

ETT STADSLIVSPERSPEKTIV

PM FÖR HÄSTSKON 12



21. Oktober 2015

Gehl
Architects

KLIENT:

Vasakronan Fastigheter AB

Mäster Samuelsgatan 56
Stockholm

Kontakt: Eva Philipson

KONSULT:

Gehl Architects ApS

Vesterbrogade 24
Köpenhamn, Danmark

www.gehlarchitects.dk

Kontakt: Lærke Jul Gagner, Associate

INNEHÅLL

Introduktion	4
Sergels Torg och Hamngatan	12
Kontext	14
Fotgängareförbindelser	15
Uppehållsaktiviteter	16
Bottenplan kantzoner	17
Trygghet	18
Mikroklimat	19
Malmskillnadsgatan	20
Kontext	22
Fotgängareförbindelser	23
Uppehållsaktiviteter	24
Bottenplan kantzoner	25
Trygghet	26
Mikroklimat	27
Sammanfattning	28

INTRO

Stadslivsperspektiv

Gehl Architects är inbjudna för att ge ett stadslivsperspektiv på det nya projektet KV. Hästskon 12 (härefter: Hästskon). Önskemålet från Stockholm Stad och Vasakronan är att åstadkomma en levande del i city. Det är i ljuset av detta som detta PM ska läsas.

Ett PM om stadsliv är således ett inspel i processen och i diskussionerna omkring projektet. PM'et ska belysa hur och i vilken grad det nya som byggs - delvis till skillnad från det befintliga - bidrar positivt till stadslivet genom aktiva och utåtvända byggnader, bra lösningar i bottenplan, funktioner och program i byggnader samt nya idéer till stadsrum och gaturum.

Vision i samrådsunderlag

I Samrådsunderlaget (version: GH 2015-07-03) är visionen om att skapa ett aktivt stadsliv tydligt beskriven, vilket utgör en bra utgångspunkt. De parametrar som beskrivs som vägledande för projektet och dess vision beskriver några av de grundläggande förutsättningarna som krävs för interaktion mellan stadsrum och byggnader, som i sin tur skapar stadsliv.

Ramarna för PM

Projektet för Hästskon har goda förutsättningar för att skapa ett aktivt stadsliv, dock finns det parametrar som behöver utvecklas ännu mer. Detta PM erbjuder därför en rad rekommendationer till hur projektet kan tillvarata stadslivsperspektivet i det svåra och avgörande steget från vision till färdigbyggt projekt. Därutöver strävar detta PM efter att illustrera hur "en levande stad" kräver samarbete mellan alla olika aktörer. I detta skedet av projektet innebär det Vasakronan, Stockholms Stad och arkitekter, med flera. Längre fram inkluderas även användare och andra berörda.

Ramarna för PM vs. Stadsliv

Stadsliv är en komplex företeelse eftersom det är så levande och föränderligt. Stadsliv är helt enkelt en process! Förutsättningarna för ett fungerande stadsliv grundläggs redan nu - på projektnivå.

Stadsliv sträcker sig dock utanför de ramar som projekt och fysiska byggnader utgör. Det är den kringliggande stadsstrukturen som också är avgörande. Projekt och byggnader avgör visserligen vilka funktioner som möjliggörs men det som verkligen har betydelse är hur den efterföljande verksamheten och hur dess funktioner tillämpas och tas i drift. Det är på så sätt eftersträvat stadsliv kan skapas.

Proces - Workshops och PM

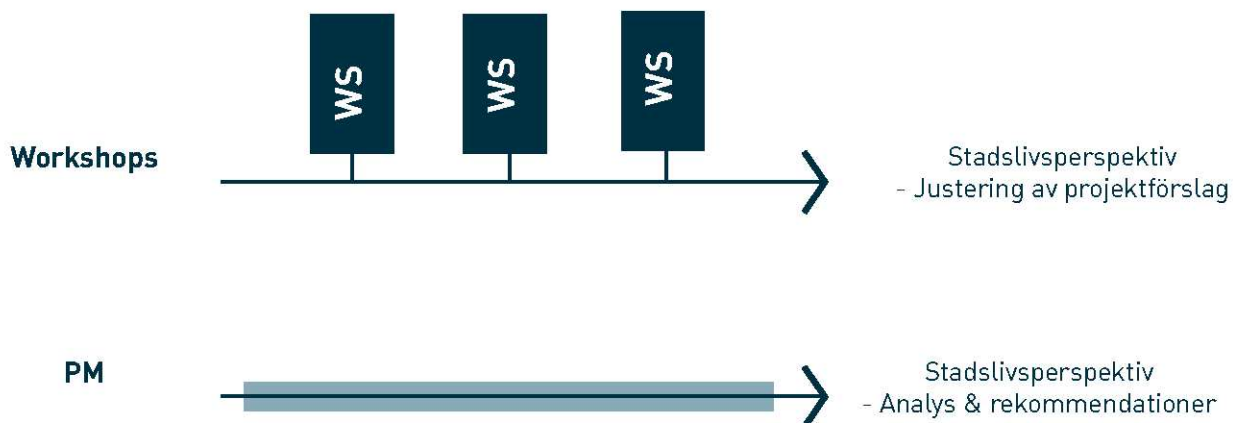
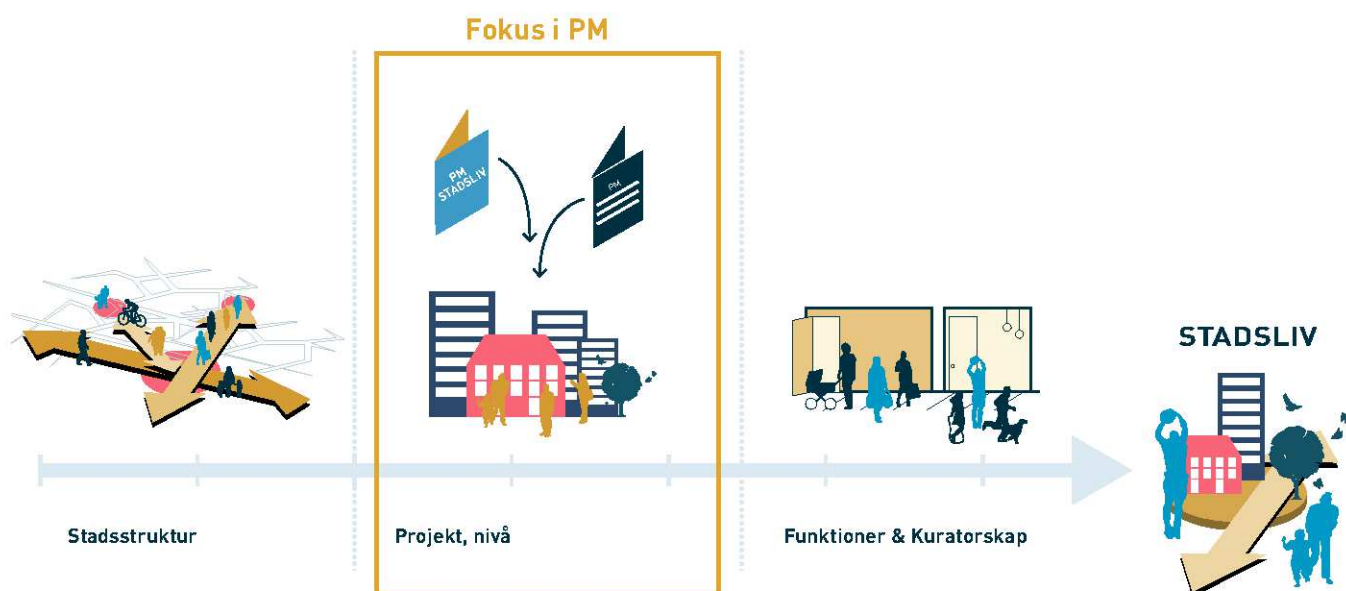
Gehl Architects involvering i projektet Hästskon har två delar:

1. Tre workshops, i vilka vi diskuterade stadslivsperspektivet i projektets utvecklingsfas.
2. Ett PM, som sätter fokus på stadslivsperspektivet baserat på analys och rekommendationer.

Hur läses dokumentet?

När det i detta PM skrivs "förslaget" eller "projektet" hänvisas det till Vasakronans/Marge Arkitekters förslag i Samrådshandlingen.

När det står det "rekommenderas", så är det Gehl Architects som rekommenderar.

