



# områdes program

# Norrmalm

**CITY**

**NORRMALM**

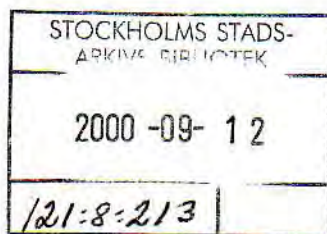
**VASASTADEN**

**SKEPPSHOLMEN**



STADSBYGGNADS  
KONTORET





## INNEHÅLL

### Sammanfattning "Stockholm City utvecklas och befolkas" 1

### Beskrivning av Norrmalm 3

Historik och karaktär  
Befolkning och bostäder  
Arbete  
Service och kultur  
Trafik  
Natur, parker, torg och stråk  
Kulturhistoriska miljöer  
Teknisk försörjning

### Utgångspunkter för Norrmalm 11

Karaktär och kulturmiljöer  
Befolkning  
Bostäder och arbete  
Natur, parker, torg och stråk  
Trafik

### Framtidsfrågor 15

Stockholms City  
Den historiska stenstaden  
Västra City  
Barnhusviken  
Norra Stationsområdet  
Sabbatsberg  
Projektlista

## Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Norrmalm**. Programmet redovisar även pågående planering och diskuterar hur stadsdelsområdet kan utvecklas framöver samt hur dess värden ska tillvaratas.

Områdesprogrammet är ett underlag för en dialog mellan medborgarna, stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret om framtiden i stadsdelsområdet. Stadsbyggnadskontoret fortsätter härmed det områdesvisa planeringsarbete, som inleddes med de stadsdelsbeskrivningar som ingick i samrådsförslaget till översiktsplanen hösten 1995.

Områdesprogram finns för samtliga 24 stadsdelsområden.

Stadsbyggnadskontoret är stadsbyggnadsnämndens beredande organ och stadens expertorgan i stadsbyggnadsfrågor. På stadsbyggnadsnämndens uppdrag har kontoret hand om frågor som rör markanvändning och byggande.



## STADSBYGGNADS KONTORET

Fleminggatan 4, KUNGSHOLMEN  
Tfn växel 08-508 260 00

### Kontaktpersoner för Norrmalm

Områdesprogram:	Niklas Svensson
Planfrågor:	Cristina Rådberg
Bygglov:	Lennart Olsson



## Områdesprogrammet i korthet:

# Stockholms city utvecklas och befolkas

Stockholm City ska vara ett starkt huvudstadscentrum samt mötesplats för administration, handel, kultur och nöjen. Området uppvisar en del problem men präglas även av sitt fina läge vid vattnet liksom tillgången till kulturhistoriska byggnader, parker och torg. De största bristerna är avsaknaden av bostäder, många bilar och en viss otrygghet. Kompletteringar i city ska bidra till att området blir en välfungerande, trevlig och attraktiv stadsmiljö. Framtida exploatering bör ske på redan i anspråktagen mark och bostäder bör prioriteras för att cityområdet ska bli mera levande och mångfalden öka. En förtätning av citystrukturen är möjlig på flertalet platser. Vidare finns det en stor resurs i alla bostadshus som har kontoriserats genom åren. En rebostadisering av dessa skulle ge ett välkommet tillskott av bostäder i city. Sergels torg, Hötorgs city och Sergelgatan står inför förändringar. Genomgripande upprustning och förnyelse kommer ske under de närmsta åren.

I Västra City finns det möjligheter att överdäcka järnvägsspår och trafikleder. Spårområdena mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron ska bebyggas med hotell och konferenscentrum samt bostäder och annan verksamhet. Området söder om Klarabergsviadukten ner mot Tegelbacken är i behov av genomgripande förändringar. Stadens ambition är att Centralbron ska avvecklas och ersättas med en Centraltunnel. Tegelbackens centrala läge ställer höga krav på utformningen av platsen. En blandning av bostäder och lokaler i området är eftersträvansvärt. I ett längre perspektiv erbjuder också spårområdena vid Barnhusviken samt Klarastrandsleden möjligheter till exploatering och överdäckning. Det attraktiva vattenläget och det centrala läget motiverar en rejäl utbyggnad av bostäder.

Vid Norrtull ska entrén till Nationalstadsparken förbättras. Norra Stations området erbjuder också möjligheter till att bygga nya bostäder och lokaler. Den pågående omorganisationen av Sabbatsbergs

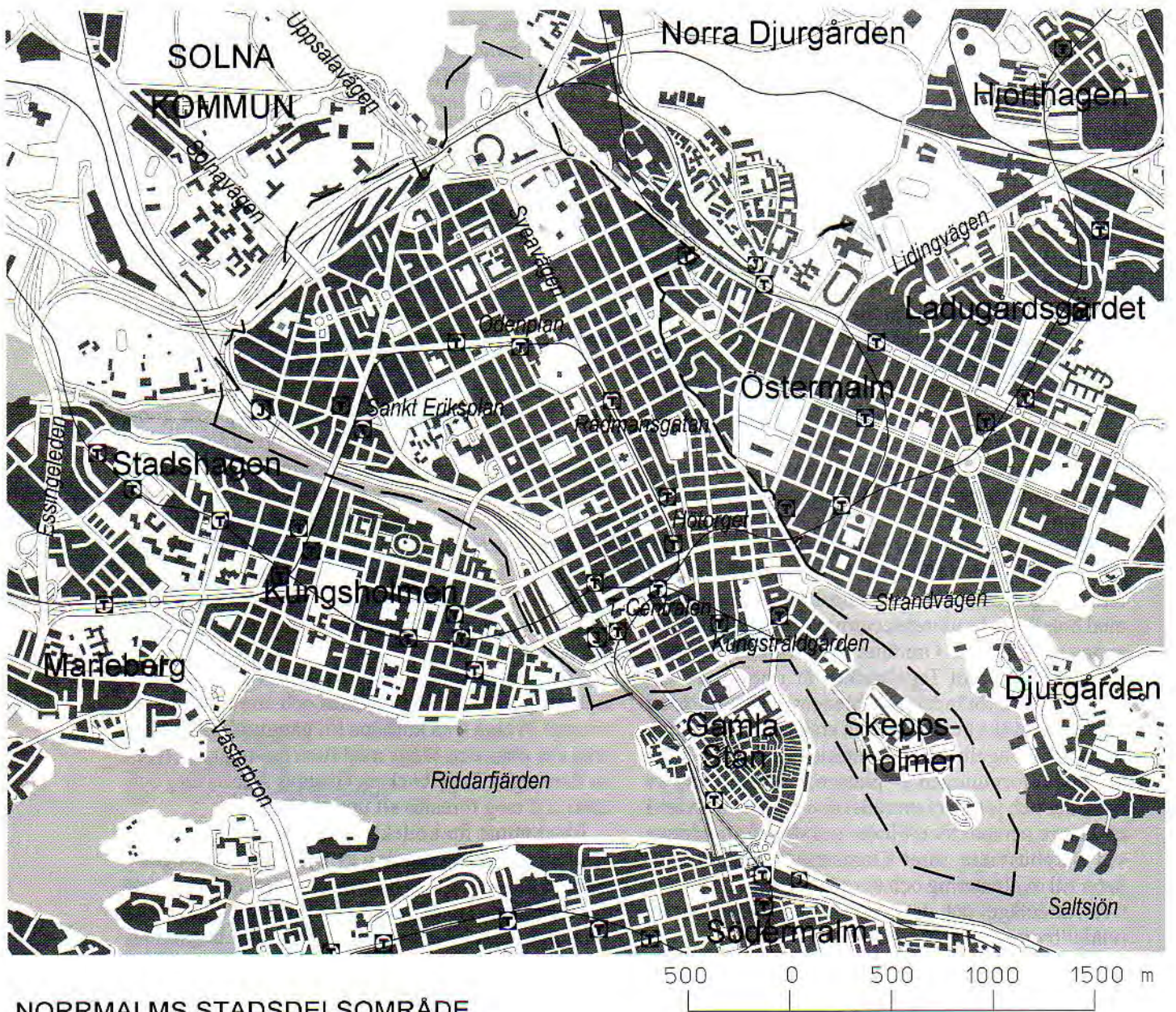
sjukhus kan leda förändrad markanvändning i området. En framtida omvandling av området kan innebära ett bostadstillskott. Det är dock av stor vikt att karaktären av institutionspark bibehålls samt att kontakten med Vasaparken utvecklas.

I Vasastaden och på övre Norrmalm bör den sena 1800-tals strukturen bevaras. Vad gäller torg och parker bör dessa bibehållas, vårdas och utvecklas. För att framhäva Nationalstadsparken ska dess parkentréer tydligare göras. Dessutom bör stadens front mot vattnet friläggas för att framhäva Stockholm som vattenstad. Ett fotgängarstråk längs med Barnhusviken och Karlbergssjöns östra strand, skulle bidra till att framhäva stadens front mot vattnet. Alléer, parker och trädgårdar kan förbindas till gröna stråk för att ge plats åt serveringar och skapa goda gångförbindelser för fotgängare. Tillgängligheten till Karlbergs slott och dess park bör utvecklas. Förbindelsen mellan Brunnsviken och Karlbergssjön bör återskapas genom att öppna upp ett sammanhängande grönstråk mellan Hagaparken och Karlbergs slottspark. Långholmen som rekreationsområde har betydelse för hela innerstaden och bör göras tillgängligare genom båtförbindelser från t ex Gamla stan och City.

Flertalet gatumiljöer i city behöver förbättras, många gångbanor bör breddas och stora ytor kommer att övergå från körbana till gångtrafikytor. Nya träd ska planteras längs med flera huvudgator. Norra Bantorget, Tegelbacken, Gustavs Adolfs torg och Karl XII torg föreslås att upprustas.

