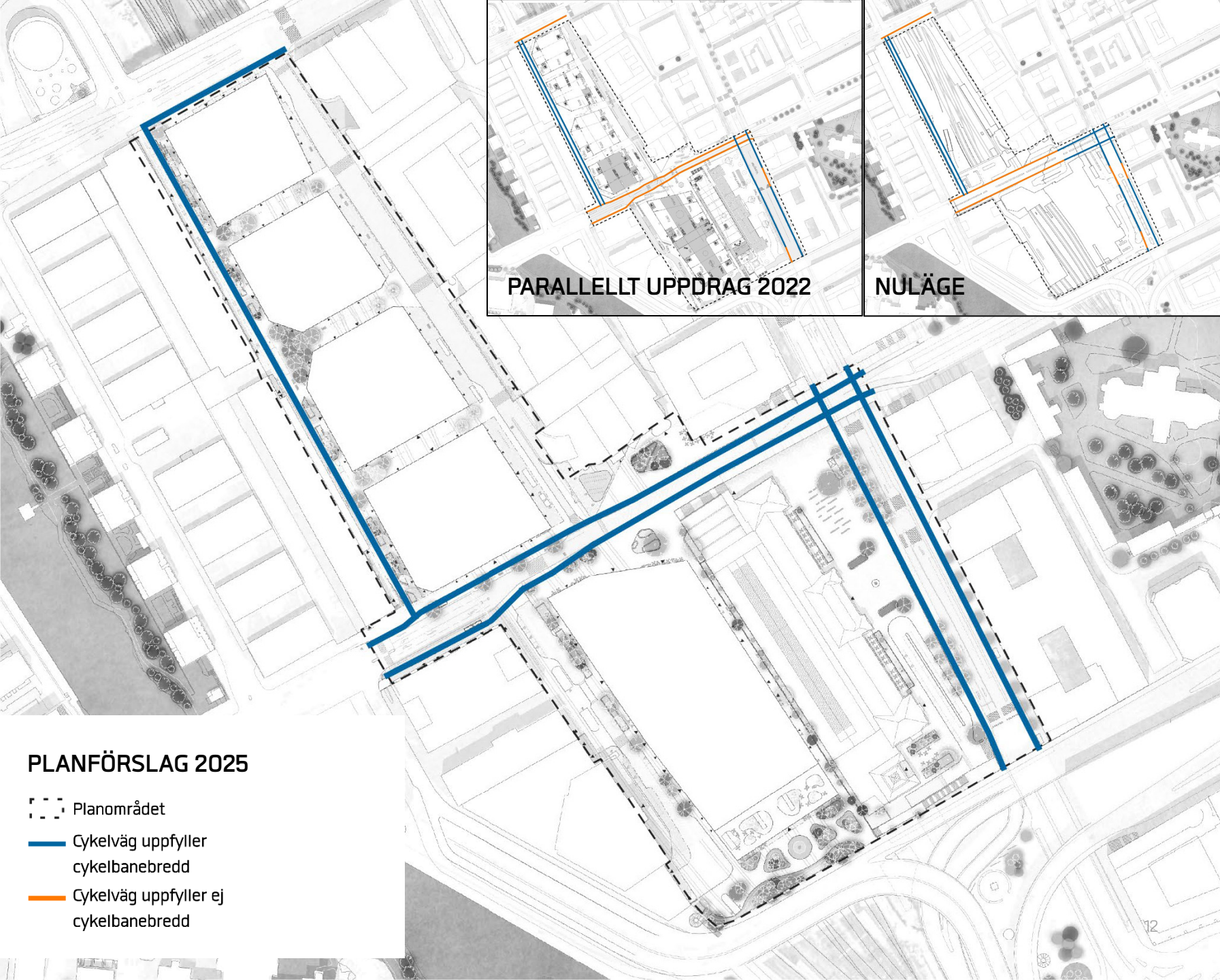
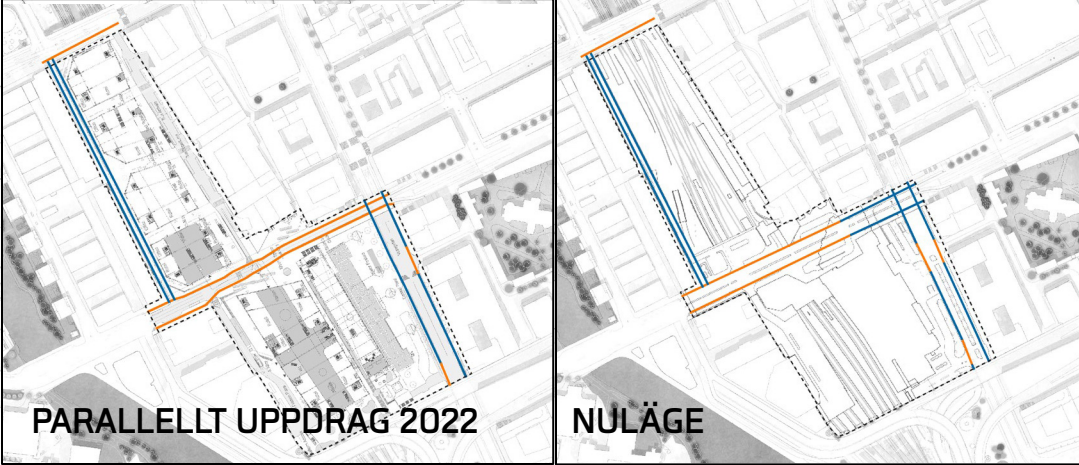
Analysmått

Andel av cykelnätet som uppfyller hög standard vad gäller trafiksäkerhet (minst 2,25 meter enkelriktad cykelbana längs Klarabergsgatan och Vasagatan eller gångfartsgator)

Nuläge	66 %
Parallellt uppdrag 2022	35 %
Planförslag 2025	100 %
Projektmål	100 %

PLANFÖRSLAG 2025

- Planområdet
- Cykelväg uppfyller cykelbanebredd
- Cykelväg uppfyller ej cykelbanebredd



PRIORITERAD YTA FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

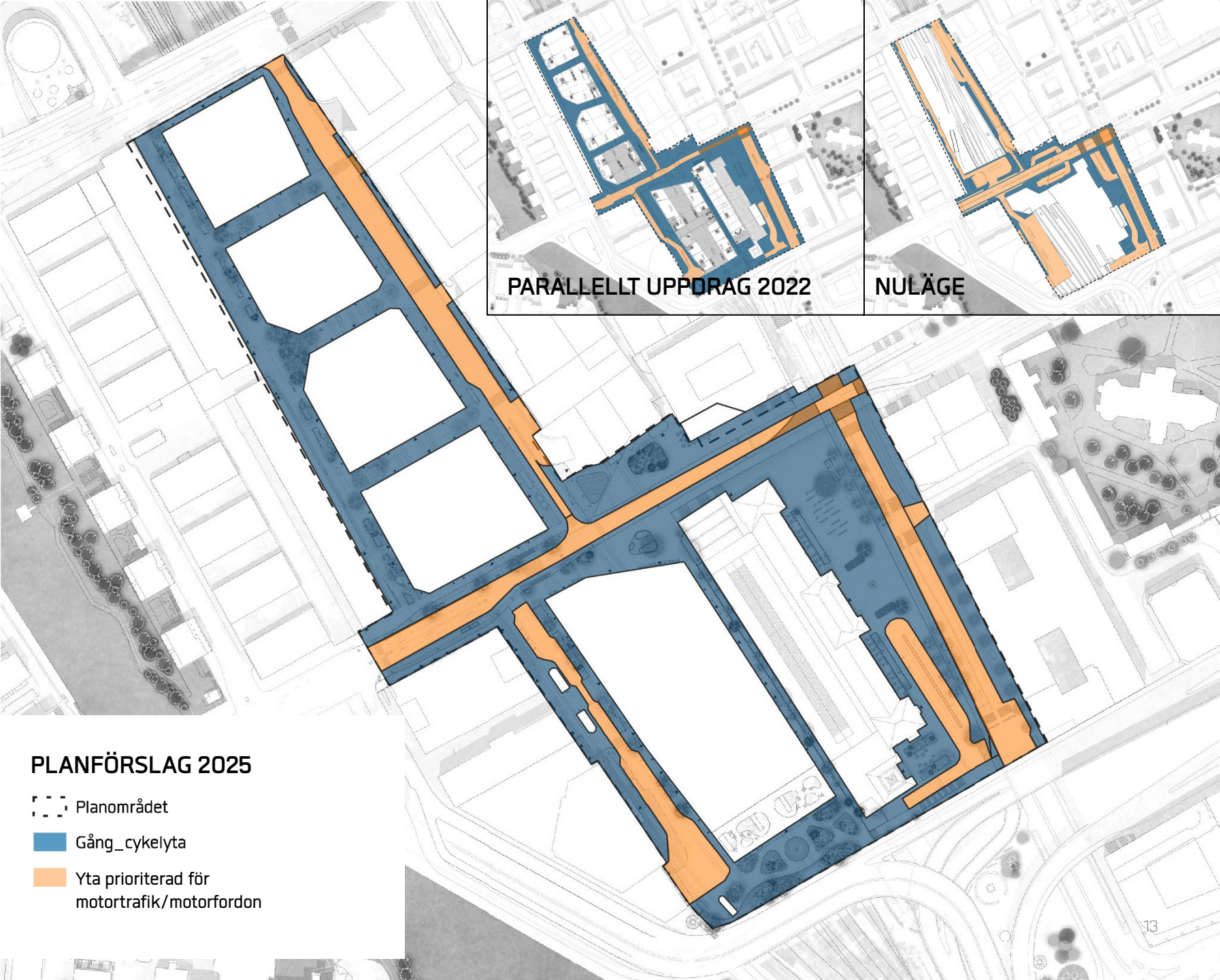
Projektmålet är nära att uppfyllas

I relation till nuläget har andelen prioriterad gång-
cykelyta näst intill fördubblats, vilket pekar på en
betydligt mer gång- och cykelvänlig stadsdel än
idag. För att planförslaget fullt ut ska nå
projektmålet skulle även Nils Ericsons Plan
behöva utformas som gångfartsområde. Även om
lastbilstrafikens anspråk på tillgänglighet under
vissa tider på året och dygnet behöver mötas
borde ändå platsen kunna utformas som
gångfartsområde med sammanhållen
markbeläggning i ett plan och utan kantstenar.
Det skulle på ett betydande sätt öka de gåendes
prioritet och öka platsens vistelsevärde.