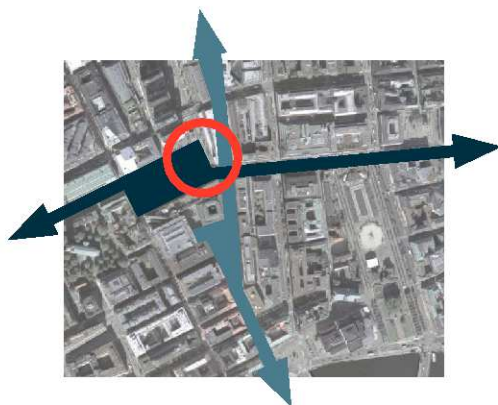


INTRO

2 Berättelser

Hästskon är ett spännande och utmanande projekt. Det ligger bokstavligt talat "mitt i smeten". Fotgängarmässigt är det en av de mest aktiva korsningarna i hela staden. Nätverksmässigt borde det vara ett nav i staden men det är det idag inte. Frågan är såklart hur det också utvecklas till att bli så även funktionellt och mentalt? Hästskon ringar in några av de mest centrala utmaningarna i city - samtidigt finns också möjlighet att utveckla staden i en mer lämplig riktning. Dessa utmaningar är dock av en karaktär som enbart detta projekt inte kan lösa helt på egen hand.

Hästskon består av flera huskroppar som riktar sig till helt olika stads- och gaturum med helt olika utmaningar. Därför är det rimligt att dela upp diskussionen om stadslivet i två delar.



Sergels Torg

De största utmaningarna för Sergels Torg är redan väl beskrivna i Samrådsunderlaget från Vasakronan/Marge Arkitekter. I ett stadslivsperspektiv handlar det i korta drag om: storskalighet, behov av attraktiva uppehållsplatser och problem med trygghet och kriminalitet. Hästskon utgör dock bara ett hörn av Sergels torg.

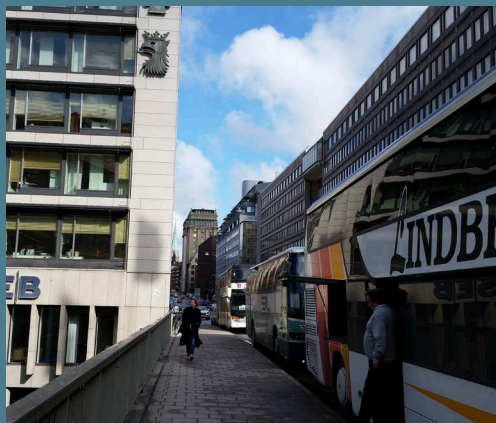
Malmkillnadsgatan

Denna gatan har en helt egen historia. Särskilt finns utmaningar i den modernistiska sträcka med inaktiva fasader, otrygghet på kvällstid och under vissa tider på dygnet en obalans i användargrupper. Gatans dåliga rykte gör att många helt enkelt undviker platsen. Det är en gata som troligtvis kommer förändras eftersom många nya projekt är i antagande. Hästskon har en möjlighet att göra en stor skillnad, eftersom det byggs på båda sidor av gatan.

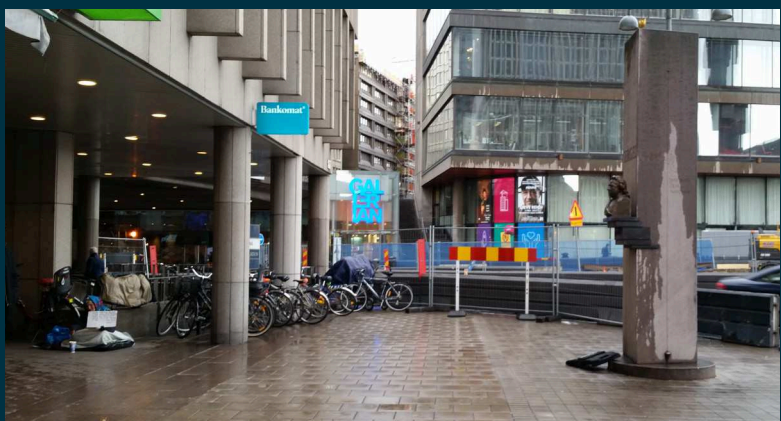
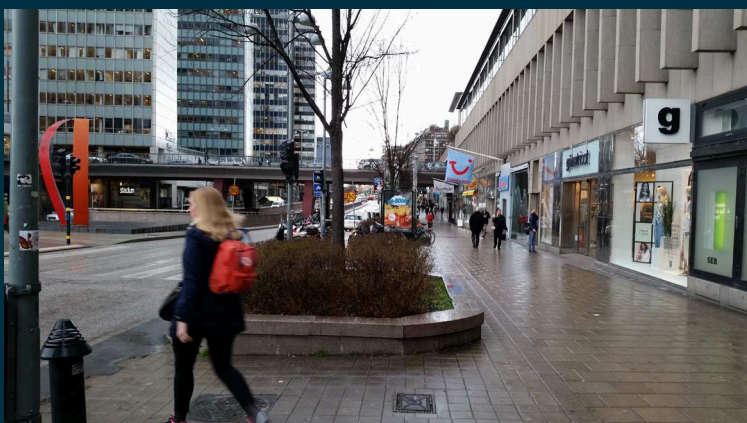


2 stadsrum - Hästskon vänder sig mot två olika stadsrum - Sergels Torg och Malmkillnadsgatan.

Utmaningarna och potentialerna är helt olika för dessa två stadsrum, och därför är det rimligt att dela upp diskussionen i två delar.



Malmskillnadsgatan Nuläge



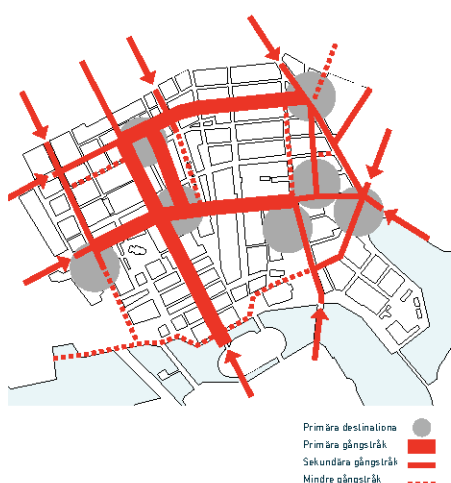
Sergels Torg Nuläge

I en levande stad finns en mix av aktiviteter. Ett välfungerande stadsliv är ett stadsliv i balans. Stadsliv är därför inte bara saker som händer utan syftar till att det ska finnas en variation av människor i staden, användargrupper med olika åldrar och bakgrunder, under hela dygnet. Man ska kunna ta sig fram med olika transportmedel (gång, cykel, offentlig transport, bil) och göra olika saker (handla, jobba, vänta, umgås, titta). På så sätt skapas en trivsamt och levande stad, och människorna och staden kan gynnas och utvecklas.

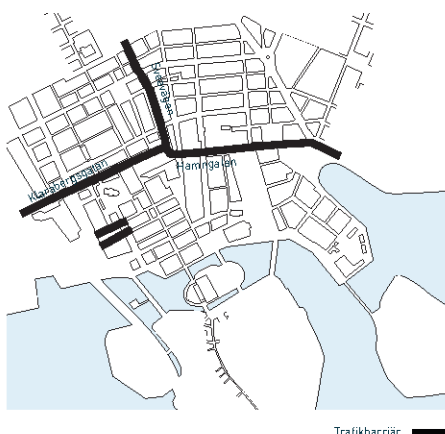


År 2005 gjorde Gehl Architects "Stadsrum och stadsliv i Stockholms innerstad – problem och potential 2005". Nedan presenteras några av de viktigaste slutsatserna. För området kring Sergels Torg och Malmsskillnadsgatan är utmaningarna i stort sett de samma i dag. År 2005 blev utmaningarna identifierade som till exempel; storskaligt, trafikdominerat, många fotgängare trots skiftande/låg kvalitet på gaturummen, många inaktiva bottenvåningar m.fl.

Gångstråk och destinationer i City



Trafikbarriärer för gående i City



Områden som upplevs som inaktiva i City



"I Stockholm City finns det ett nätverk av gångstråk mellan de olika destinationerna, knutpunkterna, kopplingar till andra stadsdelar samt på grund av topografin och kvarterens storlek och struktur. Gångstråk definieras av vad människor väljer att gå. I öst-västlig riktning rör sig den största andelen gående längs de trafikerade gatorna Kungsgatan och Klarabergsgatan-Hamngatan. I nord-sydlig riktning finns ett gångstråk längs Vasagatan förbi Centralen men Tegelbackens bildominans minskar dess attraktivitet. Gångstråket norrifrån längs Sveavägen kopplas över till Drottninggatan via Hötorget, Sergelsgatan och Sergels Torg."

Citat: Stadsrum och stadsliv i Stockholms innersstad - Problem och potential, s. 25

"Biltrafiken påverkar stadsmiljön och därmed stadslivet och de gåendes villkor i stor utsträckning. Stockholm har på grund av den radikala ombyggnaden av staden på 1950- och 1960-talen en mycket omfattande genomfartstrafik rakt igenom hjärtat av stadskärnan. Detta tillsammans med 1960-talets höga prioritering av biltrafiken i utformningen av staden gör att Stockholms City har en obalans i prioriteringen mellan de olika användar- och trafikantgrupperna. Åtgärder för att underlätta för trafiken sker ofta på bekostnad av de gåendes villkor.