Ett stomnät för kollektivtrafiken ska införas i innerstaden. En förlängning av Djurgårdsspårvägen i normal SL-trafik från Norrmalmstorg till Centralen vore möjligt. Tunnelbanekopplingar mellan Odenplan och Karolinska och från Tekniska högskolan till Kungsträdgården är andra tänkbara framtidsalternativ. Vidare skulle Roslagsbana på sikt kunna förlängas in till city.





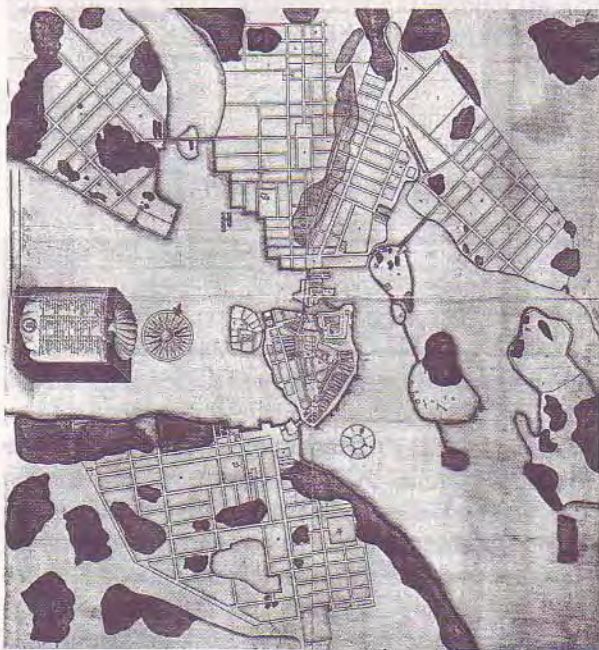
NORRMALMS STADSDELSOMRÅDE



# Norrmalm

## Historik och karaktär

Norrmalms stadsplanestruktur har sin grund i de gaturegleringar som Gustav II Adolf tog initiativ till



Stockholms generalplan från 1640

och som 1640 lades fast i Stockholms första generalplan av överståthållaren Klas Fleming. Stadsholmen var fullbyggd och tomter behövdes för stormaktstidens palatsbyggen. Ny mark skapades även genom utfyllnader. Hötorget, Norrmalmstorg och Gustav Adolfs Torg lades ut. Den då oöverstigliga Brunkebergsåsen gav upphov till de två olika riktningar hos det rätvinkliga gatunät som återfinns än i dag, t ex i Brunkebergstorgs trekantiga form. Drottning- och Regeringsgatorna blev viktiga gator. Nästa stora utbyggnadsperiod tog fart på 1860-talet. Stadsstyrelsen moderniserades och järnväg, gas-, vatten- och avloppsledning drog fram. Centrum, som legat på Stadsholmen expanderade norrut med banker, försäkringsbolag, hotell och affärshus. Kajgator anlades. Längs de nya gatorna byggdes femvånings hyreshus, ofta med butiker i bottenvåningen. De få gatugenombrott i Lindhagenplanen här, bl a Vasagatan, Kungsgatan och Sveavägens fortsättning söderut, genomfördes först på 1920-talet. Då kom också de för stadsbildningen karaktäristiska båda Kungstornen till. Handel och nöjesliv följde efter

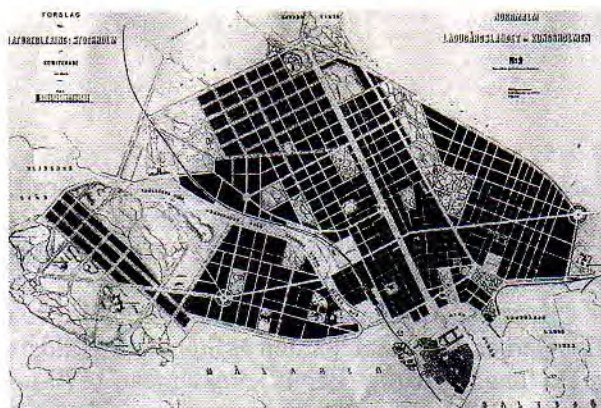
längs de nya gatorna och centrum försköts norrut. Brunkebergsåsen kan fortfarande spåras i stadsdelens topografi, i t ex Tegnérslunden, Observatorielunden och Vanadislunden.

Cityområdet rymmer även äldre bebyggelse och fina parker. Kungsträdgården är Stockholms äldsta park. Idag har parken delvis karaktär från 1870-talets nyanläggning med träd, planteringar och statyer mm. I dess historia med allt ifrån kungliga kökssträdgårdar på 1430-talet, magnifik fransk barocksträdgård, 1800-talets samlingsplats för borgerligheten till dagens nöjes- och rekreationsplats för hela familjen kan man utläsa den svenska parkens historia. Gustav Adolfs torg är med sina monumentalbyggnader stadens mest representativa torganläggning och har genom seklen spelat en väsentlig roll i Stockholms och Sveriges historia. Blasieholmen är till sin planstruktur oförändrad sedan 1650-talet. Den slutna palatsbebyggelsen kring torget har behållit karaktären av ett förnämt bostadsområde, avskilt från staden, idag med annat innehåll.

På Norrmalm ligger City som är regionens gemensamma kommersiella centrum med många och stora arbetsplatser. Med City avses i huvudsak Norrmalm, från Olof Palmes gata till slottet. Området har få bostäder och utgörs mest av kontor och kommersiella lokaler. Nedre Norrmalm är en viktig mötesplats för såväl landets politiska och kommersiella ledning som nöjes- och kulturlivet i allmänhet. Cityomdaningen under 1950-1970 skapade ett rationellt köpcentrum med god tillgänglighet. Samtidigt hade många bostadshus kontoriserats, vilket gjort City till en av innerstadens minst bebodda stadsdelar. Med stöd av "Lex Norrmalm" hade staden exproprierat de kvarter där fastigheter måste rivras för att kunna bygga de nya tunnelbanelinjerna uppifrån. Hötorgscity byggdes enligt en plan från 1952 och utgör det mest påtagliga exemplet på stadens vilja att under efterkrigstiden förnya Stockholms centrum. Det nya city avsågs bli ljus och luftigt och terrasshusens platta tak skulle brukas som "lunchparker". Sergelgatan blev gågata. Hötorgscity har blivit stadsbyggnadshistoriskt epokgörande och höghusens "fem trumpetstötter" är en viktig del i stadens silhuett. Genom att placera det nya Kulturhuset som en skärm i söder sattes ett definitivt stopp för de gamla tankarna på att dra Sveavägen ända ner till Gustav Adolfs Torg. Andra stora gatuvägg-



ningar på 1960-talet är Hamngatan och Klarabergsgatan. Här återfinns idag några av de stora varuhusen och andra kommersiella lokaler. Senare förnyades även Nedre Norrmalm för att ge plats åt den växande statsförvaltningen.



Albert Lindhagens stadsplan för Stockholm från 1866

Södra och Norra stambanorna bands samman genom att spår 1871 drogs över Strömmarna och längs Norrmalms strand längs Klara Sjö och Barnhusviken. Därmed blev detta område en tyngdpunkt i Stockholm och i riket. Hit förlades centralstation, hotell, huvudpost, tidningar, tryckerier, saluhallar för partihandel mm. Trots senare utflyttningar utgör detta fortfarande en av stadens viktigaste kommunikationsknutpunkter. Men spårområdet och trafiklederna längs Klara Sjö liksom Norra Stations bangård utgör barriärer för stadsdelen. Det är endast vid Strömgatan, Tegelbacken och Blekholmsstranden som stadsdelen har kontakt med vattnet.

På 1640-talet flyttades flottans förläggingsbas till Skeppsholmen. Skepps- och Kastellholmarna utgör en värdefull del av Stockholms inlopp och en unik miljö i innerstaden genom sin topografi och den obrutna kontinuiteten i bebyggelsen från 1600-talet till 1800-talets senare del. Bebyggelsen vittnar på ett tydligt sätt om flottans fäste i Stockholm. Idag är Skeppsholmen ett centrum för konst och kultur med bl a Konsthögskolan och flera museer bla det nya Moderna museet.

Vasastaden präglas av den sena 1800-talsstrukturens gatumönster, hushöjder och kvartersindelning. Här finns flera av esplanadsystemets trädplanterade gatustråk, särskilt Odengatans karaktär är välbevarad. Stadsdelen präglas av en variation och blandning mellan bostäder och kontor, med ett brett utbud av butiker, service, kultur, restauranger, pubar etc. I Vasastaden är bebyggelsen i huvudsak den traditionella stenstadens med numera upprustade femvåningshus från sekelskiftet. I området finns parker som Vasaparken, Observatorielunden och Vanadislunden. Sabbatsbergs Sjukhus i parkmiljö finns här. Torgen har betydelse för stadsdelens sociala liv, särskilt Odenplan. I kvarteren kring Observatoriekullen har en lång rad institutioner av vetenskaplig och undervisningskaraktär samlats under

århundradena lopp. Gunnar Asplunds stadsbibliotek, en av funktionalismens viktigaste byggnadsverk finns här. Några stadspartier lever sitt alldeles egna liv som Birkastaden-Rörstrandsområdet och Sibirien. Längst i norr, mot Norra Stationsgatan, finns arbetsområden, där industrihus har byggts om för kontor. Stark biltrafik präglar idag de historiska Norrtull och Roslagstull som fortfarande möter besökaren norrifrån. Bellevueparken vid Brunnsvikens innersta del ingår i Nationalstadsparken.

Rödabergsområdet hör till de främsta bostadsmiljöer som skapats i Stockholm. Området är till största delen byggt 1924-1926. Stadsplanens utformning med oregelbundna kvarter, vinklade gator och öppna gårdssystem samt de klassicistiska byggnadernas arkitektoniska utformning utgör grunden för områdets stora kulturhistoriska värde.