Analysresultat

Andel av total gatuyta som är prioriterad för gående
och cykel (trottoar, cykelbana, cykelfält, gånggata och
gångfartsområde,).

Nuläge	41 %
Parallellt uppdrag 2022	73 %
Planförslag 2025	75 %
Projektmål	Minst 80 %



GÅNGNÄTETS TILLGÄNGLIGHET

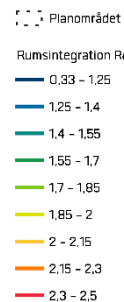
Ett mer aktivt och visuellt överblickbart gatustråk mellan Vattugatan, Järnvägsträdgården och Nils Ericsons Plan skulle bidra till att öka den upplevda närheten till Centralstaden samt stärka potentialen för gångtrafikens genomströmning i området som helhet.

Analysen av gångnätets tillgänglighet fokuserar huvudsakligen på i vilken utsträckning planförslaget, trots omgivande barriärer som vägar, vattenytor och storskaliga kvarter, kan utveckla ett mer sammanhängande gångnät för hela staden. Resultatet visar att inga nya kopplingar av betydande värde för tillgängligheten mellan stadsdelarna skapas inom det aktuella området. Dock verkar planförslagets gatustruktur kunna möjliggöra nya, längre sammanhängande gatustråk, förutsatt att detta kombineras med ytterligare förändringar strax utanför nuvarande analysområde.

Analysmått

Analysen av gångnätets tillgänglighet sker med hjälp av Space syntax-måttet rumsintegration. Med måttet mäts hur olika stadsrum i en stad hänger ihop. Axialkartan som används till underlag består av siktlinjer längs gångnätet. Rums-integration beräknas genom att analysera hur många riktningsförändringar som krävs för att nå ett stadsrum från andra stadsrum. Färre steg innebär högre centralitet. Även om måttet inte kan kopplas till ett mätbart projektmål, används det här för att bedöma hur väl planförslaget förbättrar tillgängligheten till omgivande stadsdelar.

PLANFÖRSLAG 2025



Under förutsättning att biltrafiken längs Centralbron minskar över tid och en omvandling av Vattugatan till levande gångvänlig gata möjliggörs, skulle Centralstaden via Järnvägsträdgården och Nils Ericsons Plan kunna utgöra en viktig länk i ett nytt längre sammanbindande stråk mellan Brunkebergstorg och Kungsholmen.

I den kontexten vore en utformning av Järnvägsträdgården som möjliggör att siktlinjen från förlängningen av Vattugatan når fram till södra delen av Nils Ericsons Plan önskvärd. På så vis kan den upplevda närheten till södra delen av Centralstaden öka betydligt. I en kontext där biltrafiken minskat längs Centralbron vore det även önskvärt med ett mer öppet gränssnitt mellan Vattugatan och Järnvägsträdgården för att öka den lokala överblicken och vägvalsfriheten.

En annan förbindelse med potential att överbrygga befintliga barriärer är ett nytt gångstråk mellan Bryggargatan i öster och Kungsbros strand i väster. En sådan lösning skulle kräva en ny koppling genom Cityterminalen och en gång- och cykelbro över Karlbergskanalen. Dock, med hänsyn till de kvarstående höjdskillnaderna längs stråket samt dess mer perifera läge, är det sannolikt att denna förbindelse får en mer lokal betydelse jämfört med en förlängning av Vattugatan via Centralstaden till Kungsholmen.

UTZOOMAD KARTA MED PLANFÖRSLAG FÖR 2025



EFFEKT MÅL 2: Centralstaden ska vara en enkel bytespunkt

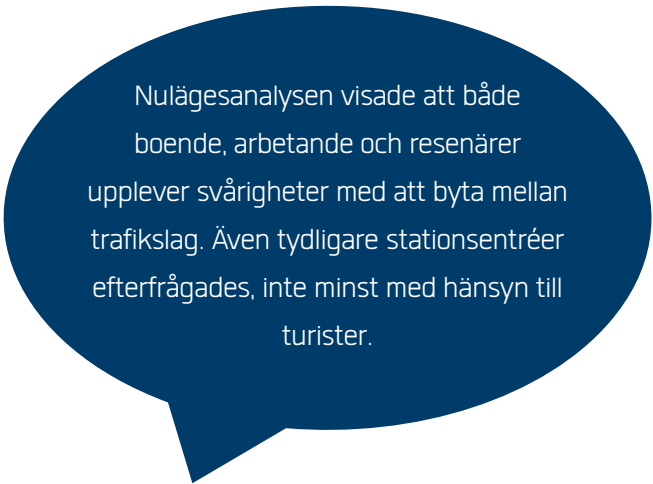
En enkel bytespunkt innebär att det är korta avstånd och lätt att hitta mellan samtliga trafikslag (fjärrtåg, pendeltåg, tunnelbana, bussar, taxi, cykelparkeringar, huvudgator). Kopplingar mellan hållbara mobilitetslösningar ska prioriteras. Särskild uppmärksamhet skall ges funktionsvarierade som skall ha likvärdig tillgänglighet som övriga resenärer. Gångflöden och kopplingar mellan de olika trafikslagen ska i möjligaste mån ske i stadsmiljön för att berika stadslivet och bidra till trygghet.

Projektmål

Gångavståndet mellan de viktigaste rese målpunkterna ska inte vara längre än 200 meter. För en god tillgänglighet med cykel ska det finnas minst 490 cykelparkeringsplatser för stationsresenärerna inom 100 meters gångavstånd från stationsentréerna. Kring de större och mindre stationsentréerna ska det finnas minst 500 kvm respektive 100 kvm sammanhängande.

Måluppfyllnad

Med planförslaget 2025 uppfylls effektmålet om en enkel bytespunkt. Både målvärden för gångavstånd mellan rese målpunkter, utrymme utanför stationsentréer och antal cykelparkeringsplatser för stationsresenärer uppfylls.



Nulägesanalysen visade att både boende, arbetande och resenärer upplever svårigheter med att byta mellan trafikslag. Även tydligare stationsentréer efterfrågades, inte minst med hänsyn till turister.

GÅNGAVSTÅND MELLAN CENTRALA RESEMÅLPUNKTER

Projektmål uppfylls

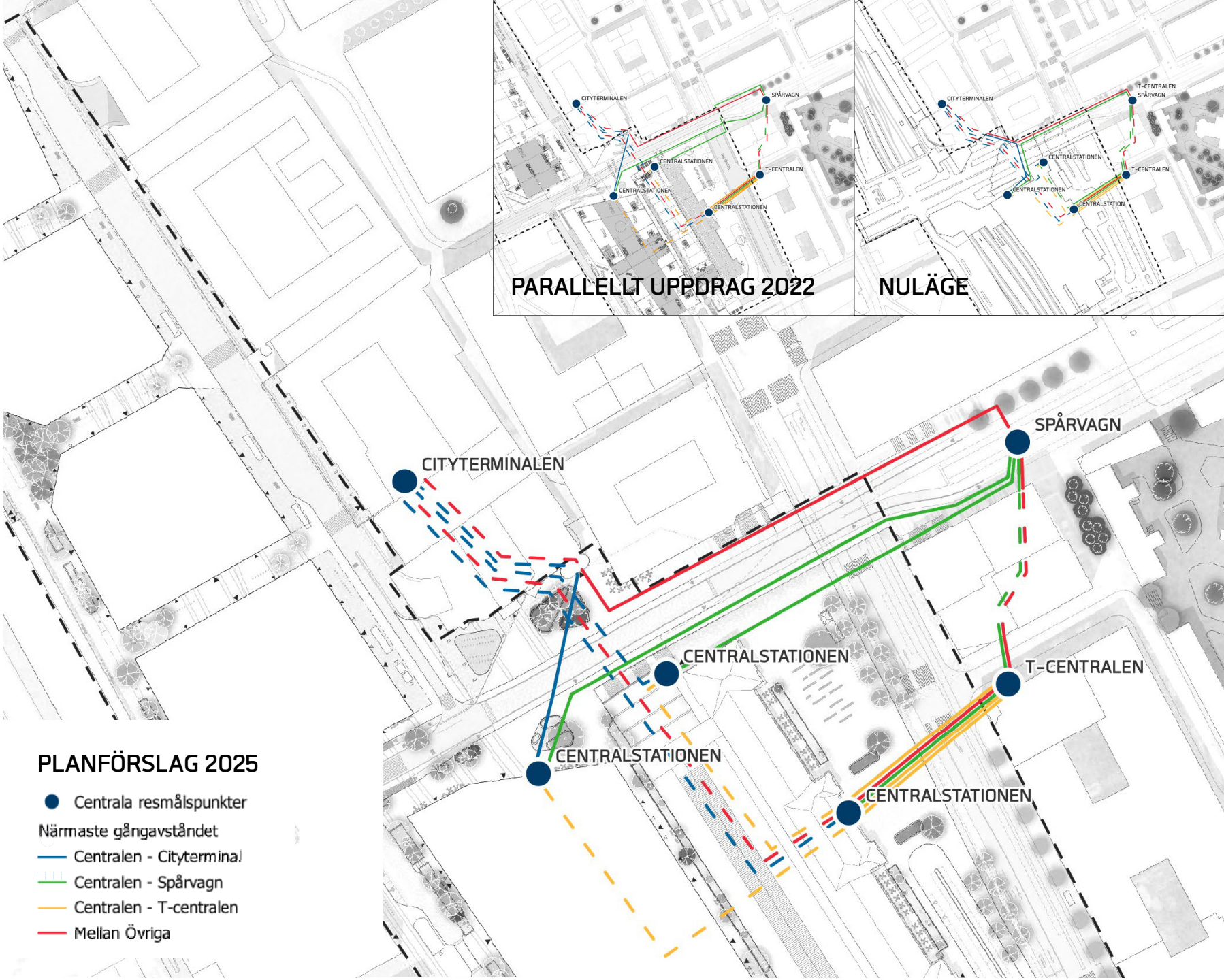
Gångavståndet mellan Centralstationens tre huvudentréer och de tre omgivande centrala rese­målpunkterna (Cityterminalen, T-centralen och spårvagnsstationen) minskar från 200 meter i nuläget till 176 meter i planförslaget. Minskningen sker främst på grund av två nya trappor mellan östra sidan av Vasagatan och Klarabergsgatan.