Att gå obehindrat i Stockholms City längs välartikulerade fasader utan omfattande störningar från trafikapparaten är en alltför sällsynt upplevelse."

[Citat: Stadsrum och stadsliv i Stockholms innersstad - Problem och potential s. 15]

"Upplevelsen av att det finns stora områden i City som är märkligt inaktiva bekräftas vid uppsummeringen av samtliga registreringar och analyser. Livlösheten i områdena skapas av trafikbarriärerna, de olika nivåerna i staden, den storskaliga kvartersstrukturen, bristen på boende och brist på variation av funktioner samt den stora mängden slutna fasader."

[Citat: Stadsrum och stadsliv i Stockholms innersstad - Problem och potential s. 42]

6 TEMAN

En rad faktorer har särskild betydelse för stadslivet och dessa faktorer kan utformas så att de antingen påverkar positivt eller negativt. Faktorerna är listade här nedanför och genomgången av de nya förslagen till Hästskon 12 är indelad i dessa teman.

KONTEXT



Hur anpassas projektet till sin kontext (Sergels torg, Hamngatan, Sveavägen och Malmskillnadsgatan) och de stadslivsmässiga utmaningar som finns där?

FOTGÄNGARFÖRBINDELSER



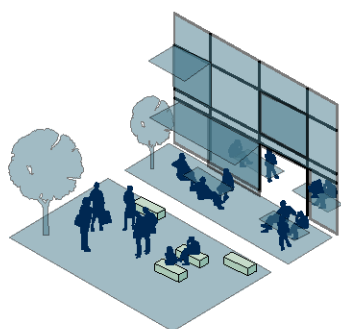
Hur bidrar projektet till att skapa bättre och enklare fotgängarförbindelser?

UPPEHÅLL



Hur bidrar projektet till att skapa en inbjudande, attraktiv och behaglig miljö att vistas i?

BOTTENVÅNINGAR OCH KANTZONER



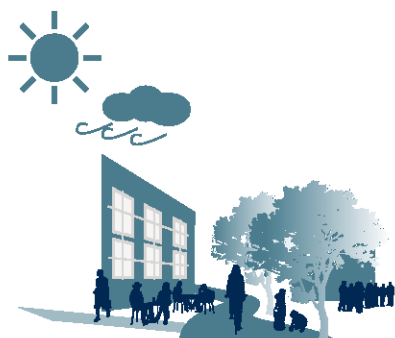
Hur bidrar projektet till ett aktivt stadsrum genom användaranpassade aktiviteter i bottenplan?

TRYGGHET



Hur bidrar projektet till att öka tryggheten i området?

MIKROKLIMAT



Hur bidrar projektet till att skapa ett bra mikroklimat med behagliga vind- och solförhållanden på gatan?

Sergels Torg & Hamngatan

Sergels Torg/ Hamngatan

KONTEXT



Nuläge: En byggnad som genom sin volym skapar ett hörn, men som med fördel skulle kunna vara lägre. Ur stadslivsperspektiv är hörnet inte dynamiskt...



Rekommendation: Hörnbyggnaden skulle ha glädje av ett program som vänder sig utåt – gärna ett program som även tillför nya funktioner, och gärna också ett program som kan hålla öppet kvällstid. Det skulle t.ex kunna vara ett bibliotek, hotell, arkitekturcenter, konstgalleri eller liknande.



Nuläge: ...eftersom bottenplanet är allt annat än attraktivt eller aktivt, samt saknar mänsklig skala. Idag är det inte ett nav!



Rekommendation: Ett aktivt och utåtvänt hörn mot Sveavägen/ Hamngatan. I förslaget är det ett café, vilket är en god idé ur stadslivssynpunkt.

NULÄGE

Hästskon utgör ett hörn på Sergels Torg men torget som helhet har en del sociala utmaningar som sträcker sig utanför det här projektets påverkningsmöjlighet. Hästskon kan dock vara med och påverka en del av stadslivet på torget.

Hamngatan och Sveavägen är ett trafikdominerat hörn av Sergels Torg och det är en utmaning för stadslivet. Det är i dagsläget en obalans kring denna del av torget eftersom det också är ett primärt gångstråk i City. Otroligt många fotgängare passerar förbi i dagligt bruk men stadsmiljön fokuserar bara på en liten grad av fotgängares kvalitet. Detta kan absolut förbättras.

Hushörnet och bottenvåningen Sveavägen/ Hamngatan är en av de mest exponerade hörnen i City, sett till antal personer som passerar dagligen. Detta återspeglas dock inte i bottenvåningens utformning. Här finns en stor potential att utveckla och förbättra.

Hur kan man återskapa detta nav i staden?

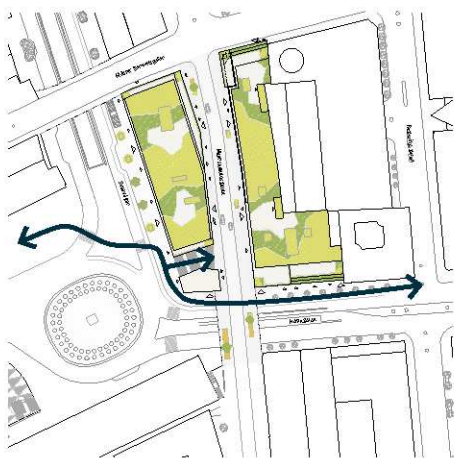
GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Utmaningarna på Sergels Torg sträcker sig utanför detta PM. Sergels Torg har ur stadslivsperspektiv tre generella utmaningar: Skala (byggnader och stadsrum), nivåer (torget har många höjdskillnader) och otrygghet/obalans i stadslivet. Enbart Hästskon kan inte ändra på alla dessa primära utmaningar.

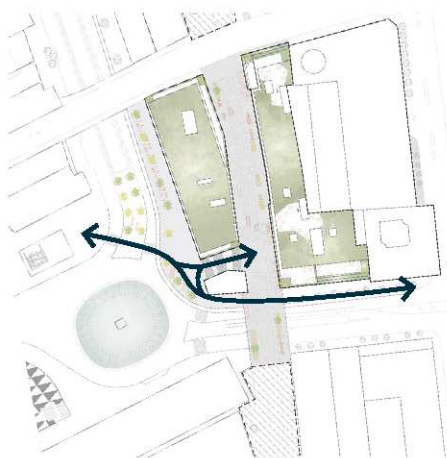
- Förslagets hörnbyggnad (paviljongen) vid Sveavägen/Hamngatan ter sig som den byggnadskropp som är svårast att hantera. Detta prominenta hörn kräver en byggnad med viss pondus. Detta PM kan inte ge en enkel lösning på denna hörnbyggnad men i det nuvarande förslaget har den lilla "paviljongen" skalmässigt svårt att förhålla sig till det stora torget. Programmeringen av paviljongen har goda intentioner som kan byggas vidare på och eventuellt kan de förstärkas om man väljer att göra en större byggnad. Det är en fin idé med ett café i bottenplan, för att aktivera hörnet. Resten av byggnaden borde dock programmässigt kunna något mer. Detta prominenta hörn i staden borde innehålla en funktion som är intressant och öppen för allmänheten.

Sergels Torg/ Hamngatan

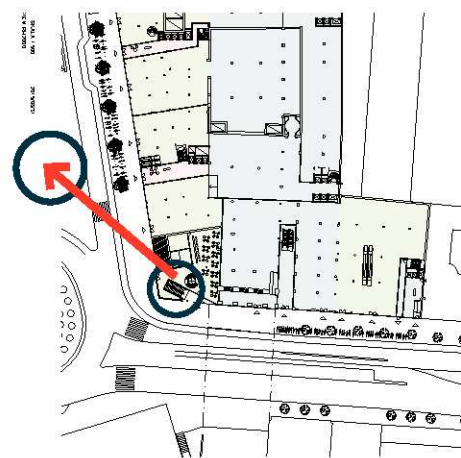
FOTGÄNGARFÖRBINDELSER



Nuläge och förslag: Huvudförbindelse – delvis en omväg i förhållande till fotgängarnas naturliga desireline.



Tidigare förslag av Marge Arkitekter: Huvudförbindelsen är den samma, men rätas upp och görs mer direkt. Fotgängarna får mer plats genom breddandet av trottoaren. Allt som allt en bättre lösning ur fotgängarperspektiv.



Gehl Architects rekommenderar: Flytta uppgången från Sergelsgången, genom att öppna upp uppgången i mitten (se s. 17).

NULÄGE

Förbindelser med utmaningar i olika nivåer

För fotgängare och ur stadslivsperspektiv är Sergels Torg som helhet en utmaning. Det är ett svårnavigerat område med fotgängare i många olika nivåer. Hästskon står också inför denna utmaning, med höjdskillnader från Sergelsgången, till Sergels Torg och till Malmskillnadsgatan.