## Befolkning och bostäder

BEFOLKNING	Norrmalm	Innerstaden	Stockholm
folkmängd 1996	58 886	266 004	718 462
andel 0-15 år	13%	12%	17%
andel 65- år	16%	19%	20%

Norrmalm är tillsammans med Östermalm de två till befolkningen största stadsdelensområdena i staden. Befolkningen är geografiskt ojämnt fördelad. Övervägande delen av befolkningen bor i Vasastaden (drygt 49 000) eller i norra delen av stadsdelen Norrmalm. Däremot på nedre Norrmalm, i city, finns det områden som är extremt glest befolkade. Antal boende per hektar (7) i city är bland de minsta i Europa. Endast Oslo cityområde kan konkurrera med Stockholm city. Större delen av city består av kontor och kommersiella lokaler. I det som benämns city bor endast drygt 1 000 invånare.

BEFOLKNING	Norrmalm	Innerstaden	Stockholm
Prognos 2004	60 008	278 107	746 817
förändring 1 %	1,9%	5%	4%
förändring 1-5 år	-3%	3%	-1%
förändring 6-15 år	7%	23%	20%
förändring 65-	-18%	-14%	-16%

Prognoserna fram till 2004 visar på en marginell ökning av befolkningen. Den ringa ökningen av andelen skolbarn är bland de minsta i staden. Stadsdelensområdet har en hög andel äldre lägenheter, vilket kommer ändra vart efter nya tillskott av bostäder tillkommer i city. Under 90-talet har drygt 300 nya lägenheter färdigställts inom Norrmalms stadsdelensområde. Det är bostäder vid Oxtorgsgatan och vid Blekholmsterassen som gett cityområdet ett välkommet tillskott av bostäder. Fram till sekelskiftet kan ytterligare ca 300 bostäder komma att färdigställas inom cityområdet. Bostadsbyggandet under de närmaste åren kommer i huvudsak vara koncentrerat till omvandling av lokaler och andra verksamheter



till bostäder för en ökad "bostadisering" av city.

BOSTADER	Norrmalm	Innerstaden	Stockholm
1 - 2 rok	63%	68%	55%
3 rok -	39%	33%	45%
andel före 1951	82%	77%	54%
allmännyttan	15%	19%	31%
bostadsrätt	33%	28%	22%
barnhushåll	13%	12%	18%
ensamhushåll	62%	65%	54%

## Tillgänglighet

Andel lägenheter som har hiss är mellan 50-75 % i hela innerstaden. Denna tillgänglighet är bra jämfört med övriga delar av staden. I samband med ny och kompletteringsbebyggelse bör behovet av hiss trots detta särskilt beaktas.

## Arbete

40% av innerstadens samtliga arbetsplatser finns inom Norrmalms stadsdelsområde. Av dessa arbetsplatser finns runt 70 000 på Norrmalm resten i Vasastaden. Norrmalm har det högsta andelen arbetsplatser i staden sett i förhållande till antalet boende. Det är det arbetsplats täta cityområdet som är huvudförklaringen till det höga antalet arbetsplatser. Citys särställning i staden, regionen och landet förklarar att det finns många offentliga institutioner, banker och förvaltningar. Det finns även en stark koncentration av kommersiell service som ger upphov till ett antal arbetstillfällen. Arbetslösheten har minskat samtidigt som området fått ett rejält tillskott av nya arbetsplatser under de senaste åren. Detta visar på citys attraktionskraft. Så fort konjunkturen vänder en aning så visar det sig mest i det mest attraktiva områdena av staden. Antalet studerande som får undervisning i city är lika med noll. Detta kan jämföras med t ex Oslos 5 000, Köpenhamns 14 000 eller Hamburgs 0.

	Norrmalm	Innerstaden	Stockholm
arbetsplatser-94	96 705	247751	445 358
arbetslöshet-95	5,20%	6%	6,40%
socialbidrag-94	6%	6%	10,20%
medelinkomst-93	190 900	181 817	176 400

## Service och kultur

Norrmalm har naturligtvis ett i jämförelse med övriga staden unikt utbud av service och kultur. De boende i området har nära till i stort sett allt. Längre ut i stadsdelsområdet blir tillgången sämre, men är i jämförelse med andra delar av staden fortfarande god.

Den kommunala servicen är för närvarande god.

Det förväntas inga dramatiska tillskott av de yngre och äldre åldersgrupperna, vilket gör att kapaciteterna för barnomsorg och skola är goda.

## Trafik

Norrmalms stadsdelsområde har Stockholms i särklass bästa kollektivtrafikförsörjning. Området genomkorsas av flertalet busslinjer och samtliga tunnelbanelinjer. Tunnelbanestationer finns vid T-centralen, Hötorget, Rådmanngatan, Odenplan, S:t Eriksplan och Kungsträdgården. Tunnelbanestationernas tillgänglighet för äldre och handikappade är god. Samtliga tunnelbanestationer har minst en hissförbindelse mellan gatuplan och plattform. Pendeltågsstationer finns på Centralen och Karlbergs station. Till Skeppsholmen och Kastellholmen finns det mindre frekventa kommunikationer i form av en busslinje till Skeppsholmen. Det finns ett förslag till ett nytt stommät för busstrafiken. Samtliga stommätlinjer kommer att korsa området.

För biltrafiken är gatorna hårt belastade. Många gator har idag en mycket dålig miljö när det gäller buller och utsläpp. Samtidigt finns det stora brister i utformningen av gatumiljöerna.

Stambanan Karlberg - Centralen - Älvsjö går igenom Norrmalm. Den har utpekats som riksintresse av Banverket. Spårkapaciteten genom Stockholm behöver utvidgas både med hänsyn till fjärrtrafikens och regional/lokaltrafikens behov. Industrispåret Karlberg-Värtahamnen/Frihamnen har särskild betydelse för godstrafiken med hänsyn till anslutningen till regionhamn och kopplingen till utrikestrafiken i hamnen.

Antalet parkeringsplatser i city uppgår till c:a 8 000 varav 7 000 återfinns i p-husen. Denna siffra kommer bli mindre efter viss omvandling av p-hus till bostäder och arbetsplatser. Motsvarande för Köpenhamn är 3 100 och för Oslo 4 800. Då ska det påpekas att Stockholm city har mindre gatuparkering än både Oslo och Köpenhamn.

## Natur, parker, torg och stråk

I den äldsta rutnätsstaden finns de historiska kungliga trädgårdarna och parkerna som Kungsträdgården och Humlegården. Kungsträdgården med sitt goda läge och innehåll har få europeiska motsvarigheter vad gäller folkliv på sommaren. Sammanlagt finns det 56 000 kvm park i Stockholm city vilket t ex är tio gånger mer än i Köpenhamns city.

Tegnérslunden, Observatorielunden och Vanadislunden kan karaktäriseras som bergsparker; marker





Stanstadens gröna rum

som länge lämnades länge obebyggda för att ge plats åt dåtidens behov av väderkvarnar och väktartorn. Observatorielunden och Vanadislundens är parkanläggningar av särskilt bevarandevärde. Observatoriekullen är ur geologisk synpunkt av högt vetenskapligt naturvärde som en del av stockholmsåsen. Albert Lindhagen, 1800-talets stadsomdanare, förespråkade parker uppe på bergshöjderna, där utsikten och luften var som bäst. Under denna tid tillskapades också borgerskapets promenadparker som Berzelii park och Vasaparken. Dessa innerstadsparker är alla livfulla åretruntparker. I Vasaparken och Observatorielunden finns parklekar, dvs bemannade lekparker. Det finns utomhusscener i Kungsträdgården och Vasaparken. Den senare är också särskilt betydelsefull för spel och skolidrott. Museiparken bakom Nationalmuseet är en citynära liten parklunga. Heimdallsparken är en mindre kvarterspark inom Matteus församling.

Hagaparken och Brunnsvikslandskapet är hjärtat i Nationalstadsparken med sitt ljusa 1700-tals landskap. Detta parklandskap är ett av Europas förnämsta representanter för den engelska landskapsstilen. Detta högklassiga parklandskap möter staden diffust mellan tullarna. I detta möte ligger Bellevueparken, som är en parkanläggning av särskilt bevarandevärde. Parken ingår i riksintresset Nationalstadsparken och i Brunnsvikens tillrinningsområde, som är ekologiskt särskilt känsligt. Bellevueparken är ur geologisk synpunkt av högt vetenskapligt naturvärde som åskulle.

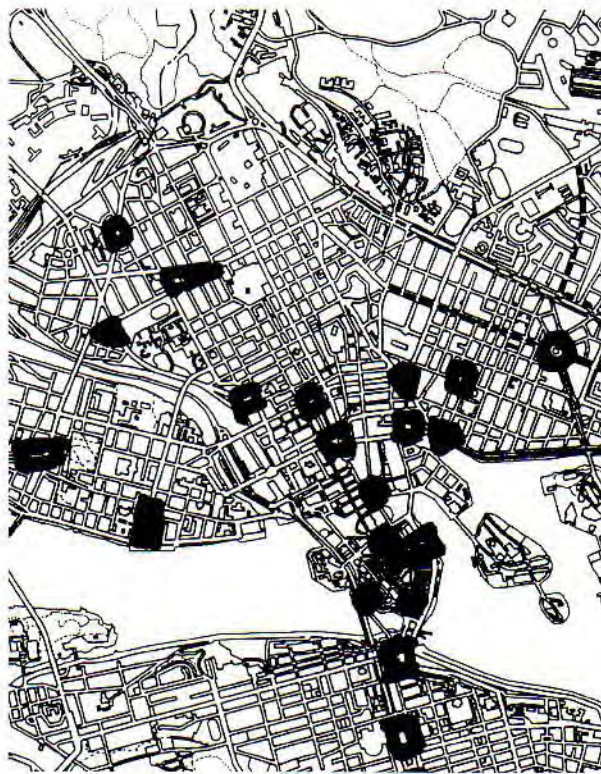
Skeppsholmen och Kastellholmen är skärgårdsöar mitt i det citynära vattenlandskapet. Dessa två öar ingår också i Nationalstadsparken, som därmed

sträcker sig ända in i stadens hjärta.