Passager inomhus har markerats med streckad linje i kartan.

Analysresultat

Gångavstånd mellan centrala målpunkter för olika färdmedel via den närmsta vägen. I nästa steg beräknas snittvärdet för gångavstånd mellan de olika färdmedlen.

Nuläge	190 m
Parallellt uppdrag 2022	181 m
Planförslag 2025	176 m
Projektmål	Mindre än 190 m



PLANFÖRSLAG 2025

- Centrala resmålspunkter
- Närmaste gångavståndet
 - Centralen - Cityterminal
 - Centralen - Spårvagn
 - Centralen - T-centralen
 - Mellan Övriga

UTRYMME VID STATIONSENTRÉER

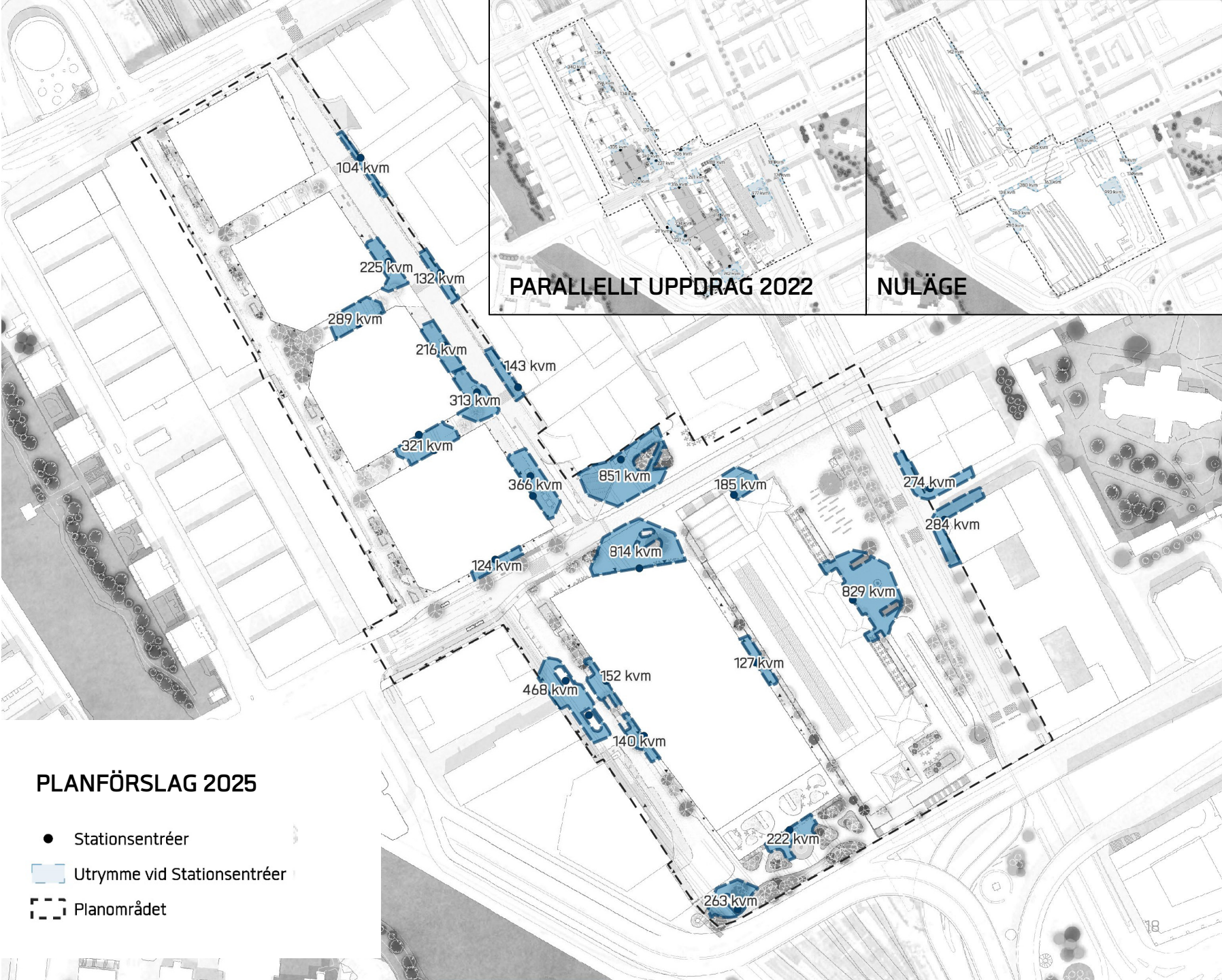
Projektmål uppfylls

Samtliga stationsentréer har tillräckligt med friyta i den omgivande utemiljön.

Analysresultat

Kvm friyta på plats i direkt anslutning till huvudentréer (Klarabergsplan och Centralplan) och sekundära stationsentréer (övriga), Minst 500 kvm för huvudentréer och 100 kvm för sekundära stationsentréer.

Nuläge	100%
Parallellt uppdrag 2022	100%
Planförslag 2025	100%
Projektmål	100 %



TILLGÅNG TILL CYKELPARKERING NÄRA STATIONS- ENTRÉER

Projektmål uppfylls

Planförslaget från 2025 inrymmer 80 % fler
cykelparkeringsplatser för stationsresenärer inom
100 meter från stationsentréer än idag. Den stora
ökningen sker främst på grund av det nya
cykelgaraget intill Navet vid Centralplan.

Analysresultat

Antal offentligt tillgängliga cykelparkeringsplatser för
stationsresenärer inom 100 meters gångavstånd från
stationsentréer.

Nuläge	580 st
Parallellt uppdrag 2022	379 st
Planförslag 2025	1 044 st (varav 500 i låst utrymme)
Projektmål	Mer än 490



EFFEKTMÅL 3: Centralstaden ska ha friytor för alla

Friytor för alla innebär torg, parker och andra bilfria ytor där det finns många olika saker att göra för olika brukargrupper, åldrar och intressen. Det kan handla om ytor för att kunna sitta, prata, mötas, leka, träna, upptäcka m.m. Aktiviteter som finns över dygnet, veckan och året. Dessa platser skall också vara tydligt offentliga och inte exkludera någon på grund av ålder, kön, bakgrund eller ekonomisk situation. Grönska i form av träd, blommor och gräsmattor och vatten är ofta viktiga inslag i bra friytor. Runt bra friytor är fordonstrafiken ofta begränsad eller helt borttagen för att undvika trafikbarriärer och buller. Bra friytor i anslutning till de större entréerna kan också få positiv betydelse för det första intrycket av Stockholm.

Projektmål

Minst 15 % av Centralstaden ska bestå av offentlig friyta. Krontäckningen ska vara minst 10% och andelen grönyta minst 5 %.

Måluppfyllnad

Med planförslaget 2025 uppfylls effektmålet om att Centralstaden ska ha friytor för alla. I jämförelse med nuläget är den positiva förflyttningen anmärkningsvärd. Andelen socialt värdefull friyta ökar från 3 till 15 %. Andelen offentlig grönyta ökar från 0,2 % till 6 % och andelen krontäckt mark (yta under träd) ökar från 2 till 12 %.

Bristen på kvalitativa offentliga platser blev påtaglig i nulägesanalysen. Dialogen visade att mer grönska, sittplatser och belysning efterfrågas för mer trivsamma och omhändertagna miljöer. Multifunktionella ytor som kan användas för olika ändamål och på olika sätt efterfrågas, inte minst av ungdomar. Även en blandning av stadsrum med stadspuls och rofylldhet efterfrågades.

UPPDATERADE PROJEKTMÅL SEDAN 2022

Andelen socialt värdefull friyta har i tidigare projektmål angetts som minst 20 %. Då UN Habitat rekommenderar minst 15 % (Five Principles For Sustainable Neighbourhoods, 2014) och Centralstaden samtidigt är ett mycket centralt område ersätts det tidigare projektmålet med minst 15 % socialt värdefull friyta.

ANDEL SOCIALT VÄRDEFULL FRIYTA

Projektmål uppfylls

Andelen socialt värdefull friyta är med planförslaget fem gånger högre än idag. Ökningen beror framför allt på de tillkommande gågatorna i norr, mindre överbyggd torgyta vid Centralplan, den nya platsen söder om Centralplan och Järvängsträdgården.



Unga gynnas särskilt av ökad mängd multifunktionell yta som kan användas på olika sätt.

Analysresultat

Andel fordonsfri ej överbyggd markyta av den totala ytan i planområden som är offentligt tillgänglig under hela dygnet och större än 300 kvm. Troligtvis utformad som park, torg eller gågata (referens friyteguiden).

Nuläge	3 %
Parallellt uppdrag 2022	14 %
Planförslag 2025	15 %
Projektmål	Minst 15 %



PARALLELLT UPPDRAG 2022

NULÄGE

ANDEL OFFENTLIG GRÖNYTA I UTEMILJÖN

Projektmål uppfylls

Med planförslaget 2025 är andelen offentlig grönyta i utemiljön 30 ggr större än i nuläget.

Mer grönyta har tillkommit i de flesta stadsrummen inom planområdet och framför allt i den södra delen.