På Sergels Torg, i hörnet vid Hästskon, prioriteras bilkörning framför gångtrafikanter. Torget är utformat som en trafikkrondell. Det är de många dagliga fotgängare som skapar grobund för ett aktivt stadsliv. Det är upp till byggnadernas fasader att möta denna potential genom att vara öppna, aktiva och inbjudande vilket inte är fallet i dagsläget.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Det nya projektet vill skapa tydliga och fler naturliga kopplingar för fotgängare. Det är positivt.
- Stora nivåskillnader och trappor är alltid en utmaning ur stadslivsperspektiv. De nivåskillnader som finns vid byggnader från Sergelsgången till Sveavägen behöver förenklas. Förslagets nya, öppna trappa innebär en förbättring. Tillgänglighet för rörelsehindrade bör tänkas in.
- Det rekommenderas att flytta trappan från Sergelsgången till gatunivå vid Sveavägen ut på torget (öppna upp befintlig men idag stängd nedgång).
- I ett tidigare förslag från Marge Arkitekter breddas trottoaren vid hörnet av Sveavägen/Hamngatan och det är en bra lösning ur fotgängarperspektiv. Trottoarens bredd bör ske som en helhetsbearbetning av Sergels Torg.
- Beakta broarna (Malmskillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan) tredimensionellt. Både över- och undersida samt dess kanter bör uppgraderas. Rummet under broarna bör göras tryggare för fotgängare genom öppna fasader och bra belysning.

UPPEHÅLLSAKTIVITETER



Nuläge: Någon sitter ibland på kanten av planteringskärnen, men sittplatser av högre kvalitet skulle vara att föredra.



Inspiration: "Luta-sig-mot" element – passar bra till korttids-uppehåll. Siena, Itlay



Inspiration: "Mjuk kantzon" längs Hamngatan/ hörn byggnad. Om man inte önskar ha uteservering på trottoaren, så kan en öppningsbar fasad övervägas.



Inspiration: Planteringskärl och bänkar kan kombineras – men säkerställ att sittplatserna håller god kvalitet (god sitthöjd, behagligt material och möjligtvis ryggstöd). Stadsrumsmöblerna bör designas så att de stämmer överens med resten av Sergels Torg.

NULÄGE

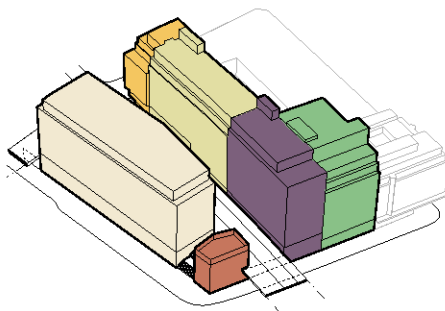
Uppehållsplatser i stadsmiljö kan skapas i många former. För det hörn av Sergels Torg som är i fokus här är det relevant att titta på de klassiska formerna för uppehåll: stå och vänta, sitta ned på en bänk, sitta ned på en sekundär sittplats (t.ex. en trappavsats).

Det finns i dagläget inga egentliga bänkar där man kan sitta men det finns en rad planteringskärl där folk sitter ned en kort stund. Bristen på besökare som stannar någon längre stund hänger samman med avsaknaden av sittplatser med god kvalitet och det faktum att detta hörn av Sergels Torg är mycket trafikdominerat och därför inte fungerar som en attraktiv plats för uppehåll en längre stund.

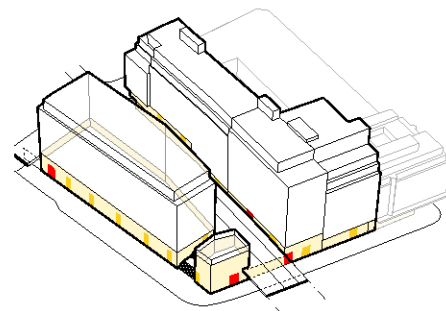
GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Det bör övervägas en breddning av trottoaren i hörnet Sveavägen/ Hamngatan. Detta ger bättre möjlighet för placering av sittelement. Breddandet av trottoaren och valet av möbler bör ske som del av en helhetsbearbetning av Sergels Torg.
- Det kan övervägas om det bara är sittplatser som introduceras eller om det också ska vara "Luta-sig-mot" element
- Det rekommenderas cykelparkering blir del av en helhetslösning för Sergels Torg/Sveavägen/Hamngatan.

BOTTENPLAN KANTZONER



Förslag av Marge Arkitekter: En underuppdeld fasad erbjuder större variation.



Förslag av Marge Arkitekter: Diagrammet visar en bra förståelse för, att "bottenvåning" här ska förstås i flera nivåer.



Gehl Architects - "Åt gå". När människor går är de i tät kontakt med bottenvåningar och kantzons aktiviteter. En fasad uppdelad i många mindre och aktiva enheter i bottenplan är mer intressant att gå förbi än en lång, inaktiv fasad.

Människan går med en fart på 5 km/ timmen, och vi hinner därför se många detaljer. Den arkitektoniska utformningen och detaljeringen är därför oerhört viktig - speciellt i bottenplan.

NULÄGE

Få aktiva funktioner och döda fasader

Bottenvåningarna vid Sveavägen/Hamngatan är av varierande kvalitet. City's viktigaste hörn, sett ur flödessynpunkt, är helt dött och man ser endast en cykelparkering och en rulltrappa med uppgång från Sergelsgången.

Ur stadslivssynpunkt kan man säga att alla de människor som är i omlopp runt platsen gör den till en huvudådra i staden. Men byggnadernas bottenvåningar är av mycket låg kvalitet och knappast värdiga en så prominent placering i staden. Det är på sin plats med en förbättring.

Bottenvåningen är ett bra exempel på hur stadsliv måste ses ur ett större perspektiv, än endast det som finns på ritningen. Det nya förslaget etablerar butikslokaler i bottenplan, som bedöms vara uthyrningsbara och detta är positivt. Den slutliga utformningen och funktionen av skyltfönster och fasader kommer dock vara avgörande för om bottenvåningen är aktiv och bidrar till att förbättra stadslivet.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Förslaget önskar att skapa ett mer värdigt och funktionellt hörn vid Sveavägen/Hamngatan. Detta kan realiseras men försvåras avsevärt av uppgången från Sergelsgången. Genom att flytta trappan från Sergelsgången ut på Sergels Torg (nyöppning av stängd nedgång) säkras en bättre och enklare användning av bottenvåningen i hörnet.
- Det rekommenderas att göra en "strategi för aktiva bottenvåningar både kvälls- och dagtid". Hur garanteras kvällsöppna fasader i bottenvåningarna? Är det möjligt att få in flera små, och billigare, verksamhetslokaler? Kan man exempelvis erbjuda lägre hyror? Riktlinjer för skyltfönster bör formuleras så att stängda fasader och fönster undviks.
- Finkänsliga arkitektoniska detaljer i bottenvåningars fasader föreslås, eftersom dessa är i direkt kontakt med människor.
- Garageutfart på Sveavägen är problematisk (se mer under trygghet)

TRYGGHET



Nuläge: I bottenplan är detta ett problematiskt hörn med många dolda ställen



Nuläge: Garageutfart problematisk både dag (trafiksäkerhet) och kväll (otrygghet och trafiksäkerhet).

NULÄGE

Det finns vissa utmaningar med otrygghet även dagtid, men på kvällen är det mest problematiskt.

Hörnet Sveavägen/Hamngatan är problematiskt på grund av utformningen i bottenvåningen vid rulltrappan. Mörka hörn och dålig sikt gör att det upplevs som otryggt. Rummet under broarna vid Mäster Samuelsgatan och Malmkillnadsgatan, upplevs som otrygga när det är mörkt.

Garageutfarten vid Mäster Samuelsgatan är problematisk i förhållande till trafiksäkerhet på trottoaren och på grund av mörka hörn.

Stor del av otryggheten i området grundas i de sociala problem som finns runt Sergels Torg och Malmkillnadsgatan. Det är svårt att enbart genom detta projekt att förbättra den situationen. I förslaget föreslås en markant förändring av Malmkillnadsgatan och man kan hoppas att något utav de förväntade dags- och kvällsaktiviteterna höjer tryggheten även på detta hörn av Sergels Torg.