För Stockholm karaktäristiskt är de små täpporna och brottstyckena av natur som lämnats som gröna refuger eller pauser i stadskompositionen. Dessa naturfragment, ofta med urberget synligt, ger staden en djupare tids- och landskaplig dimension. Hälsingehöjden, Hedemoratäppan, S:t Eriksparken, Karl Staffs park är exempel på sådana mindre parker. Staden rymmer också många små namnlösa, men värdefulla naturfragment. Kyrkogårdar med grönfunktion har Klara, Gustav Vasa, Adolf Fredrik och Johannes.

Inom Norrmalms stadsdelsområde finns några av Stockholms gamla stadsportar, nämligen Norrtull, Roslagstull och Solnaentréen vid Torsplan.

Norrmalms karaktärsgator är Sveavägen, Drottninggatan, Karlbergsvägen, Odengatan, Birger Jarlgatan, Kungsgatan och S:t Eriksgatan. De äldsta marknads- och mötesplatserna är Brunkebergstorg,



Torg och stadsrum

Hötorget, Gustav Adolfs torg och Norrmalmstorg. Sergels torg är efterkrigstidens nya knutpunkt. Mera platsbildningar än torg är Norra Bantorget, Odenplan, S:t Eriksplan, Jarlaplan, Sveaplan och Vanadisplan. Malmen har en kort esplanad i Vanadisvägen. Karlbergsvägen har gröna förgårdar i sin lugnare västra del. En jämförelse av Stockholm city med några andra europeiska städer visar på ensidigheten och vissa orsaker till bristerna i Stockholm city. City har förhållandevis lite gågator (2,3 km) i ett Europa perspektiv, men bra i förhållande till de svenska storstäderna.

Norrmalms stadsdelsområde möter Saltsjön och Mälaren i Riddarfjärden och Strömmen med utbygg-



da kajer. Strömmen är ur zoologisk synpunkt av högt vetenskapligt naturvärde, såsom övervintringsplats för sjöfågel. Den är också ett ekologiskt särskilt känsligt område med betydelse för fiskars vandring och lek. Klara sjös, Barnhusvikens och Karlbergs sjöns strandkanter är däremot outbyggda.



Fjärdarna och sjöarna

## Kulturhistoriska miljöer

Hela Stockholms innerstad med Djurgården är klassat som riksintresse för kulturminnesvården, med avseende på 8 företeelser och 31 miljöer. Detta avsnitt tar upp dessa "värdekärnor" på Norrmalm som ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. "Värdekärnor" inom nationalstadsparken redovisas ej på kartan eftersom nationalstadsparken innebär ett starkare skydd. Dock redovisas de värdekärnor vars värde mer är kopplat till innerstadens utbyggnad än nationalstadsparkens värden.

Där utöver redovisas "kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer" på Norrmalm. De olika miljöerna beskrivs kortfattat och finns markerade på kartan; "Kulturhistoriska miljöer".

De olika stadsbyggnadskaraktärer som finns på Norrmalm, och för vilka det finns olika förhållnings-sätt är särskilt behandlade i "Byggnadsordning för Stockholm". Utöver detta finns det också en kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen i Stockholms innerstad. Byggnaderna har klassificerats i fyra kategorier med hänsyn till deras kulturhistoriska vär-

de. Klassificeringen är gjord i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och stadsmuséet. Enskilda byggnader redovisas inte i detta material.

## "Värdekärnor" som ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

### KULTURLAGER OCH ANDRA LÄMNINGAR FRÅN MEDELTID OCH 1500-TAL

Alla lämningar från denna tid är av mycket stort nationellt historiskt intresse. (Redovisas ej på kartan.)

### 1600-TALETS STADSPLANESTRUKTUR

Under 1600-talet skulle staden bli värdig landets nya stormaktsställning. En ny stadsplan lades ut över malmarna, den naturliga topografien utplånades på många håll. Stadsplanen har haft största betydelse för innerstadens utformning. (Redovisas ej på kartan.)

### 1800-TALETS STADSPLANESTRUKTUR

Planerna som fastställdes runt 1880 byggde i stort vidare på de rutnätsplaner som format Stockholm sedan 1600-talet. Planerna hämtade inspiration från bl a Paris och Berlin och blev uppkallade efter den drivande kraften, Albert Lindhagen. Dessa planer har gett Stockholm dess ännu till stora delar bevarade struktur. (Redovisas ej på kartan.)

### STADENS FRONT MOT VATTENRUMMEN

Stockholm har byggts på ett kuperat landskap i mötet mellan Saltsjön och Mälaren. Vattnet är en viktig del i Stockholms historia och stadens front mot vattnet har alltid utgjort en viktig fråga för stadsbyggare. I Norrmalms stadsdelsområde är Riddarfjärden, Norrström med omgivning, Strömmen, Saltsjön med Skeppsbron och Södra Blasieholmskajen, Skeppsholmen och Kastellholmen viktigast att slå vakt om. (Redovisas ej på kartan.)

### SKEPPSHOLMEN OCH KASTELLHOLMEN

Skepps- och Kastellholmarna utgör en värdefull del av Stockholms inlopp och en unik miljö i innerstaden genom sin oförändrade topografi. Helhetsmiljön med bl a lummig parkkaraktär och värdefulla byggnader bör bevaras. (Ligger inom nationalstadsparken, men redovisas separat.)

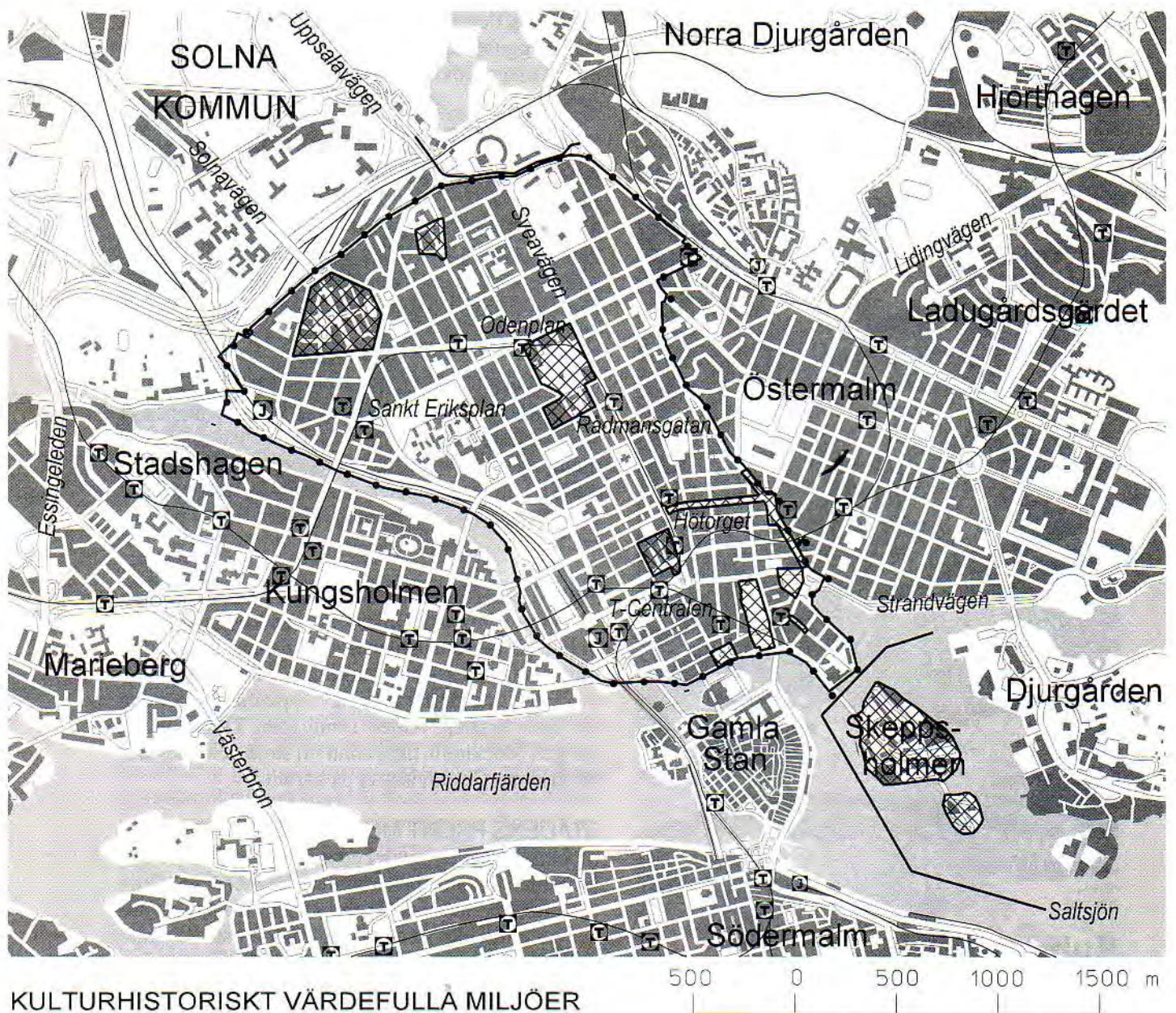
### STOCKHOLMS HÖGSKOLEOMRÅDE

Observatoriekullens karaktär och områdets värdefulla byggnader bör bevaras.