Analysresultat

Andel offentlig grönyta av total yta i planområdet (planerad grön yta med underliggande jordlager)

Nuläge	0,2 %
Parallellt uppdrag 2022	4 %
Planförslag 2025	6 %
Projektmål	Mer än 5 %



ANDEL Krontäckt Mark

Projektmål uppfylls

Med planförslaget 2025 uppnås projektmålet med stor marginal. I jämförelse med parallellt uppdrag 2022 har krontäckningen har ökat med 50 %. I jämförelse med nuläget är andelen krontäckt mark fyra gånger större. Trädplaceringarna skymmer generellt inte viktiga siktlinjer eller är i vägen för naturliga gångstråk.

Analysresultat

Andel av utemiljö med krontäckning
(mediumstorlek på vuxet träd: 6 meter)

Nuläge	2 %
Parallellt Uppdrag 2022	8 %
Planförslag 2025	12 %
Projektmål	10 %



PLANFÖRSLAG 2025

- Planområdet
- Träd

EFFEKT MÅL 4: Centralstaden ska ha trygga stadsrum

Trygga offentliga platser behöver aktiva bottenvåningar både dag och kväll. Gångstråk och platser ska vara överblickbara och lätta att hitta i gatunätet. Innehållet i de aktiva bottenvåningarna ska vara varierat med olika typer av kommersiella och utåtriktade verksamheter som handel, service, kultur, hotellreceptioner, restauranger och caféer. Bottenvåningarna ska ha en hög entrétäthet. Mörka platser dag- och kvällstid ska undvikas. Stadsmiljön ska vara lätt att orientera sig i och centrala offentliga platser och stråk ska ha en hög gångflödespotential. Offentliga platser ska genom skala, möblering, material och gränssnitt till omgivande bebyggelse utformas för att attrahera vistelse.

Projektmål

Avståndet mellan entréer i gatuplan ska vara max 25 meter och andelen aktiva publika bottenvåningar ska vara minst 80 %. I gångnätet ska det aldrig vara längre än 50 meter till närmsta korsning där det är möjligt att välja väg. Samtliga stadsrum ska ha god lokal överblick över omgivningen och andelen av utemiljö som är överbyggd ska inte öka.

Måluppfyllnad

Med planförslaget 2025 uppfylls effektmålet om trygga stadsrum i Centralstaden. 92 % av fasaderna längs gatuplanet är aktiva och entréavståndet är i snitt 21 meter. Andelen överbyggd utemiljö är den samma som idag (7%).

Problemet med otrygghet är en av de största utmaningarna med området idag.

Mörka, överbyggda ytor med låg överblickbarhet i kombination med få bostäder, få kvällsaktiva verksamheter och låga gångflöden kvällstid påverkar upplevelsen av platsen.

UPPDATERADE PROJEKTMÅL SEDAN 2022

Sedan analysen av parallellt uppdrag 2022 har definitionen av överbyggd utemiljö ändrats. I tidigare plananalys definierades alla utemiljöer med överhäng från byggnader som överbyggda. I ny definition behöver överhängets djup vara större än överhängets höjd.

ENTRÉTÄTHET OCH AKTIVA BOTTEN- VÅNINGAR

Projektmål uppfylls

Både projektmalet om entrétäthet och aktiva publika bottenvåningar uppfylls. Genom att fasaderna utformas med bänkar och djupa fönsternischer underlättas vistelse längs stadsrummen ytterligare.

Analysresultat: Entrétäthet

Snittavstånd mellan entréer längs fasader.

Nuläge	21
Parallellt uppdrag 2022	27
Planförslag 2025	21
Projektmål	Högst 25

Analysresultat: Aktiva bottenvåningar

Andel av bottenvåningarna mot gatunätet som har utåtriktad och publik lokal (exempelvis butiker, restauranger, kaféer, kulturverksamheter, hotelllobby, station etc.).

Nuläge	77%
Parallellt uppdrag 2022	81%
Planförslag 2025	92 %
Projektmål	Minst 80 %



VÄGVALSFRIHET

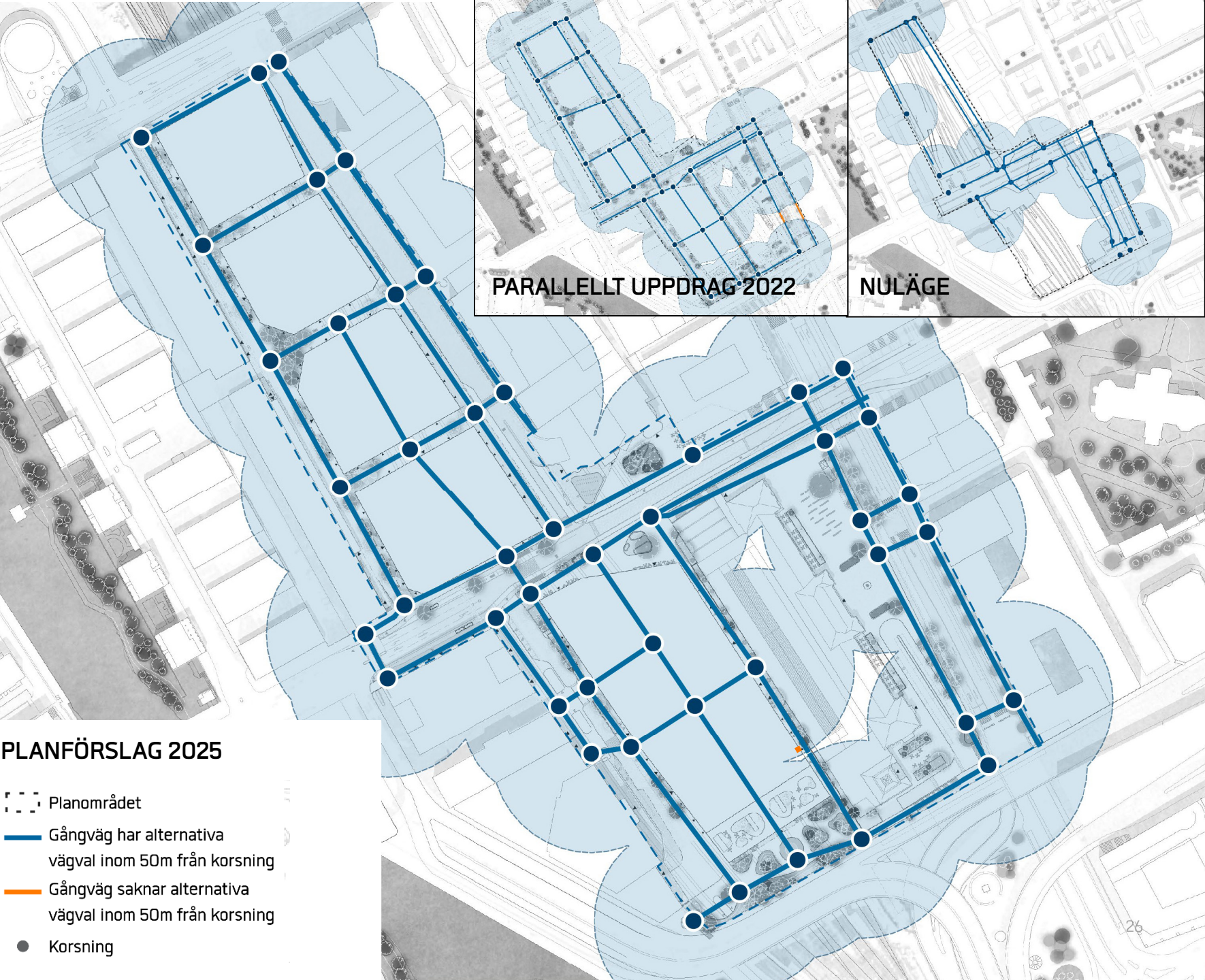
Projektmål uppfylls

Vid sidan av en mycket kort sträcka längs Stationsgränden finns ett alternativt vägval tillgängligt inom 50 meter i hela planområdet. I jämförelse med nuläget är förbättringen betydande. Avrundat uppnås projektmålet om en vägvalsfrihet längs 100 % av gångnätet.

Analysresultat

Andel av gångnätet med alternativa vägval som är tydligt offentliga inom 50 meter (inkl gångpassager genom Centralstationen)

Nuläge	80 %
Parallellt uppdrag 2022	98 %
Planförslag 2025	100 %
Projektmål	100 %



LOKAL ÖVERBLICK

Projektmål uppfylls

Då planförslaget helt saknar offentligt tillgängliga stadsrum nattetid med låg lokal överblick uppfylls projektmålet. Ett exempel på en offentlig plats med låg lokal överblick är den nuvarande rulltrappan inomhus mellan Vasagatan och Klarabergsgatan.

Analysresultat

Offentligt tillgängliga stadsrum nattetid med låg överblick.

Nuläge	1
Parallellt uppdrag 2022	1
Planförslag 2025	0
Projektmål	0



ANDEL ÖVERBYGGD UTEMILJÖ

Projektmålet uppfylls

Genom att planförslaget inte ökar andelen överbyggd utemiljö i förhållande till nuläget uppnås projektmålet. Vid sidan den befintliga utemiljön tillkommer överbyggda ytor längs den sydvästra delen av Terminalslingan. Byggnader med överhäng tillkommer även längs den västra norra sidan av Terminalslingan med överhängen är här högre än vad de är djupa, vilket innebär att de inte klassas som överbyggda i analysen. Samtidigt minskar den överbyggda utemiljön under på grund av både mer lokalyta och smala brokonstruktion.

Analysresultat

Andel överbyggd utemiljö (offentlig plats, trottoar, cykelbana där överhängets djup är bredare än överhängets höjd över utemiljö)

Nuläge	7 %
Parallellt uppdrag 2022	12 %
Planförslag 2025	7 %
Projektmål	Högst 7 %



PLANFÖRSLAG 2025

- Planområdet
- Överbyggd friyta

EFFEKTMÅL 5: Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande stadsrum


Levande platser innebär att det lokala stadslivet i Centralstaden är aktivt över dygnet och naturligt blandas med de flöden som sker till och från stationen. Detta kräver att det finns en mångfald av verksamheter och målpunkter i olika storlek som tillsammans är aktiva från tidig morgon till sen kväll, alla dagar i veckan. Dagaktivitet skapas av kontor, restauranger, handel, service och kultur men också av olika sorters evenemang på de offentliga platserna. Kvällsaktivitet skapas av bostäder, hotell, kvällsöppen handel, kultur, nattklubbar och restauranger. Resande till och från Centralstaden samt stationens personal bidrar i sig med liv över hela dygnet. Stadsmiljöer och byggnader som befolkas över dygnet bidrar också till ökad trygghet.