Gehl Architects - "Tryggt under de mörka timmarna". Två parametrar är bra när det gäller att skapa trygghet: ljus och (trygga) aktiviteter i bottenplan och i gaturummet. Det är därför Gehl rekommenderar så många funktioner som är aktiva även på kvällen som möjligt i bottenplan.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

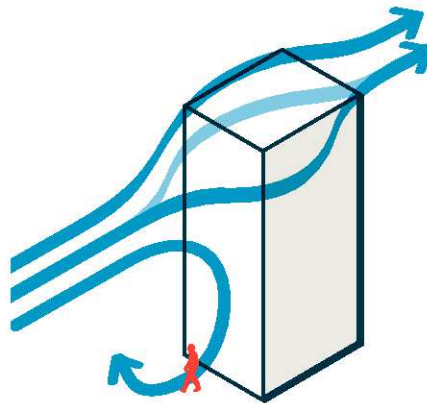
- Det föreslås att ännu fler kvällsaktiviteter introduceras, eftersom fler öppna funktioner förstärker varandra. Utöver restaurant/café skulle det kunna vara bostäder, kulturella kvällsaktiviteter, gym osv.
- Förslaget introducerar ett café i paviljongen. Detta är positivt för tryggheten under kvällstid, förutsatt att det är öppet. Här illustreras ett bra exempel på hur viktigt det är med en fungerande efterföljande verksamhet och hur betydande driften/kuratorskapet av byggnaderna är, för att nå de intentioner som byggnaderna är avsedda till.
- Garageutfarten under bron vid Mäster Samuelsgata är fortfarande en utmaning. Det rekommenderas att det byggs en tryggare och trevligare utfart, exempelvis i form av en port.

Sergels Torg/ Hamngatan

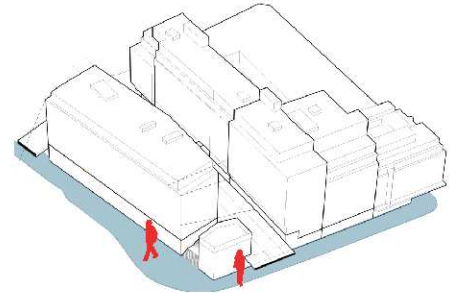
MIKROKLIMAT



Vind – Vinden kan uppföra sig på många sätt när den möter bebyggelse. Det är vinden i gatuplan, som är intressant för stadslivet.



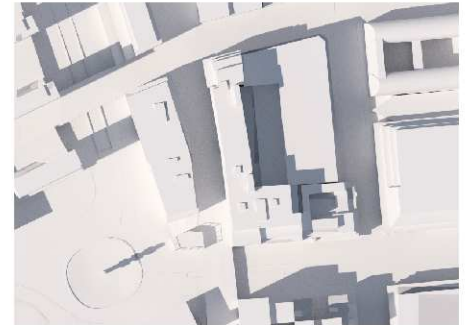
Vind – "Downwash": Höga byggnader i en låg stad kan fånga vinden. En slät fasad kan göra att vinden färdas ned längs byggnaden och skapar turbulens i gatuplan.



Vindstudie – Det är inte säkert att projektet har några problem med vind. Men vindförhållandena i gatuplan på Sveavägen och Hamngatan bör undersökas.



Sol: I Skandinavien är solen avgörande för stadslivet. Solrika stadsrum är lättare att aktivera än skuggiga.



Bygg med solen: Sveavägen har bra solförhållanden och detta bör man ta vara på [modelfoto: Marge Arkitekter].

NULÄGE

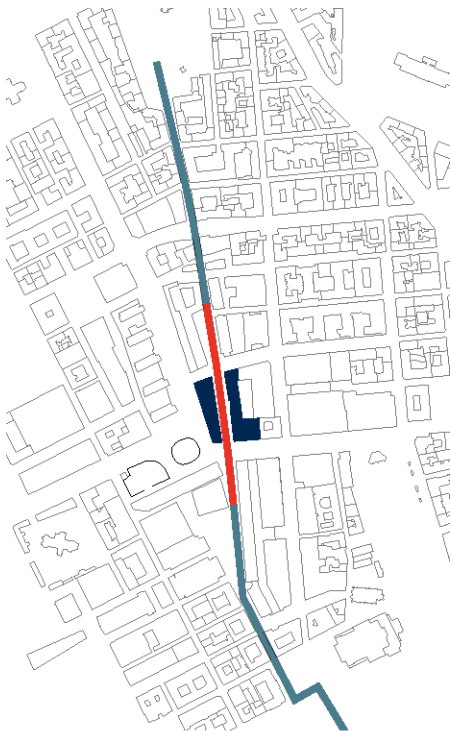
Sol och vind är avgörande för stadslivet, särskilt i det skandinaviska klimatet. Det finns ingen befintlig analys av vindförhållanden på området och det kan därför inte bedömas huruvida nuvarande podie på Sergelshuset har en positiv verkan för vindförhållandena på gatorna längs Sveavägen eller inte.

Sergelshuset har ett soligt läge och det bör övervägas hur detta kan utnyttjas ännu bättre. Området präglas av buller och avgaser från trafiken, även om det ligger utanför detta projekts arbetsområde så bör det ändå beaktas som en faktor som påverkar mikroklimat och därför gatulivet negativt, oavsett hur byggnaderna utformas.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Mikroklimatets förhållande i fråga om sol och vind präglas i hög grad av byggnadernas utformning och deras inverkan på stadsrummet. Det är därför viktigt att räkna in de mikroklimatiska faktorerna tidigt i projektfasen.
- Det rekommenderas att göra en vindanalys i gatuplan för att säkerställa att det inte sker en "downwash-effekt" från vinden. För mycket vind kan påverka stadslivet i negativ riktning, det avskräcker folk från att uppehålla sig på platsen. Ett, ur stadslivssynpunkt, välplanerat och genomtänkt projekt kan likväl misslyckas om vinden i gatuplan är för kraftig.
- Solförhållandena är goda vid Sergelshuset och bör utvecklas till något positivt även i kontorskvarteren, så att det blir en förbättring och inte ett störningsmoment.

Malmskillnadsgatan



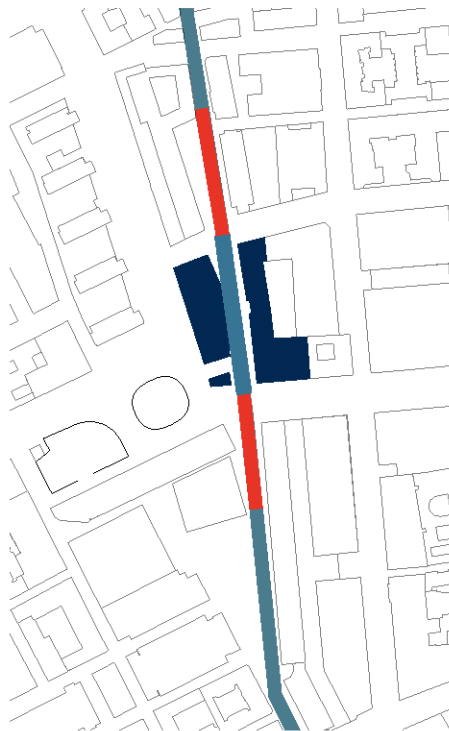
Nuläge - Den modernistiska delen av Malmskillnadsgatan är den mest problematiska. Denna sträckning utgör ca 1/3 - vilket betyder att 2/3 av Malmskillnadsgatan fungerar bra eller hyfsat bra, och det är en bra nyhet!

NULÄGE

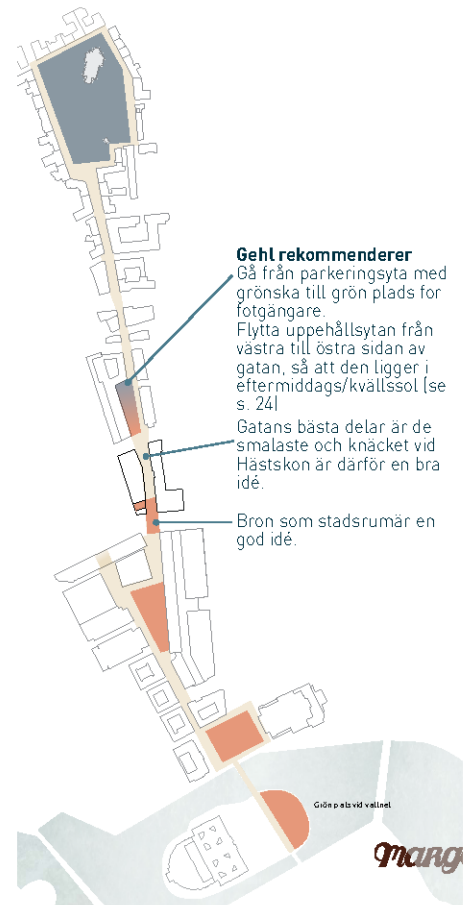
Den modernistiska delen av Malmskillnadsgatan har stängda/inaktiva bottenvåningar och fasader samt breda gaturum dominerade av bussar och parkerade bilar. Dessa element inbjuder inte till stadsliv och dygnets mörka timmar ger en otrygg upplevelse.

I det större nätverket är Malmskillnadsgatan idag en bakgata. Detta bör nyttjas som en fördel eftersom det finns färre restriktioner gällande utformning än vid Sergels Torg. Denna frihet bör användas för att tänka nytt. Det är det man försöker göra med det nya förslaget.