### KUNGSTRÄDGÅRDEN

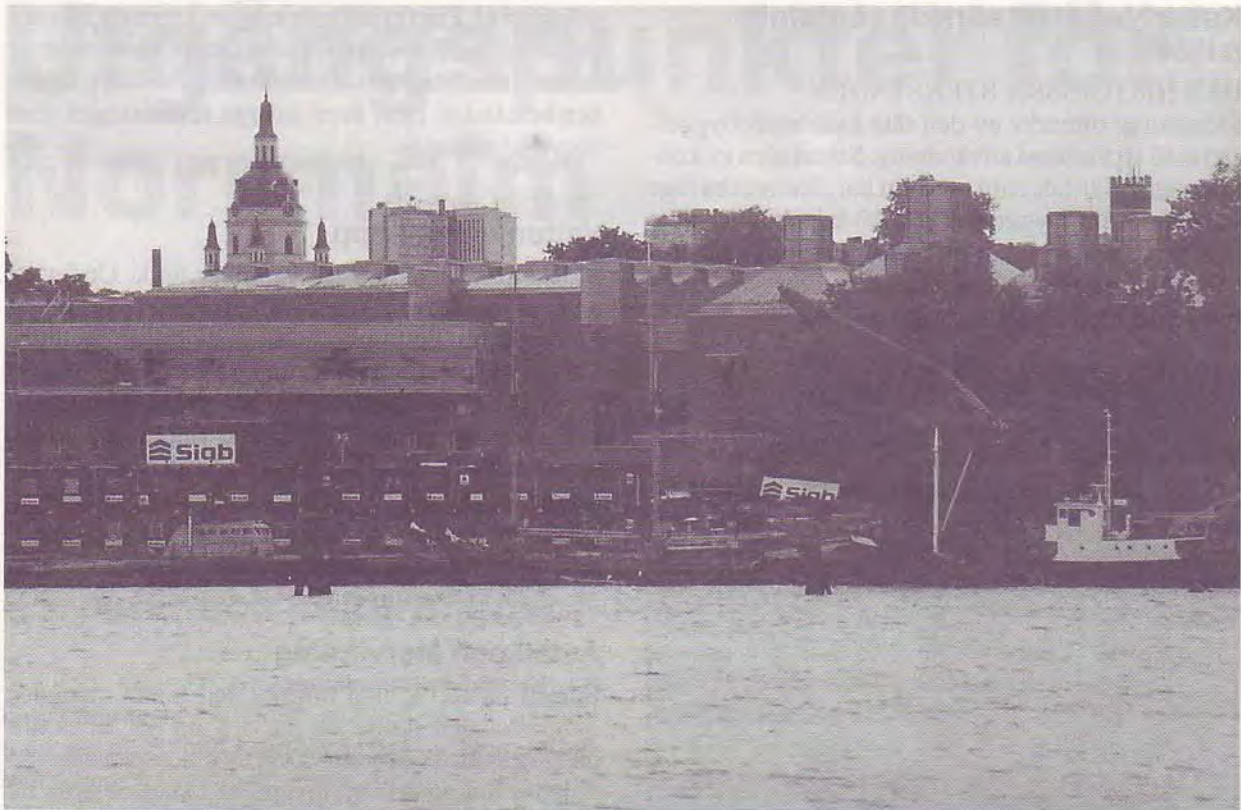
Kungsträdgården behöver rustas upp och bör bevaras vad avser helhetsmiljö och parkmiljö med bl a statyer och träd.





- Nationalstadspark
- ▨ Värdekärnor som ingår i riksintresset, Stockholms innerstad med Djurgården
- - - Den historiska stenstaden - område där särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt kulturhistoriska värden





Det nya Moderna muséet på Skeppsholmen

### GUSTAV ADOLFS TORG

Gustav Adolfs torg är stadens mest representativa torganläggning och har genom seklen spelat en väsentlig roll i Stockholms och Sveriges historia. Helhetsmiljön behöver rustas upp och den historiska miljön återställas.

### BLASIEHOLMSTORG

Torget har en väl sluten form med ståtliga byggnader från 1600-talet och senare. Blasieholmen är till sin planstruktur oförändrat sedan 1650-talet.

### KUNGSGATAN

De välbevarade och arkitektoniskt högklassiga fasaderna ger, tillsammans med Kungstornen och Centrumhuset, gatan en enhetlig karaktär.

### HÖTORGSCITY

Hötorgscity utgör det mest påtagliga exemplet på stadens vilja att under efterkrigstiden förnya Stockholms centrum. De fem höghusen var ett nytt fenomen i Stockholm och har blivit en viktig del av stadens siluett. Hötorgscity är stadsbyggnadshistoriskt epokavgörande.

### RÖDA BERGEN

Rödabergsområdet hör till de främsta bostadsmiljöer som skapats i Stockholm. Stadsplanens utformning med oregelbundna kvarter, vinklade gator och öppna gårdssystem samt de klassicistiska byggnadernas arkitektoniska utformning utgör grunden för områdets stora kulturhistoriska värde.

### KVARTEREN MOTORN OCH VINGEN

Det stora kulturhistoriska värdet grundas dels på deras historia, som de första kooperativt byggda bostadshusen med kommunalt stöd, och dels på den arkitektoniska utformningen av byggnadernas exteriör och de gemensamma gårdarna. Den omsorgsfullt formgivna arkitekturen och gårdarnas struktur är väl bevarad.

### OMRÅDET VID BIRGER JARLSGATAN

Birger Jarlsgatan med Berzelii park och Stureplan har en välbevarad karaktär av kommersiellt centrum från 1890-talet. Området avser sträckan mellan Nybroplan och Engelbrektsplan.



Kungsträdgården



## Kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer

### DEN HISTORISKA STENSTADEN

Stenstaden utmärks av den täta kvartersbebyggelsen med en varierad användning. Stenstaden av kontinentalt 1800-tals snitt med sitt karakteristiska läge vid vattnet är utbyggd enligt 1600-talets rutnätsplan och utgör i sin helhet ett kulturhistoriskt särskilt värdefullt område. (Stenstadsdelen av Norrmalm redovisas med en gräns på kartan).



Hötorgscity

## Teknisk försörjning

### Energi

Hela stadsdelsområdet är försörjt med fjärrvärme. Elförbrukningen i Norrmalm är 22 Mwh/hushåll. Denna för staden rätt höga förbrukning kan förklaras av den höga andelen arbetsplatser inom stadsdelsområdet. Norrmalm är det stadsdelsområde i staden som har den största utbyggnaden av fjärrkyla. Det är den stora andelen kontor och andra arbetsplatser som har föranlett utbyggnaden av fjärrkyla i cityområdet. Fjärrkylan utnyttjar kallt bottenvatten som sedan kylar ner datorsalar etc i stället för dyra kylanläggningar som förbrukar stora

mängder el. Fjärrkyleförsörjningen kommer från anläggningen i Ropsten. En stor del av Norrmalm är försedd med stadsgas. Det är främst det äldre lägenhetsbeståndet, men även många restauranger som utnyttjar stadsgas.

### Vatten och avlopp

Stockholm tillgångar till vatten är unik. Under ett antal år förbättrades också vattenkvaliteten avsevärt i Stockholm. På senare år har dock situationen blivit allt mer akut och det finns stora problem att ta itu med när det gäller vattenkvalitet. I "Vattenprogram för Stockholm - Sjöar och vattendrag" finns situationen för olika vattendrag beskriven. Stockholm har antagit en policy för lokalt omhändertagande av dagvatten. Policyn gäller vid nyproduktion av bostäder och arbetsplatser.

### Avfall och återvinning

För att på sikt kunna minska den totala mängden avfall i staden skulle det var bra om det fanns tillgänglig statistik över hur stora de olika stadsdelsområdenas bidrag är. Om invånarna i stadsdelarna får en överblick över mängden avfall som de ger upphov till blir incitamenten till att reducera utsläppen starkare. Det finns en omlastningsstation för hushållsavfall i bergtrum under Vanadislundens. Härifrån transporteras sedan avfallet vidare till Högdalen för förbränning.

För att öka källsorteringen i innerstaden har SKAFAB och stadsbyggnadskontoret utarbetat ett system för källsortering. Detta innebär att 18 källsorteringsstationer placeras ut i Norrmalm. Vid dessa går det att sortera avfall i flera fraktioner.



Blekhölmsterassen



# Utgångspunkter för Norrmalm

Med avseende på diskussionen om Norrmalms framtid tas inledningsvis upp utgångspunkter och övergripande förändringar som kan få konsekvenser för den framtida utvecklingen av Norrmalm.

## Karaktär och kulturmiljöer

Det finns många centrumanläggningar men bara ett City i regionen. I grunden är det ett stabilt centrum med sitt rika utbud av arbetsplatser, affärer, kultur och nöjen. Även om det finns uppenbara brister så finns läget vid vattnet där, liksom en rad kulturhistoriska byggnader, parker och torg. I city finns mycket etablerat sedan länge som hotell, varuhus, stadsparker och framförallt folklivet och därtill hörande evenemang. City har en oöverträffad närhet till kommunikationer, här strålar hela det kollektiva trafik-

nätet ihop, här finns järnvägen samt flygbussar till Arlanda. Citys brister är avsaknaden av bostäder, många bilar, bristfälligt underhåll, en viss otrygghet speciellt på kvällar och nätter och flera oattraktiva stadsmiljöer. Sergels Torg är regionens viktigaste torg med betydande brister i utförandet. De brister som finns ska om möjligt åtgärdas och förändringar ska ske utifrån kraven på ett effektivt, välfungerande och fotgängarvänligt city. Citys roll ska vara ett starkt huvudstads- och regioncentrum samt mötes- och marknadsplats för administration, handel, kultur och nöjen. Utemiljön och gatumiljön bör förbättras. Dagens bebyggelsestruktur i slutna kvarter, gatubredder och jämn hushöjd bör bestå.