Projektmål

Dag- samt nattbefolkning ska vara minst 120 personer per hektar. Det offentliga platserna ska ha ett stadslivsindexvärde* på minst 80 i genomsnitt.

Måloppfyllnad

Med planförslaget 2025 uppfylls nästan effektmålet om att Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande stadsrum. Projektmålen om en viss nivå av dag- och nattbefolkning uppfylls medan det fortfarande saknas tillräckligt med platskvaliteter för att projektmålet om stadsrummen stadslivsvärden ska uppnås.



Centralstationsområdet upplevs idag som ett område som förändrar karaktär efter kontorstid. Få arbetande upplever att det finns anledningar att stanna kvar i området efter dagens slut. Detta påverkar upplevelsen av platsen, speciellt för de få boende i direkt anslutning till planområdet.

BEFOLKNINGSTÄTHET DAG

Projektmål uppfylls med stor marginal

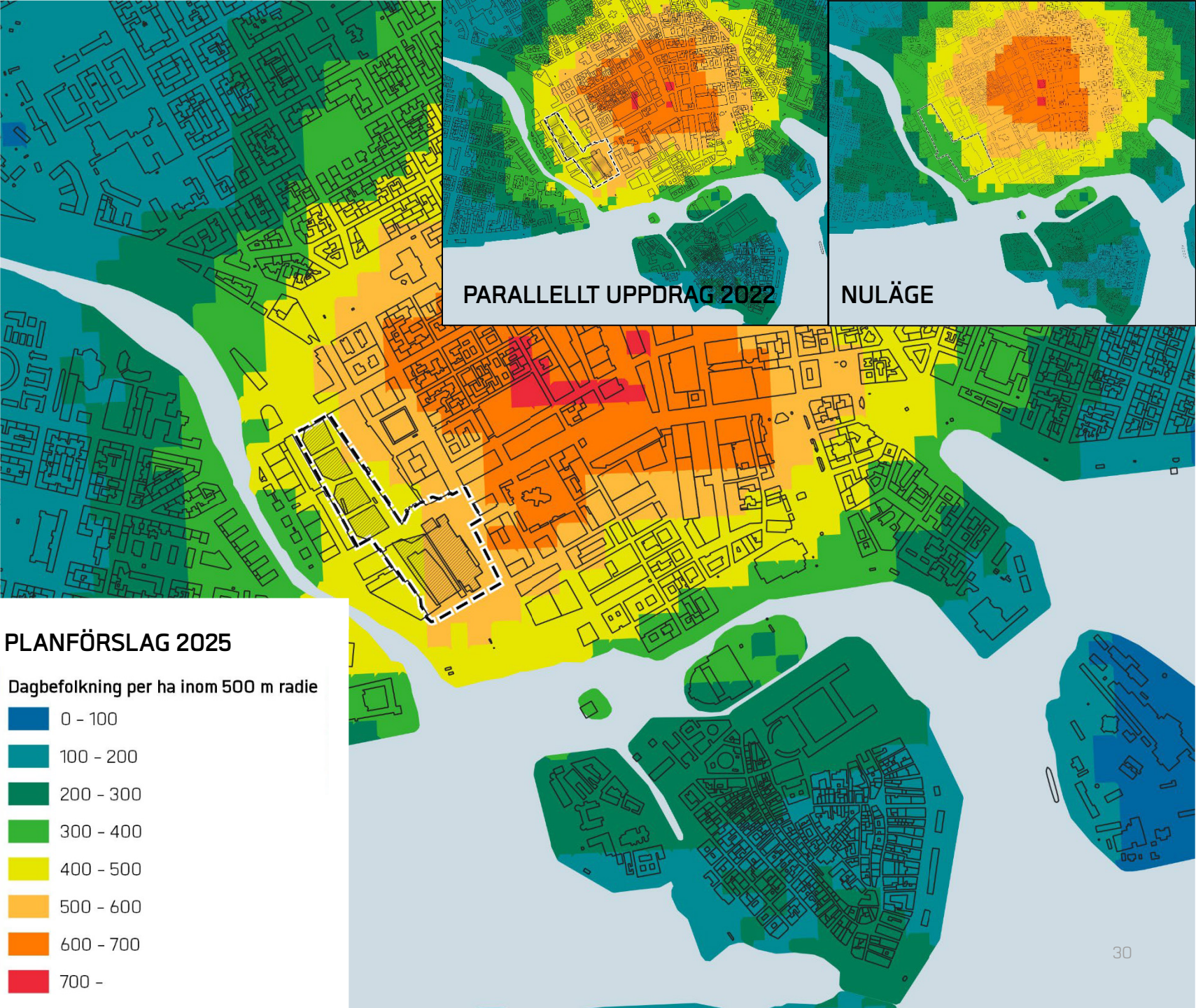
Planförslagets dagbefolkning bedöms som mer än tillräcklig. Inte minst på grund av närheten till de omkringliggande täta och arbetsplatskoncentrerade delarna i City.

Sedan parallellt uppdrag 2022 har tätheten av dagbefolkning inom 500 meter ökat inom hela planområdet. Störst är den tillgängliga tätheten av dagbefolkning i den södra delen.

Analysresultat

Dagbefolkning per ha inom 500 m radie, snittvärde inom planområdet. Med dagbefolkning menas sysselsatta i kontorslokaler och hälften av de anställda inom handel/service/kultur. (schablon för antal dagarbetande)

Nuläge	407
Parallellt uppdrag 2022	487
Planförslag 2025	504
Projektmål	Minst 120



BEFOLKNINGSTÄTHET NATT

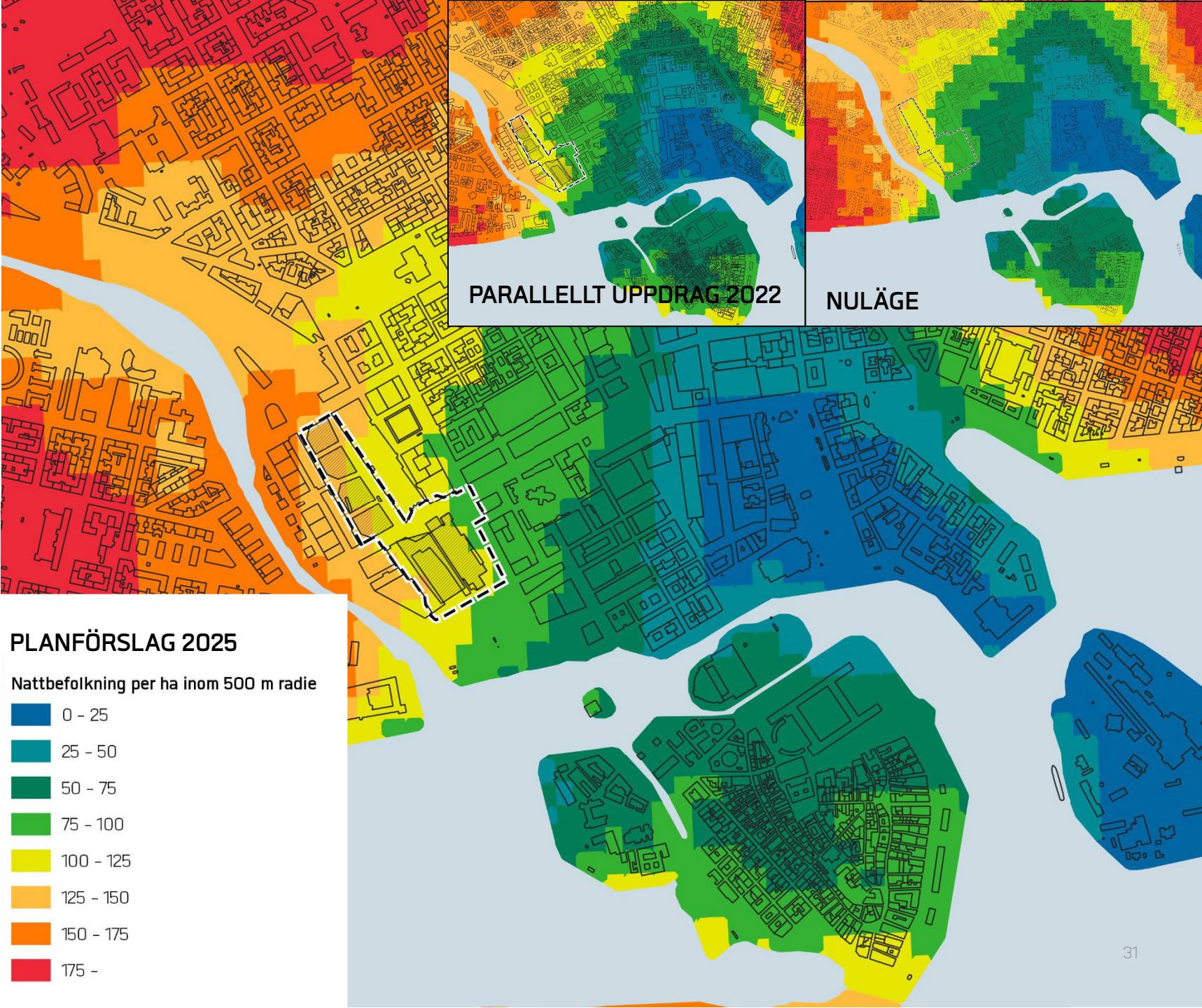
Projektmålet uppfylls

Med planförslaget ökar nattbefolkningen till den grad att projektmålet uppfylls. Ökningen beror på tillkommande mängd handel/service/kultur samt mängden hotellgäster.

Analysresultat

Nattbefolkning per ha inom 500 m radie, snittvärde inom planområdet. Med nattbefolkning menas här hälften av anställda inom handel/service/kultur, hotellgäster och boende. Antalet hotellgäster har antagits vara 1 person per hotellrum (350 inom planområdet). Enbart hotellrum inom 500 meter från planområdet har kartlagts.