Malmskillnadsgatans karaktär är en följd av olika rumsbildningar från 10m till 36m. De delar av gatan som idag fungerar bäst är de smalaste. Vid Hästskon är gatan 20-22m. Delar av utmaningarna kan ändras genom fasadernas och gaturummets utformning.



Nytt förslag av Marge Arkitekter - Med en förvandling av Hästskon har man löst en stor del av gatans problematiska sträckning. För man med de sista problematiska delarna så har man nått långt.



Gehl rekommenderar

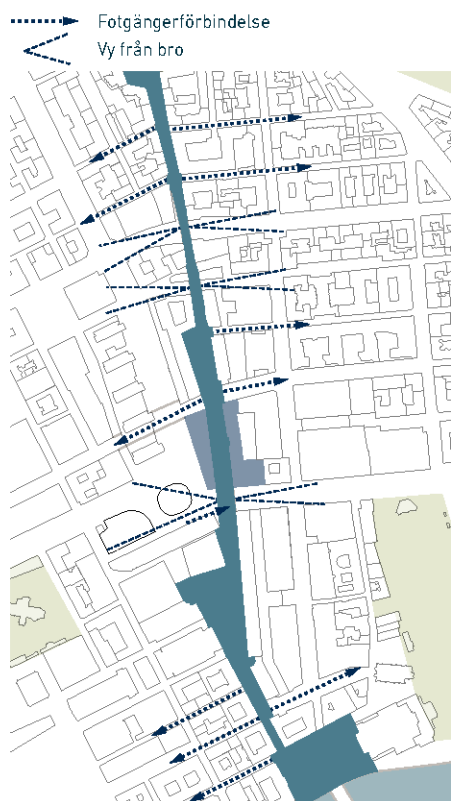
Gå från parkeringsyta med grönska till grön plats för fotgängare.
Flytta uppehållsytan från västra till östra sidan av gatan, så att den ligger i eftermiddags/kvällssol (se s. 24)
Gatans bästa delar är de smalaste och knäcket vid Hästskon är därför en bra idé.
Bron som stadsrum är en god idé.

Nytt förslag av Marge Arkitekter - Marge Arkitekters förslag till att tänka på Malmskillnadsgatan i sin helhet är intressant, då det öppnar upp för en ny identitet för hela sträckningen samtidigt som det knyter ihop de svagaste delarna av gatan med de bästa.

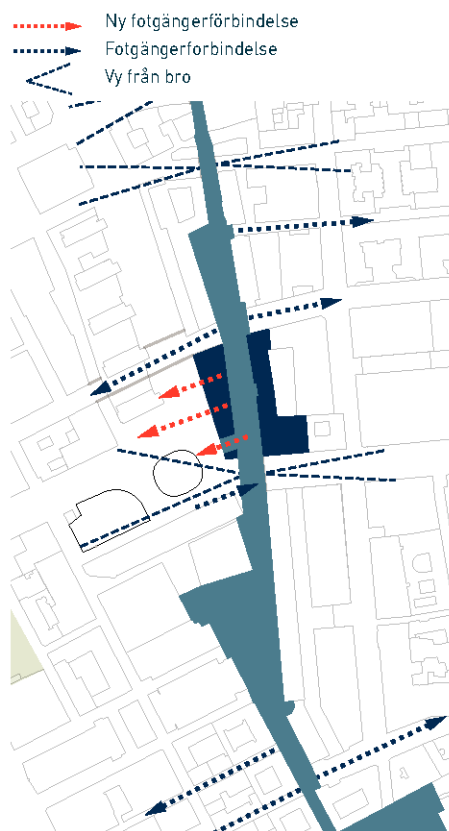
GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Förslaget arbetar för att skapa en ny identitet för Malmskillnadsgatan, där den går från att vara bakgata till inbjudande stadsgata. Om man lyckas med detta vore det mycket positivt, då det skulle ge balans i användargrupper över hela dygnet.
- Förslaget ser på Malmskillnadsgatan i helhet och det är positivt att arbetet med hur hela sträckan kan förbättras påbörjas. Detta läget är ett "window of opportunity" då flera nybyggnationer/ombyggnader längs Malmskillnadsgatan är på gång. Det rekommenderas att Stockholms Stad utnyttjar denna möjlighet och låter projekten bli en samlad insats för att lyfta gatan.
- Förslaget presenterar en smalare gatuprofil bland annat för att kunna etablera aktiva funktioner i bottenvåningar, vilket är en bra idé. Ett smalare gatusnitt kan gynna stadslivet, då gaturummet får mindre skala behövs färre människor för att skapa en positiv upplevelse av ett aktivt stadsliv än vad det gör i ett större gaturum.

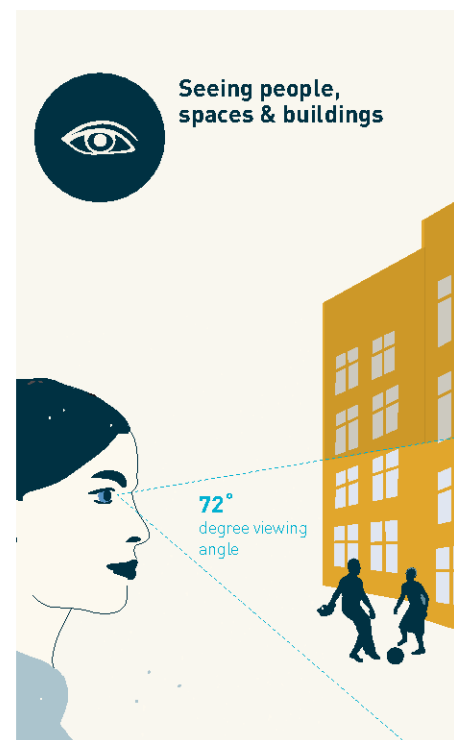
FOTGÄNGARFÖRBINDELSER



Nuläge - Vad kan vi lära oss från Malmskillnadsgatan? Många visuella och fysiska förbindelser längs vissa sträckor, men inte i den modernistiska delen.



Förslag - Den stora trappan skapar en ny och tydlig förbindelse, vilket är positivt. Dessutom skapas förbindelser i inomhus, genom butiker, vilket också är positivt - dock är de inte offentliga på samma sätt som den stora trappan.



Gehl Architects - "Att se". Människan ser i första hand det som försiggår i ögonhöjd dvs. i stadsrummet och i byggnadernas bottenplan. Därför är detta viktigt att fokusera på när man vill skapa goda fotgängarförbindelser

NULÄGE

För få förbindelser

I förhållande till gångförbindelser finns både längsgående och tvärgående utmaningar för Malmskillnadsgatan. Den längsgående utmaningen är att Hästskon inte är ensam om att bidra till en död gatusträckning. Hästskon kan bidra till att förbättra detta i ett nytt projekt men om det verkligen ska ske en förändring i gatans funktion och identitet krävs det att fler kringliggande byggnader, med liknande utmaningar, också uppgaderas.

De tvärgående utmaningarna är av terrängmässig karaktär, eftersom Malmskillnadsgatan ligger högre än de flesta andra gator i området och därför nästan bara nås med trappor. Det innebär ett lägre naturligt flöde av människor. Det finns möjlighet till några fina utkikspplatser från Malmskillnadsgatan. Den terrängmässiga utmaningen kan inte ändras men ankomsten och upplevelsen för fotgängare kan förbättras.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Förslaget förenklar och förbättrar fotgängares ankomst via en större trappa. Trappan läggs i en naturlig linje som inte kräver samma omväg som de befintliga trapporna gör. Trappor är alltid en utmaning för stadslivet men förslaget ger en bättre lösning än den nuvarande. Det är också viktigt att folk med barnvagn eller rörelsehinder på ett tryggt och behagligt sätt kan få tillgång till gatan.
- Bron är Malmskillnadsgatans identitet sett från håll. När man kommer gående på Hamngatan och Sergels Torg vill man med det nya förslaget bjuda in till att gå upp på Malmskillnadsgatan genom att synliggöra de nya uppehållsmöjligheterna. Kan man skapa en plats dit folk instinktivt vill gå så har man en bra grogrund för ett levande stadsrum.

UPPEHÅLLSAKTIVITETER



I det nya förslaget inviteras till uppehåll både i gaturummet och på bron. Det finns inte idag. Förslaget introducerar alltså uppehåll som ett nytt inslag på denna delen av Malmskillnadsgatan och det är positivt. Gehl Architects har fortfarande några rekommendationer gällande optimering av gaturumsdesignen. Som kan ses nedan bör det t.ex. alltid finnas offentliga sittplatser i solen och därtill kan även kommersiella sittplatser tilläggas. (Illustration Marge Arkitekter)

NULÄGE

Idag finns det inga former av offentliga sittplatser på Malmskillnadsgatan vid Hästskon. Det finns ett café/restaurant på hörnet vid Mäster Samuelsgatan.