Den sena 1800-talsstrukturen i Vasastaden och i övre Norrmalm med dess gatumönster, hushöjder och kvartersindelning bör bevaras. Karaktären i dessa delar bör bibehållas och utvecklas. Stor hänsyn måste tas till de kulturhistoriska och stadsmässiga värdena vid eventuella bebyggelseåtgärder. En



Baksidan av Kulturhuset

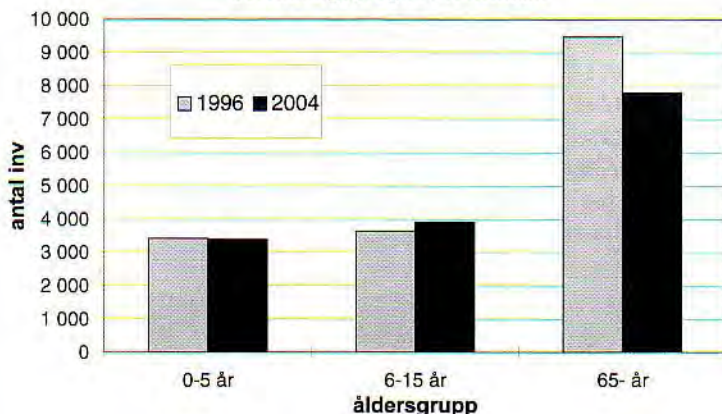


förändring av befintliga bostäder bör i första hand vara inriktad på en varsam ombyggnad och upprustning. Rivning bör endast undantagsvis tillåtas.

## Befolkning

Befolkningsprognoserna för Norrmalm visar en måttlig befolkningsökning under de närmaste fem åren. Inga omfattande förändringar förväntas för åldersgruppen 0-15 år. I Norrmalm och Vasastaden är läget för barnomsorg och skola ansträngt. Lokalbristen beräknades tidigare motsvara en ny skola (15 klasser), men med de nya prognoserna kommer behovet med all sannolikhet att bli mindre. Möjligheterna att omfördela elever inom innerstadsområdena är för närvarande små. På barnomsorgsidan ser det bättre ut med de nya prognoserna som visar att denna barngrupp minskar med 3% fram till 2004.

befolkningsprognos Norrmalm



## Bostäder och arbete

Kompletteringar i city ska bidra till att city blir en plats tillgänglig för alla. Det är viktigt att cityområdet är väl fungerande samtidigt som det erbjuder en trevlig och attraktiv stadsmiljö. Bostäder bör prioriteras för att cityområdet ska få en mer blandad karaktär än idag. Kontorisering av bostäder bör stävjas. Redan kontoriserade bostäder bör om möjligt återgå till bostäder. Kompletteringsbebyggelse prövas från fall till fall och med stor hänsyn till kulturhistoriska och stadsmässiga värden.

I Vasastaden och övre Norrmalm bör dagens bebyggelsestruktur i slutna kvarter, gatubredder, och jämn hushöjd bör bestå. Befintliga bostäder bevaras så långt som möjligt. Kontorisering av bostäder bör stävjas. Redan kontoriserade bostäder bör om möjligt återgå till bostäder. Vid behov bör detaljplaner ändras så att planerna överensstämmer med den befintliga bebyggelsens utformning och erforderli-

ga skyddsbestämmelser införs. Vindar kan inredas för bostadsändamål om stadsbild och bevarandevärden medger detta. Butiker bör ej omvandlas till kontor.

I enlighet med stadens målsättningar ska framtida exploateringar i huvudsak ske på redan i anspråktagen mark. Detta för att inte exploatera stadens kvarvarande grönområden. Större nybyggnadsprojekt får etableras på f d spår-, industri- och hamnområden. För mindre nybyggnadsprojekt blir det andra markbitar som kan bli intressanta i framtiden. Sjukhusområden, parkeringsdäck och andra lägre byggnader kommer i fortsättningen vara föremål för ett omvandlingstryck om det ska vara möjligt med mindre nyexploateringar i innerstaden. I Norrmalms stadsdelsområde handlar det bl a om parkeringshus som kan bli föremål för omvandling.

Den framtida exploateringen av Norrmalm bör därför i huvudsak koncentreras till ett antal redan i anspråkta områden där vi bygger med relativt hög täthet. Västra City - Bangårdsområdet består idag av spårrområden, terminaler och lokaler för kontor. Området vid Tegelbacken domineras av trafikleder. Det är beläget mellan det vi kallar City och Kungsholmen. Kontakten mellan dessa två stadsdelar är dålig trots att de ligger intill varandra. Tidigare har det funnits landskapsmässiga skäl som talat för att denna "dalsänka" skulle hållas öppen, då den mycket tydligt markerade ett stråk från Norrtull via Barnhusviken till Klara Sjö. Eftersom detta dalstråk delvis inte finns intakt efter bl a uppförandet av Posten Klara och Blekholmsterassen, kvarstår inte värdet av att behålla resten av dalstråket öppet. I framtiden kanske det är en viktigare uppgift att överbrygga det avstånd som idag finns mellan de två stadsdelarna samt att i de centrala delarna av staden skapa nya etableringsmöjligheter och förutsättningar för boende.

SJ:s verksamhet med godshantering inom Norra Stationsområdet har upphört. De genomgående spåren till Värtahamnen är fortfarande i bruk. I övrigt används området idag i huvudsak av tillfälliga verksamheter, som storköpsanläggningar av olika slag. Norra Station ligger centralt i förhållande till vägförbindelser (Norra Länken, Essingeleden). De kollektiva förbindelserna är däremot dåliga. Området saknar tunnelbane- och pendeltågsförbindelser. Enstaka busslinjer passerar området.

Hur området ska utvecklas är inte klart. Det får avgöras när det blir aktuellt att genomföra några mer omfattande förändringar. För att ha en beredskap för framtida förändringar är inriktningen för framtiden att inom de gamla stationsområdet kunna uppföra en mer samlad bebyggelse. Besluten om Norrtulls framtid påverkar den fortsatta omvandlingen av Norra Station. Genom att bygga över Norra Länken och järnvägsspåren skulle det kunna skapas möjligheter till att bygga en ny stadsbebyggelse med blandade verksamheter i området. Tidigare när projek-





Norra stationsområdet

tet var aktuellt genomfördes en arkitekttävling där uppgiften var att överdäcka området och bebygga med 3 000 bostäder och omfattande lokaler. Den fortsatta planeringen ska ske i samarbete med Solna kommun för att garantera en god planering av området i denna gränzs zon mellan kommunerna.

Sabbatsbergs sjukhusområde ligger intill Vasaparken. Rationaliseringar inom Stockholms läns landsting har medfört att sjukhusets behov av lokaler inom området har minskat. Området har idag karaktären av institutionspark. Staden och landstinget äger marken. I dag finns det lokaler som används av sjukhuset, som äldre vård och övriga byggnader uthyrs för andra ändamål. Några av byggnaderna är av kulturhistoriskt värde. Allmänhetens tillgänglighet till området är delvis begränsad.

## Natur, parker, torg och stråk

Torg och parker bör bibehållas, vårdas och utvecklas. Ingen ny bebyggelse tillåts i sådana områden. Parker ska inte "naggas" i kanterna. Parkentréer till Nationalstadsparken bör utvecklas och tydliggöras. Stadens front mot vattnet bör friläggas, öppnas och vårdas. Det innebär bl a att kajerna så långt som möjligt görs tillgängliga och befrias från parkeringsplatser och trafikleder.

## Trafik

### Gatumiljöer

För många gator på Norrmalm är miljösituationen inte bra. Mycket trafik, bristande utformning och dåliga förutsättningar för gång- och cykeltrafikanterna gör att en hel del gatumiljöer bör ses över. Områdesvisa trafik- och gatumiljöplaner håller på att utarbetas för innerstaden. Planerna syftar till att visa hur trafiksystemet ska fungera och hur gator och torg ska utformas. Planerna ska vara en utgångspunkt för stadens kontinuerliga arbete med gator och torg. Planerna kan utgöra ett underlag för prioritering av åtgärder och anslag.

### Norra Länken

Norra Länken var en del av den planerade Ringen. Efter Dennispaketets upplösning kvarstår Norra Länken som en av de vägsträckningar som får statliga garantier. Norra Länken sträcker sig från Norrtull till Lidingövägen. Vägtunnlarna kräver ventilationstorn för att trafikantmiljön ska bli acceptabel. Tre torn uppförs i samband med Norra Länken; bl a ett vid Norrtull. Tornen är mellan 25-35 meter höga.. För närvarande är projektet osäkert eftersom regeringsrätten gav regeringen fel i att godkänna detaljplanen för sträckan Norrtull-Roslagstull, eftersom länken anses påtagligt skada värdena i nationalstadsparken. Utredning pågår för närvarande angående





Sergels torg

alternativa sträckningar eller tillvägagångssätt för att inte skada värdena i nationalstadsparken.

utan det påverkar troligtvis trafiksituationen för stora delar av Södermalm och Norrmalm.

### Centraltunneln

Centralbron trafikeras av över 100 000 bilar dagligen. Det innebär buller och luftföroreningsproblem mitt i den centrala staden. Leden är misspyrdande i stadens historiska kärna. 1995 utredde stadsbyggnadskontoret frågan om att lägga biltrafiken mellan Norrmalm och Södermalm i tunnel. Ridderholmskommittén, som fick i uppgift att utreda inriktningen för de framtida trafiklösningarna för järnvägen mellan Älvsjö och Karlberg, föreslog att biltrafiken skulle läggas i tunnel. Detta skulle vara en förutsättning för att kunna ta centralbron i anspråk för spårtrafik samtidigt som inga ingrepp i de känsliga miljöerna på Ridderholmen skulle göras. Centraltunneln ansluts i söder till Söderleden i höjd med Medborgarplatsen och till Klarastrandsleden och Klarabergsviadukten i norr. En grentunnel ansluter även till Klaratunneln. Regeringen har i februari 1997 tillsatt en förhandlingsman med uppgift att träffa en överenskommelse mellan staten och Stockholm om finansieringen av en helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken genom centrala Stockholm. Om tunneln blir av kommer trafiksituationen avsevärt förändras i denna del av staden. De nord-sydliga förbindelserna i staden underlättas. Lokalt kan det medföra ökad trafik inte bara i anslutning till på- och avfarterna,

### Klarastrandsleden-Pampaslänken

För Klarastrandsledens enda återstående signalreglerade korsning på Pampaslänken vid Karlberg, finns i översiktsplanen ett reservat för en planskild korsning.