Nuläge	104
Parallellt uppdrag 2022	112
Planförslag 2025	120
Projektmål	Minst 120



STADSRUMMENS STADSLIVSVÄRDE

Projektmålet uppfylls

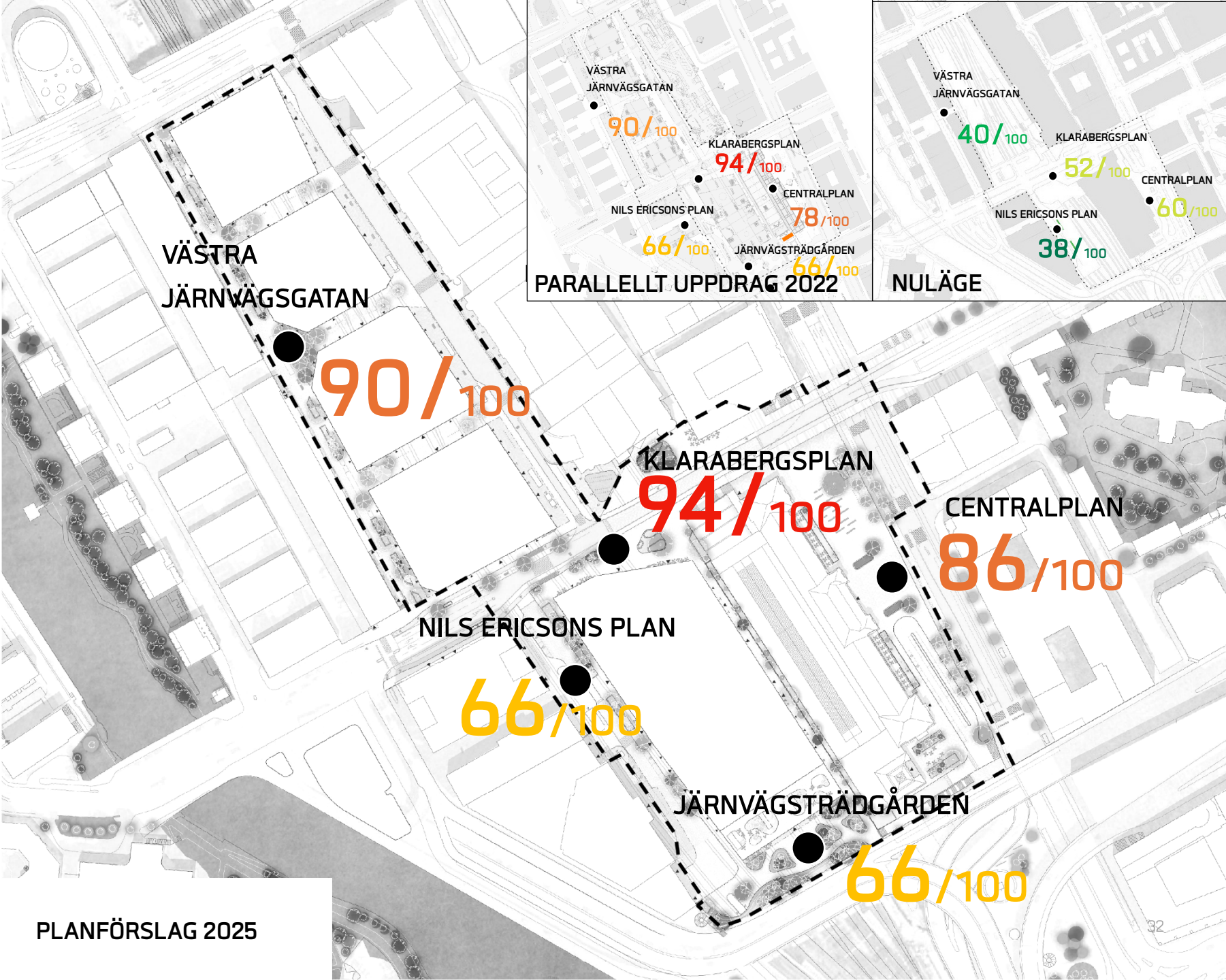
Med planförslaget ges betydligt bättre förutsättningar för stadsliv i jämförelse med idag. Inte minst på grund av fler entréer, aktiva bottenvåningar, mer gångprioriterad stadsmiljö, mer grönska och fler platser att sitta på. De tre stadsrum med bäst förutsättningar för stadsliv är Klarabergsplan, Centralplan och Västra Järnvägsgatan.

På Nils Ericsonsplan är det mängden yta dedikerad till biltrafik samt brist på sol och vistelsevärden som ger ett relativt lågt stadslivsvärde. För Järnvägsträdgården är det främst den omgivande biltrafiken och bristande koppling till ett huvudgångstråk som begränsar stadslivsvärdet.

Analysresultat

Stadslivsindex 0-100 poäng

Nuläge	48
Parallellt uppdrag 2022	75
Planförslag 2025	80
Projektmål	Minst 80



PLANFÖRSLAG 2025

FÖRFLYTTNING I STADSLIVSVÄRDE

	NULÄGE	PARALLELLT UPPDRAG 2022	PLANFÖRSLAG 2025	MÖJLIGHETER TILL HÖGRE STADSLIVSVÄRDE
1. Västra Järnvägsgatan	40	90↑	90↑	Begränsad.
2. Klarabergsplan	52	94↑	94↑	Begränsad. Eventuellt inte önskvärt med ökad entrétäthet och detaljrika fasader.
3. Centralplan	60	78↑	86↑	Begränsad. Kulturverksamhet skulle eventuellt öka serviceutbudets bredd.
4. Nils Ericsons Plan	38	66↑	66	Begränsad. Om inte en torgutformning med begränsad fordonstrafik är möjlig.
5. Järnvägsträdgården	—	66	66	Begränsad med nuvarande fordonstrafik längs Centralbron. Med minskad fordonstrafik skulle platsens stadslivsvärde kunna öka genom att ansluta sig till ett möjligt huvudstråk i form av Vattugatan, om denna i sin tur omvandlas till ett gångvänlig stadsgata.

EFFEKT MÅL 6: Centralstaden ska vara en variationsrik destination

En variationsrik destination innebär att det i Centralstaden som helhet finns besöksmål, stadsrum och anläggningar som kan samla många olika typer av evenemang och händelser för till exempel kultur, demokrati, mässor och konferenser. Tack vare sitt läge som Sveriges mest centrala punkt och entré till Sverige och Stockholm finns det stor potential att skapa unika mötesplatser och rum. Entréplatserna har även en viktig representativ funktion att fylla. Inte minst för att skapa ett positivt första intryck. Här är inte minst överblicken över staden en viktig kvalitet att lyfta fram.

Projekt mål

Det ska vara minst 10 000 kvm lokalyta i gatuplan. Minst 10 % av ytan i området ska kunna användas och vara lämpligt utformad för evenemang. Minst två av de omgivande landmärkena ska i snitt vara synliga från de större stationsentréerna.

Måluppfyllnad

Med planförslaget 2025 uppfylls effektmålet om Centralstaden som en variationsrik destination. Samtliga projekt mål nås. Lokalytan längs gatuplan är över 12 000 kvm. 11 % av markytan är lämplig och kan användas för evenemang eller andra temporära verksamheter. I snitt fördubblas antalet överblickbara landmärken från de större stationsentréerna.

Nulägesanalysen (2019) identifierade att det finns få kulturlokaler och ytor för evenemang i området idag. De som finns inryms i stora byggnader som upplevs slutna för de som inte vet vad som finns på insidan. Dialogen visade också att många turister har svårt att orientera sig för att nå kända målpunkter och landmärken.

UPPDATERADE PROJEKT MÅL SEDAN 2022

Sedan parallellt uppdrag 2022 har definitionen av friyta för evenemang justerats. Nu ingår att ytan inte heller ska vara i konflikt med gångflöden till stationsentré. Den nya mer avgränsade definitionen innebär samtidigt att projektmålet om viss andel friyta lämplig för evenemang justeras från minst 15 till 10 %.

LOKALYTA LÄNGS GATUPLAN

Projektmål uppfylls med stor marginal

I jämförelse med nuläget har mängden lokalyta länga gatuplanet ökat från cirka 1 500 kvm till 12 200 kvm. Vid sidan av lokalernas potentiella betydelse för en variationsrik destination kan de även bidra till till ökad trygghet och mer levande stadsmiljö.

Analysresultat

Kvm lokalyta som är tillgänglig från gatuplan

Nuläge	1 507
Parallellt uppdrag 2022	11 535
Planförslag 2025	12 195
Projektmål	Minst 10 000



FRIYTA FÖR EVENEMANG

Projekt mål uppfylls

Då nya stationsentréer har tillkommit i norra delen av planområdet minskar den totala mängden friyta som är lämplig för evenemang i jämförelse med parallellt uppdrag 2022. I den södra delen av Nils Ericsons Plan tillkommer emellertid en flexibelt användbar torgyta som är möjlig att använda som evenemangsyta då inkommande trafik ska kunna stängas av.

Analysresultat

Andel kvm lämplig friyta för evenemang eller andra temporära användningar. Med lämplig friyta avses sammanhängande omöblerad hårdgjord ej överbyggd friyta i utemiljö på minst 100 kvm utan konflikt med stationsentréer.

Nulägesvärde	2 %
Parallellt uppdrag 2022	13 %
Planförslag 2025	11 %
Projekt mål	Minst 10 %



PLANFÖRSLAG 2025

- Planområdet
- Friyta för evenemang

ÖVERBLICKBARA LANDMÄRKEN FRÅN STATIONSENTRÉER

Projektmål uppfylls

Med planförslaget ökar överblicken över viktiga landmärken från stationsentréerna. Förbättringen sker på grund av den nya stationsentrén vid Järnvägsträdgården som har överblick över samtliga utvalda landmärken.