I en nytänkning av Malmskillnadsgatans identitet och utformning är det intressant att tänka in uppehåll - och det gör förslaget också. Detta är en möjlighet att utnyttja både det tillbakadragna läget med mindre trafik och samtidigt dra nytta av placeringen nära det huvudsakliga fotgängarflödet på Sergels Torg/Hamngatan.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

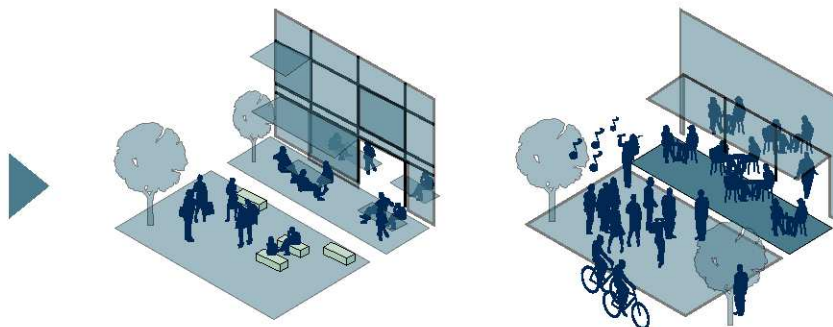
- Förslaget introducerar sittmöjligheter och grönska i gaturummet och på bron. Det är ur ett stadslivsperspektiv en god idé då det möjliggör ny användning och ny identitet.
- Förslaget introducerar en ny bred trappa från Sveavägen och upp till Malmskillnadsgatan. I trappans utformning krävs det att designen möjliggör att både gå och sitta.
- Bron beaktas som ett stadsrum för uppehåll men tar även vara på bron som utkikspunkt. Detta är en ny identitet och användning och det kan bidra till att transformera Malmskillnadsgatan. Det krävs att den föreslagna flytten av busshållplatsen görs, då dess nuvarande läge bidrar till att fasthålla Malmskillnadsgatans roll som bakgata.
- Det rekommenderas att gatans design tar vara på och utnyttjar de soliga platserna till både kommersiella och offentliga sittplatser. Cyklar och bilparkering placeras på skuggsidan.

Malmskillnadsgatan

BOTTENPLAN KANTZON



Nuläge: De flesta af Hästskons bottenvåningar mot Malmskillnadsgatan är slutna och inaktiva, vilket är problematiskt ur stadslivssynpunkt.



Gehl Architects rekommenderar: I det nya förslaget designas bottenvåningarna så att det blir möjligt att etablera kommersiella enheter. Det är positivt. Det är dock avgörande att dessa lokaler sedan hyrs ut till aktiva och utåtvända funktioner. Detta betyder att Vasakronans kuratering och förvaltning blir avgörande för om det blir en stadslivsmässig succé i praktiken.

NULÄGE

Tråkiga och stängda bottenvåningar

Ett av de stora problemen i nuläget är att bottenvåningarna i Hästskon, utmed Malmskillnadsgatan, är stängda och inaktiva, med några få undantag. Detta beror på de lokaler som är i gatuplan inte passar som butikslokaler på grund av deras storlek. Kan man ändra lokalerna storlek/djup skulle det innebära en stor förändring.

Projektet ger stora möjligheter och skapar bra underlag för en aktiv gata. Vilka aktiviteter som sedan kommer in i bottenvåningarna är i slutändan avgörande. Här är Vasakronans förvaltning av bottenvåningarna helt utslagsgivande.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Förslaget delar upp fasaderna i mindre sektioner baserat på funktion och detta är positivt för ett stadsrum, då det skapar variation i upplevelsen av gatan.
- Förslaget har god förståelse för att bottenvåningen måste tänkas i flera nivåer (Malmskillnadsgatan, trappan och Sergelstorg).
- En aktiv bottenvåning är en positiv och avgörande del för stadslivet. Förslagets djupare Sergelhus möjliggör kommersiell aktivitet i bottenvåning. Vasakronans förvaltning och drift av bottenvåningarna är avgörande för om det blir framgångsrikt eller inte.
- Finkänslig arkitektonisk detaljering av bottenvåningarnas fasader behövs, då dessa är i direkt kontakt med människor.
- Garageuppfarten i M-huset är problematisk (se mer under trygghet)
- Det rekommenderas att göra en "strategi för aktiva bottenvåningar både kvälls- och dagtid". Hur garanteras kvällsöppna fasader i bottenvåningarna? Är det möjligt att få in flera små, och billigare, verksamhetslokaler? Kan man exempelvis erbjuda lägre hyror? Riktlinjer för skyltfönster bör formuleras så att stängda fasader och fönster undviks.

Rekommendationer



Stadsliv i balans både dag och kväll: Bjud in olika användargrupper och aktiviteter.



Ögon på gatan: Bostäder bidrar till trygghet på kvällen, särskilt om de ligger en trappa upp.



Kvällsaktiviteter i byggnader som skaper naturligt flöde i gaturummet på kvällen



Ljus och aktivitet i byggnader, både i bottenplan och längre upp, är positivt för känslan av trygghet. Här ses Hästskon på Mäster Samuelsgatan
[Illustration: Marge Arkitekter]



Förslaget visar en bottenvåning med kvällsaktiviteter – det är avgörande att dessa aktiviteter rent faktiskt realiserar. Ansvaret för detta ligger hos Vasakronan.
[Illustration: Marge Arkitekter]



Längs trappan är de transparenta och aktiva fasaderna (på båda sidorna av trappan) viktiga för tryggheten.
[Illustration: Marge Arkitekter]

NULÄGE

Lite stadsliv - otryggt i kvällstid

Malmskillnadsgatans stora utmaning är att det naturliga flödet av människor idag primärt utgörs av människor som rör sig till och från de många kontoren i området. När detta naturliga flöde av kontorsfolk avstannar blir gatan öde och otrygg. Denna utmaning är delvis generell för City.

Att Malmskillnadsgatan genom topografi ligger avskuren från sin omgivning tillsammans med det faktum att det saknas ett naturligt flöde av människor med ärende dit, gör att gatan måste klara sig själv.

Det vill säga att en ny strategi för funktionerna på Malmskillnadsgatan måste tänka att gatan blir sin egen generator och slutar vara endast kontorsgata. Det är detta som förslaget försöker göra.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

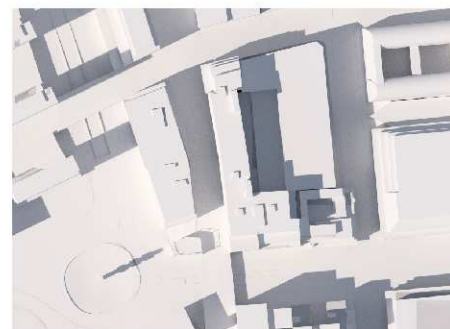
- Förslaget beaktar nya funktioner som bostäder och hotell. Detta är en stor förbättring av nuvarande situation även om ännu fler bostäder vore ännu bättre.
- I förhållande till kvällsaktiviteter introduceras ett café (kanske kvällsöppet?), en hotellbar och möjligtvis två restauranger. Detta är positivt för Malmskillnadsgatan men också nödvändigt, annars är det endast hotellet som utgör kvällsaktivitet. Intentionerna i förslaget är goda men det måste följas upp hela vägen, för att verkligen fungera.
- Trappan blir ankomstväg till Malmskillnadsgatan och för en trygg utformning är aktiva fasader mycket viktigt. Den föreslagna ingången till byggnaden från trappan bör vara en huvudingång (och inte till exempel en brandutgång). Paviljongens fasad mot trappan bör likaså skapa visuell kontakt mellan ute och inne.
- Det rekommenderas att garageinfarten görs tryggare exempelvis i form av en port som stänger utfarten mot gaturummet.



Det rekommenderas att göra vindstudier för vinden i gatuplan...



Sol: I Skandinavien är solen avgörande för stadslivet. Solrika stadsrum är lättare att aktivera än skuggiga.



Bygg med solen: Malmskillnadsgatans soliga ytor bör utnyttjas till uppehåll och rekreation, eftersom gatan också har en del skugga [modelfoto: Marge Arkitekter].

NULÄGE

Lite stadsliv - otryggt i kvällstid

Sol och vind är avgörande för stadslivet, särskilt i det skandinaviska klimatet. Det finns ingen befintlig analys av vindförhållanden. Malmskillnadsgatan har både nu och i det nya förslaget begränsat med sol, så de soliga lägena bör därför behandlas omsorgsfullt för att skapa platser för fotgängare.

Malmskillnadsgatan har inte samma utmaningar med trafik som Sergels Torg och detta bör utnyttjas till att skapa ännu mer offentliga rum i gatan. De mikroklimatiska förhållandena kring sol och vind präglas i hög grad av byggnadens utformning och dess inverkan på stadsrummet. Därför är det viktigt att beakta dessa förhållanden tidigt i projektfasen.