# Framtidsfrågor

Diskussionen i detta kapitel har som utgångspunkt de kvaliteter som bör bevaras och utvecklas, de brister som bör avhjälpas, samt det omvandlingstryck som finns för vissa attraktiva områden. Utifrån detta perspektiv resoneras kring de viktiga framtidsfrågorna och större förändringar som rör Norrmalm på lång sikt. Här finns dels i tiden närliggande projekt, dels visioner i ett längre tidsperspektiv. Kapitlet avslutas med en projektlista som tar upp de närmaste årens planering. Projekt på lång sikt som tas upp i detta kapitel finns med på projektkartan som punkter, som endast markerar var och inte vilken utbredning projekten kan komma att ha.

## Stockholms City

Stockholm city avgränsas av Olof Palmes gata i norr, Strömgatan i söder, Klara sjö i väster och Birger Jarlsgatan och Nybroviken i öster. Arealen är 125 ha med c:a 900 boende och 60 000 arbetande (dagbefolkning).

### Möjligheter till bostadisering av city?

Den gamla synen på city och dess funktioner ska finnas kvar. Samtidigt har vi uppmärksammat problem med dagens city, vilket delvis har lett till en ny syn. I enlighet med den mångfald och variation som är eftersträvansvärd, vore det positivt med mer blandade verksamheter. Det är framför allt bostäder som behövs om det ska bli en mer varierad stadsdel, med mer folkliv dygnet om och med en bättre social kontroll.

City består till stor del av arbetsplatser. Fastighetsmarknaden i framtiden är oviss. För ett par år sedan flyttade företag ut från city för att lokalhyrorna var för höga. Idag flyttar många företag tillbaka till det attraktiva city, skillnaden är att lokalytorna per anställd minskar i takt med IT-utvecklingen.

Det som saknas i dagens starkt arbetsplatsintensiva city är mångfald. Utan bostäder, utbildning och i viss mån hantverk kan vi inte få den mångfald som vi kanske önskar i city. Under de senaste åren har en viss komplettering av bostäder genomförts och andra kompletteringar pågår.

- \* Blekholmsterassen; 140 lägenheter i ett attraktivt läge vid Klara Sjö.
- \* Oxtorget; 40 nya lägenheter nära Hötorget.
- \* P-huset Wahrenberg; 88 nya bostäder med inflyttning sommaren 1997.
- \* Kv Hägern Mindre; Invid Klara kyrka tillkommer 40 nya lägenheter.

Detta innebär ett tillskott av c:a 300 nya lägenheter under de senaste fem åren.

Betydligt mer omfattande bostadskompletteringar behövs för att mångfalden i city ska förbättras. Det finns möjligheter till ett antal kompletteringar genom främst småprojekt som kan tillföra bostäder i city.



Parkeringshuset Wahrenberg har byggts till med bostäder

### Parkeringshusen

En möjlighet att öka andelen bostäder i city är genom nybyggnad efter rivning eller ombyggnad. Ett genomfört exempel finns i och med färdigställandet av det f d parkeringshuset Wahrenberg. Under 1997 kommer inflyttning ske i ett 80-tal nya hyreslägenheter. I detta projekt har Skanska behållit en stomme av parkeringshuset och byggt på med lägenhe-



ter ovanpå och på sidorna av det ursprungliga p-huset.

Detaljplanearbete är påbörjat för nästa parkeringsgarageprojekt. Det är kv Elefanten som ligger ovanpå Klaratunnelns mynning. Här är det mer omfattande rivningar som förslås till förmån för c:a 100 nya bostäder. Projektet avvaktar för närvarande de framtida trafiklösningarna för nedre Norrmalm, som kommer att påverka förutsättningarna för projektet.

I ett längre perspektiv kan ytterligare p-hus komma att rivas och byggas om, speciellt om bostadshyrorna på sikt blir högre än kontorshyrorna i dessa delar av staden. Parkeringshuset i kvarteret Adam och Eva vid Drottninggatan samt kvarteret Hästskon är ytterligare parkeringshus som skulle kunna användas om parkeringsförhållandena i city medger detta.

Det finns andra liknande exempel där det inte handlar om p-hus. Vid Klara Kyrka i kv Hägern Mindre kommer ett 40-tal nya lägenheter att färdigställas inom kort. Detta projekt rör ombyggnad av en gammal transformatorstation. I kvarteret Jericho har Telia lokaler som på sikt med minskade lokalanspråk skulle kunna omvandlas till bostäder.

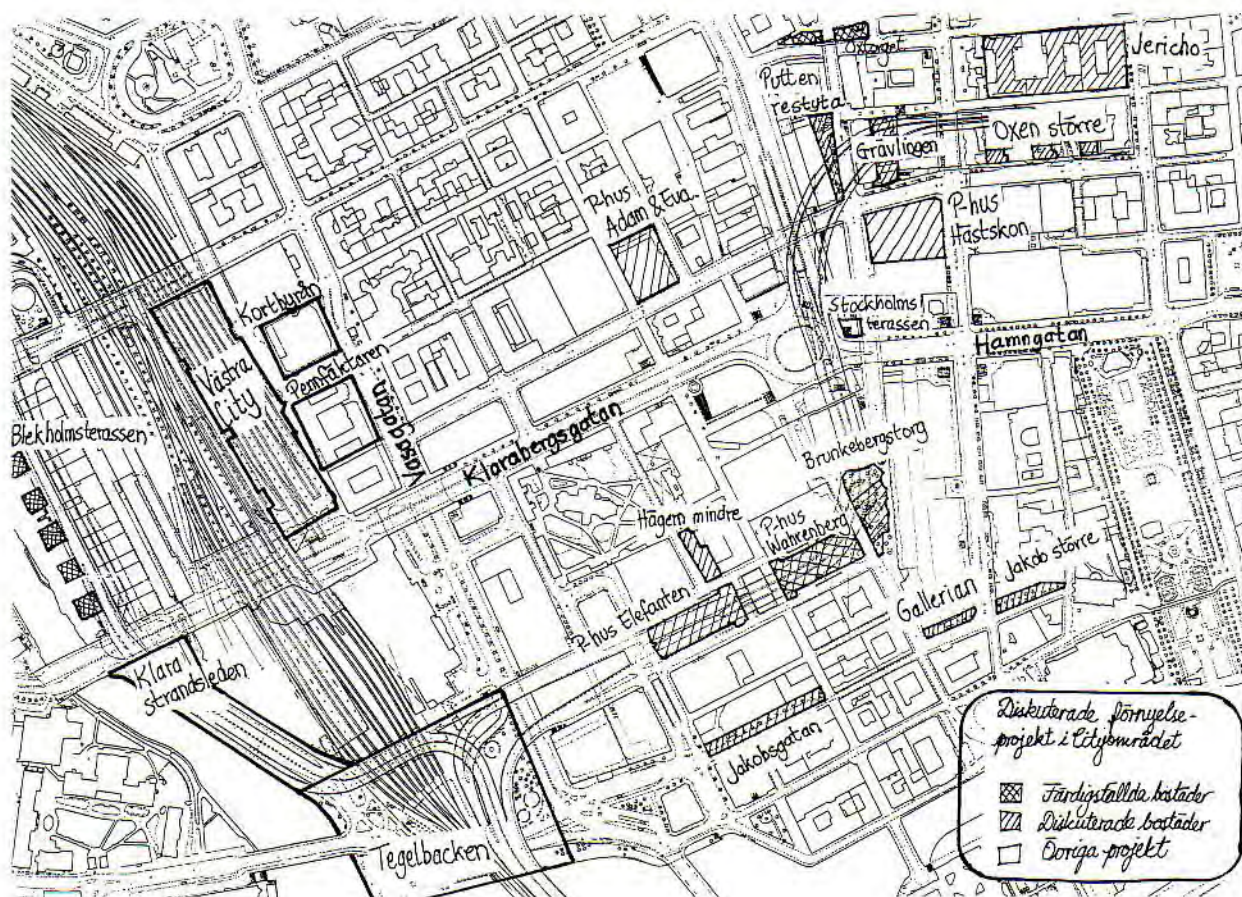
## Förtätning

I cityområdet finns det möjligheter att förtäta den redan täta strukturen genom att bygga nytt på ytor som "blivit över" i planeringen. Dessa ytor återfinns

både på allmän mark och inom kvartersmarken. I många fall handlar det om att med ny bebyggelse kunna höja det stadsbildsmässiga värdet på en plats som idag har ett ringa värde ur stadsbildssynpunkt.

Ett exempel på detta är det bostadshus som nyligen uppförts vid Oxtorget. Detta ärende visade att det inte är helt okontroversiellt att bygga igen fula och överblivna ytor i staden. En del hävdar att dessa ytor bidrar till det ljus och den luft som behövs i den redan täta innerstadsstrukturen. I kvarteret Grävlingen vid Mäster Samuelsgatan skulle det vara möjligt att bygga bostäder mellan de byggnader som idag vänder gavlarna mot gatan. På samma sätt skulle det var möjligt att bygga igen öppningarna mellan byggnaderna i kvarteret Oxen Större och på detta sätt sluta kvarteret.

I södra änden av Galleriakvarteret finns det planer på en tillbyggnad med omkring 20 lägenheter. På liknande sätt skulle kvarteret intill (kv Jakob Större) kunna byggas till och ge utrymme för nya bostäder. Längre ner på Jakobsgatan finns det ytterligare ett parti med en gatubredd som tidigare var avsedd för en trafikled som inte blev av. Även kv Kortbyrån längs med Vasagatan planeras nu för en tillbyggnad dock inte för bostäder. Detsamma gäller för Stockholmsterrassen i ena änden av SE-bankens hus vid Sergels torg. Här pågår en påbyggnad av terrassen för nya lokaler. En annan restyta av liknande slag är vid Regeringsgatan mellan kvarteren Putten och Grävlingen. Här kan det vara möjligt att bygga





till eller en fristående byggnad på samma sätt som vid Oxtorget.