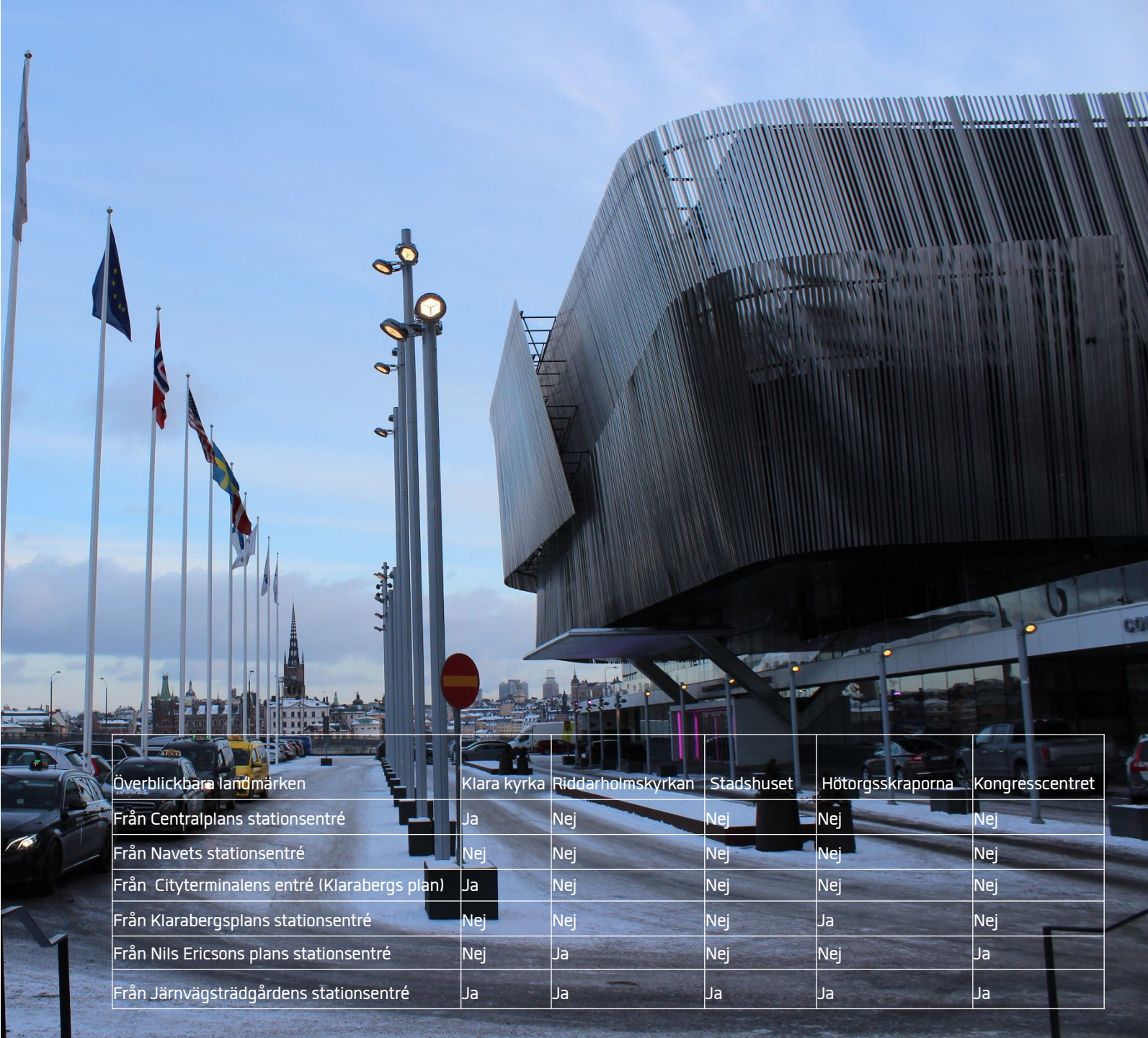


Den ökade överblickbarheten till landmärken är särskilt viktig för barn och ungas möjlighet att orientera sig i området.

Analysresultat

Genomsnittligt antal överblickbara landmärken inom 20 meter från de stationsentréer med störst resenärslöde (se tabell till höger). I analysen av parallellt uppdrag 2022 och planförslag 2025 tillkommer stationsentrén vid Järnvägsträdgården. Kongresscentret.

Nulägesvärde	1
Parallellt uppdrag 2022	2
Planförslag 2025	2
Projektmål	Minst 2

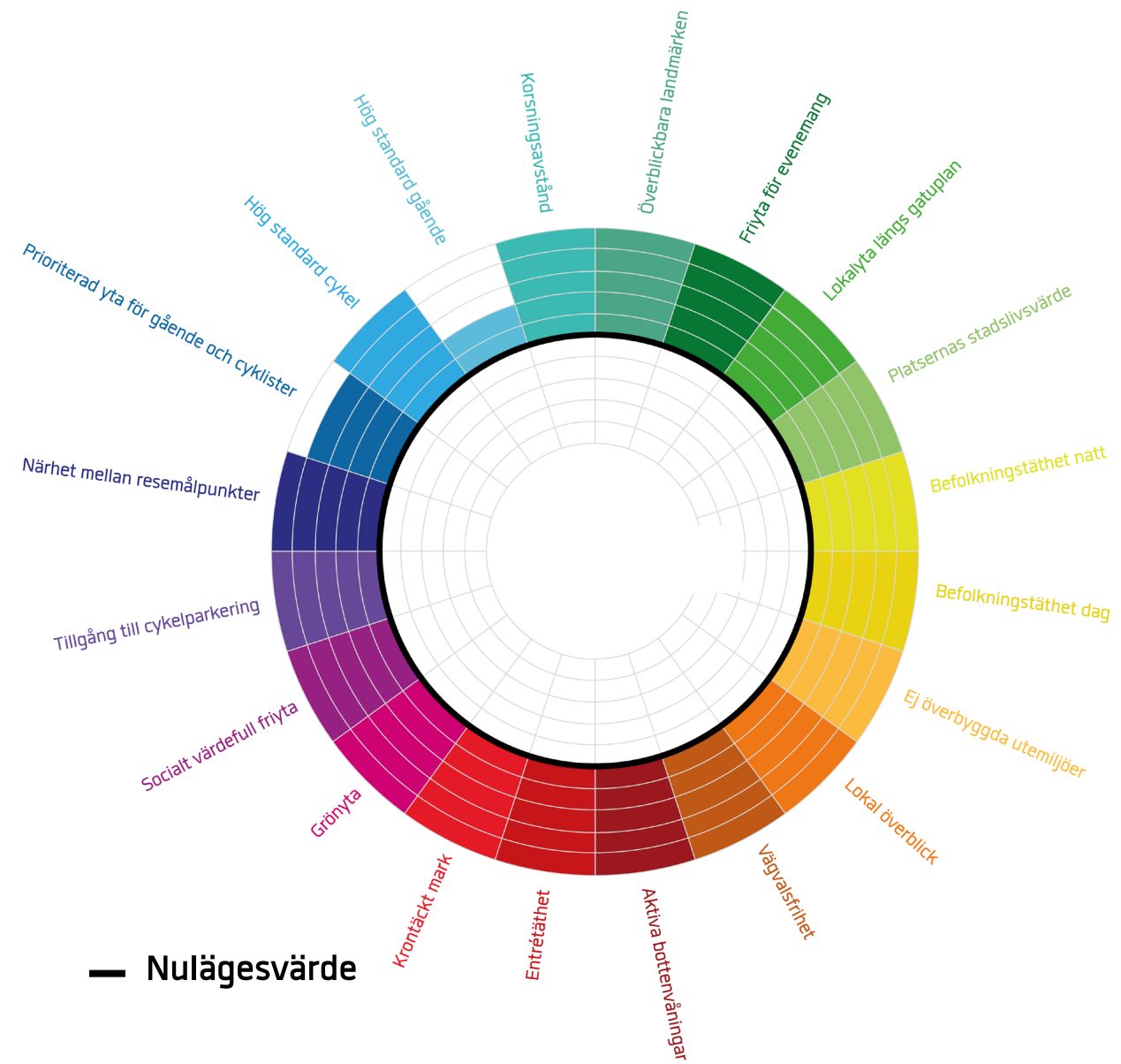
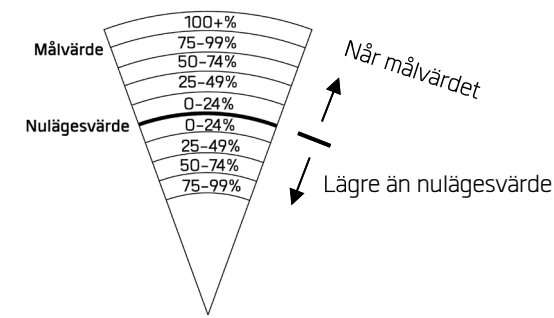


Överblickbara landmärken	Klara kyrka	Riddarholmskyrkan	Stadshuset	Hötorgsskraporna	Kongresscentret
Från Centralplans stationsentré	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Från Navets stationsentré	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Från Cityterminalens entré (Klarabergs plan)	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Från Klarabergsplans stationsentré	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Från Nils Ericsons plans stationsentré	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja
Från Järnvägsträdgårdens stationsentré	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

SUMMERAD MÅLUPPFYLLNAD

Summerat visar den sociala konsekvensanalysen på att de allra flesta av de uppsatta projektmålen inom SVA-processen uppfylls med planförslaget 2025. Av totalt 20 projektmål uppnås 18.

För att uppnå samtliga projektmål behövs bredare gångbanor längs delar av Klarabergsgatan och Vasagatan (se sid 11) samt mer prioriterad yta för gående, i synnerhet vid Nils Ericsons Plan (se sid 13).



Nulägesvärde

Figur. I illustrationen summera vilka projektmål som planförslaget uppfyller och i vilken förflyttning gentemot nuläget som planförslaget gjort i övriga fall.