GEHL ARCHITECTS REKOMMENDERAR

- Det behövs göras en vindanalys i gatuplan för att säkerställa att det inte sker en "downwash-effekt" från vinden. För mycket vind kan påverka stadslivet i negativ riktning, det avskräcker folk från att uppehålla sig på platsen. Ett, ur stadslivssynpunkt, välplanerat och genomtänkt projekt kan likväl misslyckas om vinden i gatuplan är för kraftig.
- Vindstudier av trappan och bron - lämpar de sig för uppehåll?
- Bygg med solen - utnyttja eftermiddags- och kvällssol till uppehåll.
- Disponera gaturum i förhållande till sol och vind, där mikroklimatet är bäst placeras platser för uppehåll, där det är som mest skugga och vind placeras cykelparkering och ev korttidsparkering.

SAMMANFATTNING

SAMMANFATTNING



Nuläge: Ett stadsliv i obalans. Vad händer om vi inte gör något? Stadslivet förblir sannolikt i obalans.



Projektnivå: Projekt med goda förutsättningar för att skapa ett mer välbalanserat stadsliv.



Stadsliv som process (stadsstruktur och kuratorskap)
Om de involverade uppfyller sina ansvar finns det möjlighet till en klar förbättring av stadslivet

Det är nu en unik möjlighet eller ett "window of opportunity" att förbättra en svart fläck i Stockholm City. Hästskon 12 är bara en av flera projekt som är under arbete i området längs Malmskillnadsgatan och Hamngatan. Det finns i nuläget några grundläggande utmaningar i området, med utgångspunkt ur ett stadsliv i obalans. Byggnader och stadsrum kan inte allena lösa detta men de kan bidra till att sätta igång en förändringsprocess.

Projektet för Hästskon 12 har många goda intentioner och det är därför ett projekt med goda möjligheter att skapa grogrund för nya funktioner och ramar för den förvaltningsmässiga delen av stadslivet.

PROJEKT NIVÅ

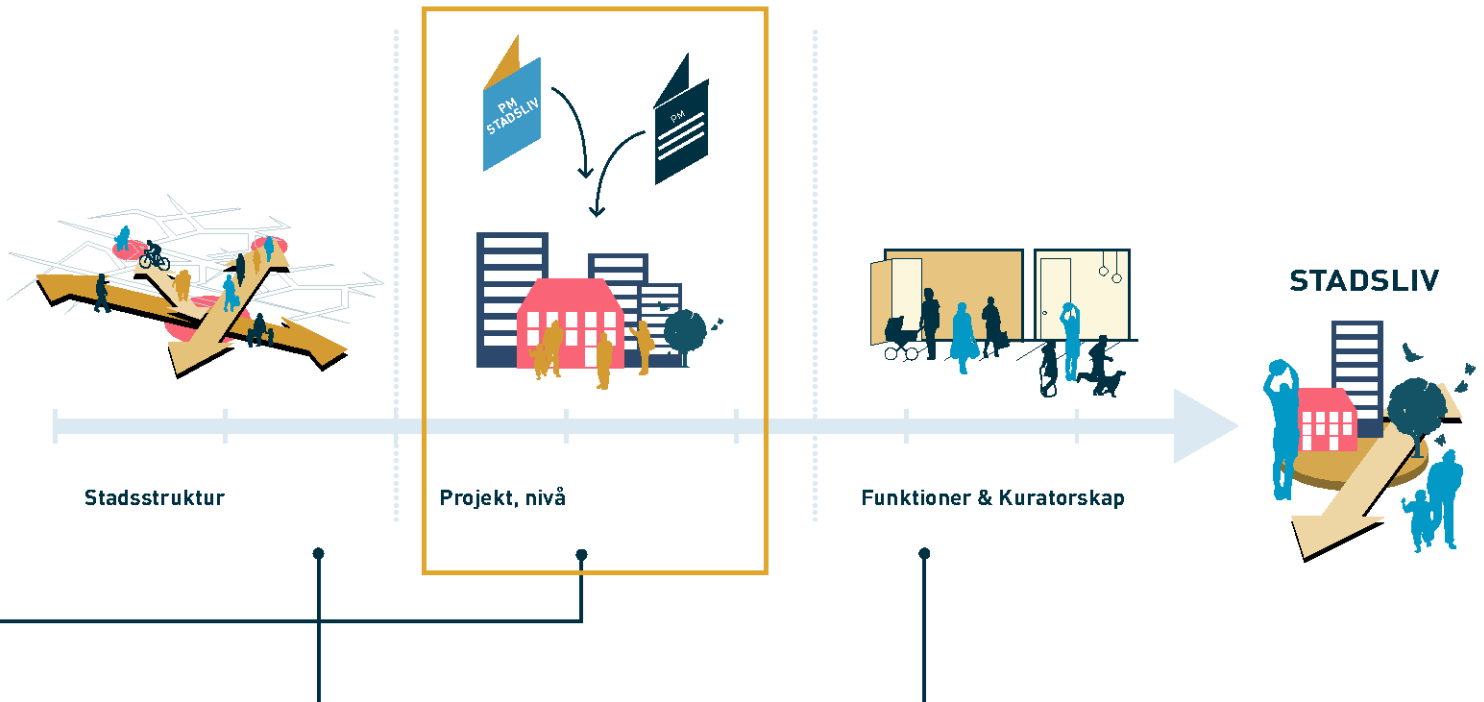
Sammanfattning

Avslutningsvis vill Gehl Architects sammanfatta och illustrera hur stadsliv sträcker sig utanför ett ritat projekt. Först när de nya byggnaderna och stadsrummet är i bruk vet vi om det hela fungerar som önskat. Denna sida ämnar sammanfatta en rad punkter som framför allt Vasakronan, i egenskap av byggnadsägare och förvaltare, samt Stockholm Stad bör vara uppmärksamma på i den fortsatta processen med att skapa stadsliv i balans i hela området kring City.

Det ritade projektet för Hästskon har en god förståelse för hur man kan skapa förutsättningar för ett mer välfungerande och balanserat stadsliv. Projektet har många av de fysiska förutsättningarna och intentionerna som krävs. Det finns dock vissa saker som i ett stadslivsperspektiv kan justeras för en mer lämplig utveckling, dessa finns beskrivna i detta PM.

Projektet slutgiltiga framgång, ur ett stadslivsperspektiv, är i hög grad avhängigt på Vasakronans förvaltning i förhållande till funktioner i byggnaderna, särskilt bottenvåningarna. I slutändan är det också avgörande hur både Sergels Torg och Malmskillnadsgatans utvecklas. Detta ansvar ligger främst hos Stockholms Stad och därefter hos de övriga ombyggnationerna i området.

Fokus i PM



STADSSTRUKTUR

Rekommenderar till Stockholm Stad

Sergels Torg

- Skapa ett välfungerande torg med fokus på fotgängare och stadsliv
- Beakta den m2-mässiga prioriteringen mellan fotgängare och bilar i hörnet av Sveavägen/Hamngatan
- Sänk trafikmängden
- Lös problemställningen med torgets många nivåskillnader
- Flytta uppgången från Sergelsgången ut på Sergels Torg
- Kvalitetskrav för bottenvåningar

Malmskillnadsgatan

- Kvalitetskrav för bottenvåningar längs hela gatan (inte bara vid Hästskon) så att gatan transformeras från bakgata till aktiv framsida
- Möjliggör för en plats på Malmskillnadsgatan mellan Jakobsbergsgatan och Mäster Samuelsgatan

Broar

- Beakta broarna som tredimensionella element och uppgradera både undersida, ovasida och kanter
- Flytta bussparkeringen bort i från bron och skapa möjlighet för uppehåll

KURATERING/ FÖRVALTNING/ DRIFT

Rekommenderar till Vasakronan

- Tänk i aktivt förvaltningsskap, särskilt kring era bottenvåningar, så ni säkrar kvällsöppna verksamheter.
- Engagera om nödvändigt "entreprenörer" som kan kickstarta en utveckling i förhållande till butik- och restaurangliv.
- Överväg alternativa partnerskap för att få större variation i funktioner och programmering av byggnaderna:
 - offentliga funktioner
 - konst
 - kultur
- Om möjligt, få in fler bostäder i projektet
- En större mix av bottenvåningarnas lokaler och storlek skapar en bättre grogrund för mindre aktörer.
- Prioritera i första omgång publikrelaterade aktiviteter i bottenvåningar, det är där det påverkar stadslivet, inte högre upp i huset.
- Gör "Strategi för aktiva bottenvåningar både kvälls- och dagtid"
- Påbörja förändringen av Malmskillnadsgatan redan nu genom temporära aktiviteter i bottenvåningar och gaturum.