SLUTSATSER

Planförslaget 2025 ger goda förutsättningar för att bidra till ökade sociala värden i stadsmiljön

Planförslaget för 2025 uppnår 90 % av projektmålen, vilket är en betydande förbättring jämfört med den sociala konsekvensanalysen av parallellt uppdrag 2022, där endast 25 % av målen uppfylldes. Den positiva utvecklingen beror på att planförslaget möjliggör en tillgängligare, tryggare och grönare stadsmiljö, både i jämförelse med tidigare planförslag och nuläget.

Utvecklingen av de sociala värdena i planförslaget har understötts av den SVA-process som pågått sedan 2019, både genom iterativa inspel och kontinuerliga konsekvensanalyser.

Rekommenderade åtgärder för att öka de sociala värdena i Centralstadens stadsmiljö

Vid sidan av den positiva förflyttningen i jämförelse med nuläge och det parallella uppdraget har den sociala konsekvensanalysen uppmärksammat ett antal möjligheter för att ytterligare stärka de sociala värdena. Det bör påpekas att det inte ingår i detaljplanen att omhänderta frågor om Vattugatans utveckling eller hur biltrafiken på sikt kan minska längs Centralbron. Däremot skulle en sådan eventuell omvandling i Centralstadens näromgivning få stor direkt betydelse på hur de södra delarna av planområdet borde utformas för att stärka sociala värden.

- 1. Bredare gångbanor längs delar av Klarabergsgatan och Vasagatan**
- 2. Nils Ericsons Plan som gångfartsområde med sammanhållen markbeläggning i ett plan**
- 3. Omfamna möjligheten att omvandla Vattugatan till levande stadsgata och var redo att anpassa utformningen av mötet mellan Vattugatan och Centralstaden till en framtid med mindre fordonstrafik på Centralbron**

Planerna för Centralstaden öppnar möjligheter för ett längre sammanknyttande gångstråk genom City

Utgångspunkten för nuvarande planförslag är att fordonstrafiken längs Centralbron fortsatt kommer vara hög. Samtidigt finns mycket som talar för att biltrafiken i framtiden kommer minska i City och inte minst längs Centralbron. Med minskad fordonstrafik skulle helt andra möjligheter ges för att utveckla stadslivsvärdena i de södra delarna av Centralstaden och inte minst bidra till utveckla Vattugatan till en del av ett längre sammanknyttande gångvänligt stråk mellan Brunkebergs torg och Kungsholmen.

Här följer rekommenderade åtgärder för Vattugatan och södra delen av Centralstaden för att utveckla ett längre sammanknyttande gångstråk genom City. Åtgärderna förutsätter minskad fordonstrafik längs Centralbron.

1. **Gångfartsgata eller gågata längs med Vattugatan från Brunkebergs torg till Nils Ericsons Plan**
2. **Ombyggnation av slutna kvarter för att möjliggöra aktiva bottenvåningar mellan Drottninggatan och Vasagatan**
3. **Förbättrad gångkoppling mellan Vattugatan och Klara Västra Kyrkogata**
4. **Utformning av Järnvägsträdgården och Nils Ericsons Plan som möjliggör en koppling till Vattugatan i samma markplan (om överdäckningens höjdsättning möjliggör detta)**

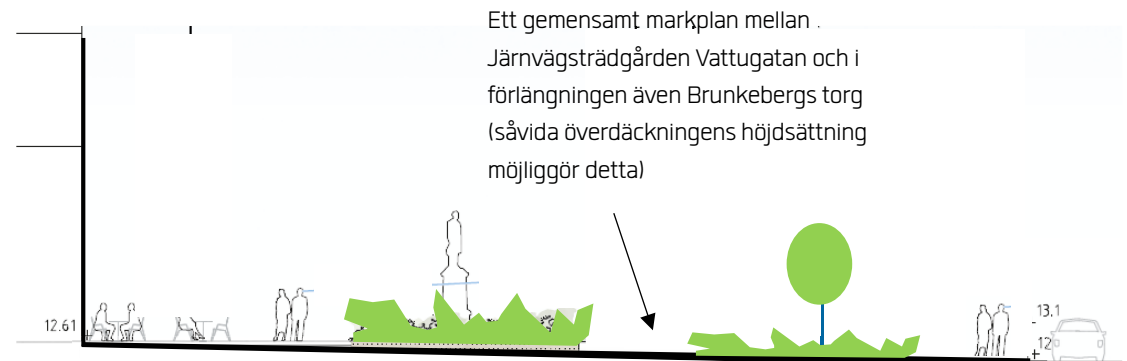
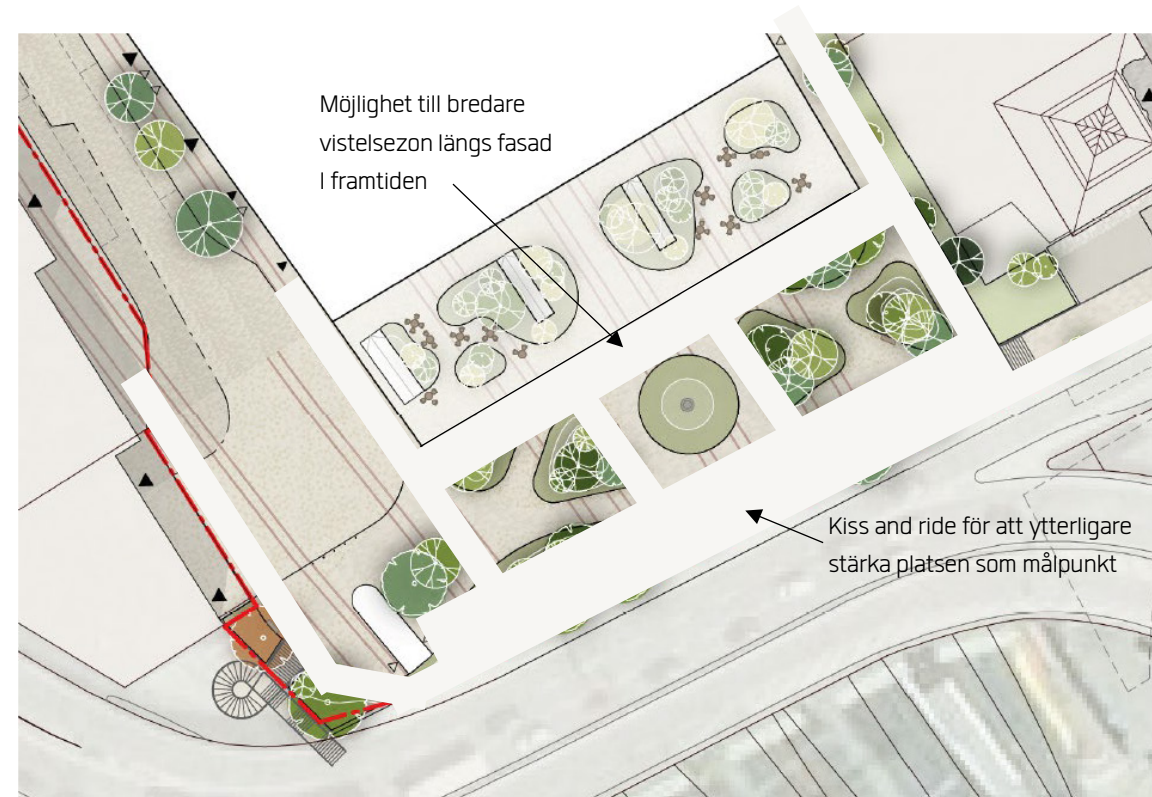


Behov av en öppenhet i den vidare planprocessen för att inte låsa utformningen av Järnvägsträdgården till nuvarande omfattande fordonflödena längs Centralbron

Som tidigare nämnt sätter den omgivande trafiksituationen sin tydliga prägel på utformningen av Järnvägsträdgården i planförslaget. I planförslaget har man strävat efter att fjärma sig från trafikledens visuella och audiella intryck. Samtidigt finns en osäkerhet kring hur stora trafikflödena är när den södra delen av Centralstaden står klar. Om fordonstrafiken längs Centralbron då väsentligt har minskat öppnas helt nya möjligheter för att utveckla Järnvägsträdgården till en mer vistelsevänlig plats. Samtidigt skulle också mötet mellan Järnvägsträdgården och Vattugatan utformas mer sömlöst och överblickbart. Om det inte är möjligt att mötet mellan platsen och gatan sker i ett gemensamt plan skulle istället en överblickbar bred trapplösning mellan Vattugatan och Järnvägsträdgården vara ett alternativ.

Genom en mer visuellt överblickbar förlängning av Vattugatan fram till Nils Ericsons Plan skulle även orienterbarheten i City som helhet förbättras. Genom att etablera Vattugatan som urbant stråk kan också den naturliga genomströmningen bidra till att aktivera och göra den södra delen av planområdet både tryggare och mer attraktiv för evenemang, vistelse och kommersiella lokalytor.

I bilderna till höger redovisas rekommendationer för hur Järnvägsträdgården skulle kunna anpassas till en situation där inte omgivande fordonstrafik utgör några begränsningar. Möjligheterna beror på överdäckningens höjdsättning



Rekommenderade platsåtgärder under förutsättning att fordonstrafik längs Centralbron minskar.

Nils Ericsons Plan behöver utformas som ett torg med ett gemensamt golv utan nivåskillnader

Givet platsens potential som både rörelseyta, vistelseyta och trafikyta bör platsen kunna utformas med ett gemensamt golv utan nivåskillnader. Nils Ericsson plan bör därför regleras som gågata eller gångfartsområde. På så vis få Nils Ericsons Plan en tydligare identitet som plats i staden, en ökad rörelsefrihet för gående och en större flexibilitet för att anpassas till olika funktioner under året och dygnet. I avsaknad av kantsten kan istället olika markbeläggningar, flexzoner och pollare användas för att tydliggöra var gående har full prioritet och var fordon kan uppehålla sig.

Vidare skulle en utformning med gemensamt golv bidra till en ännu högre grad av gångvänlighet vid Nils Ericsons Plan. Vid behov av åtskillnad mellan fordon och gående rekommenderas skillnad i markmaterial och flexibelt borttagbara pollare istället för nivåskillnader som innebär mindre flexibilitet och större risk för en trafikdominerad yta.



Referens: Berzeli park.