En sällan uppskattad plats är Brunkebergstorg, som ligger inklämd bland moderna bankpalats, på en av citys "bakgator". Delar av torget skulle kunna bebyggas med ett bostadshus som kan rymma ett 50-tal nya bostäder. Den norra delen av torget, mellan Riksbanken och det nya huset, kan vara kvar och få karaktären av ett mindre trädbevuxet torg. Söder om det nybebyggda huset kan en mindre torgyta sparas som entré till bostadshuset.

Listan över möjliga kompletteringprojekt kan göras längre. I framtiden kanske vi kommer att ha möjligheter till mer omfattande förändringar av city. Många av de moderna husen i city är illa omtyckta pga den storskalighet som präglar byggnaderna. Postgirot och bankpalatsen längs med Sveavägen är en bidragande orsak till att city av många uppfattas som en tråkig och oattraktiv stadsmiljö.

En annan plats som ligger i anslutning till cityområdet är platsen bakom Nationalmuseum på Blasieholmen. Detta är en mycket attraktiv plats som attraherar många olika intressenter. Dock bör mycket varsam komplettering ske och endast för visst särskilt lämpligt ändamål bör bebyggelse tillåtas.

## "Rebostadisering"

Det finns en stor resurs i alla de ursprungligen byggda bostadshus som kontoriserats genom åren. En "rebostadisering" av dessa skulle ge ett välkommet tillskott av bostäder i citys krans. Att utnyttja denna resurs är billigare än att bygga om och bygga nytt. Samtidigt så måste det finnas ekonomiska incitament för fastighetsägarna om en sådan omvandling i framtiden ska bli möjlig. Så länge hyrorna för bostäder är lägre än för kontor är det svårt att se en sådan utveckling. I city och dess närhet finns det upp till 50 fastigheter som ursprungligen är byggda för bostäder men som idag används som kontor.

## Intressekonflikter

Det finns en rad konflikter som kan uppstå vid bostadisering av city. Det tillhör stadens uppgifter att erbjuda bra citylägen till de kontaktintensiva verksamheter som behöver ligga centralt. En ändrad markanvändning kan innebära minskade intäkter för både staden som markupplåtare och för respektive fastighetsägare genom de lägre tomträttsavgälder respektive lägre hyresintäkter som blir följderna av bostadsanvändning jämfört med kommersiellt utnyttjande.

Värdet av att få en mer varierad och mångfacetterad miljö i city får inte reduceras av att boendemiljön inte uppfyller de krav som generellt ställs för boende. Vi måste acceptera att det finns värden som uppväger de mindre friytorna och de högre bullernivåerna. Framförallt finns det en hel del männis-

kor som garanterat vill bo i dessa miljöer oavsett om det för med sig vissa miljöproblem. Naturligtvis ska alla möjliga åtgärder vidtas för att uppnå en så pass acceptabel miljö som möjligt vid genomförande av denna typ av projekt.

## Sergels Torg

En omdaning av Sergels Torg, Hötorgs city och Sergelgatan pågår. Arbetet syftar till genomgripande upprustning och förnyelse. Färdigställandet av Filmstaden vid Hötorget var en första etapp i detta arbete. Förändringarna av Sergels Torg har diskuterats under ett antal år. Utgångspunkten har varit kritiken mot den tråkiga och fula miljön på och omkring Sergels Torg. Det har funnits ett antal förslag på hur torget skulle kunna utformas. Dessa förslag har kretsat kring huvudfrågan om torgets nivåer. Helt nedsänkt, överdäckt eller två plan som idag. Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att bygga vidare på dagens tvåplaniga struktur. Förändringarna av torget kommer att ske etappvis. En första förändring kommer att vara klar till Kulturhuvudstadsåret 1998. För att undvika en byggarbetsplats under själva kulturhuvudstadsåret kommer de mer genomgripande förändringarna först efter 1998.

I en första etapp blir marken under tak till galleria, som skapas genom inglasning. Dessa delar kan stängas nattetid och på detta sätt tvinga upp gångströmmarna i gatunivå under kvällar och nätter istället för i trånga, mörka gångar som idag. En ny t-baneuppgång byggs där Muttern står idag. T-baneresenäerarna kommer på detta sätt direkt upp i gatunivån. Muren mellan rampen och terrassen bibehålls och kompletteras med en åskådarterrass på insidan. SE-banken gör en tillbyggnad på den sk Stockholmsterassen. Detta innebär att öppningen mot Hamngatan sluts. Inom Kulturhuset kommer en del förändringar att ske.

De framtida förändringarna rör i huvudsak trafikens dragning. I stället för dagens rondell kommer ett t-kors att frigöra stora ytor som kan bli torg. Det blir då en torgplats av nästan samma yta som i gropen, även i gatunivå. Dessa två nivåer förbinds med nya trappor i axeln Klarabergsgatan-Hamngatan och inte på tvären som idag.

## Förbättrade gatumiljöer

Det behövs åtgärder i gatumiljön för de hårt belastade Sveavägen, Klarabergsgatan och Klarastrandsleden. Huvuddelen av den nord-sydliga trafiken kommer i framtiden att gå på centralbron eller i den framtida centraltunneln. Vasabron förslås enkelriktad söderut och Norrbro enkelriktad norrut. Trafiken ska i huvudsak gå till och från Gamla Stan. Kollektivtrafiken går både på Strömbron och Vasabron i båda riktningarna. Strömgatan och Fredsgatan avlastas helt från allmän trafik. Vid Sergels torg



förs trafiken fram i en trevägskorsning.

Reserverade körfält föreslås för det nya busstomnätet. I förslaget ingår 1,2 kilometer nya cykelbanor och ytterligare 1,7 kilometer kvalitetsförbättrade cykelbanor. Många gångbanor bör breddas och i vissa fall trädplanteras. Gatsten bör användas som sammanhängande beläggning på flertalet gator som väter mot vatten i stadens historiska kärna. Ny gatubelysning föreslås på många håll. Åtgärderna som föreslås i planen skulle innebära förbättrade miljöförhållanden vad gäller bl a renare luft, mindre buller, ökad säkerhet och mindre barriäreffekter.

## Den historiska stenstaden

I enlighet med det som står under "utgångspunkter för ett framtida Norrmalm" kommer inga större bebyggelseförändringar ske inom det som vi i dagligt tal menar med övre Norrmalm och Vasastaden, nämligen den täta kvartersstaden som ingår i begreppet stenstaden. Förändringarna rör varsam ombyggnad och upprustning. Det är viktigt att vårda och utveckla torg och parker inom denna historiska del av staden.

Andra förändringar kan dock komma att ske inom denna del av stadsdelsområdet, även om det inte rör sig om nybyggnation kan det bli förändringar som rör den offentliga miljön, trafiksituationen etc. Förändringar som förädlar och förbättrar det som redan finns utan att karaktären går förlorad.

## Framtida kollektivtrafikförbättringar

Ett stomnät för kollektivtrafiken föreslås för innerstaden för att förbättra standarden på kollektivtrafiken. Stomnätet utförs för busstrafikering men skall utformas så att framtida utveckling av trafik med trådbuss eller spårväg underlättas. Kollektivtrafiken ges prioritet i signalreglerade korsningar och så långt det är möjligt reserveras gatuutrymme. Samtliga fem stomlinjer går igenom stadsdelsområdet.

Nya tunnelbane- och spårsträckningar är möjliga i framtiden för att förbättra kollektivtrafiken i centrala Stockholm. T ex en förlängning av Djurgårdsspårvägen från Norrmalmstorg till Centralen och trafikering med moderna spårvagnar i normal SL-trafik är tekniskt genomförbar i framtiden.

Tunnelbanan från Odenplan kan förlängas till Karolinska, via Norra stationsområdet. Om och när Norra Station bebyggs kan en förlängning av tunnelbanan från Odenplan till Norra Station/Karolinska erbjuda en högklassig kollektivtrafikförsörjning, inte bara för det nybyggda området utan även för Vasastadens norra delar samt Karolinska institutet och sjukhuset.

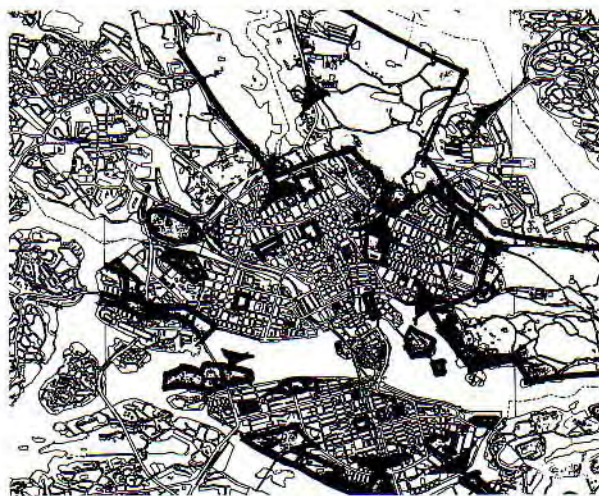
En annan ny tunnelbanekoppling är mellan Tekniska Högskolan och Kungsträdgården. Två av tunnelbanelinjerna sammanbinds genom en ny tunnelförbindelse mellan Tekniska Högskolan och Kungsträdgården. En ny station byggs vid Östermalmstorg. En utbyggnad kommer att medge att fler tåg kan passera Östermalmstorg som idag utgör en flaskhals i systemet. Det bör också utredas vidare om denna nya sträckning även kan dras i en vidare båge med stationer vid Radiohuset, Södra Djurgården och eventuellt Skeppsholmen med det nya Moderna Muséet.

Roslagsbanan skulle på sikt kunna förlängas in till City med en ökad turtäthet.

## Förbättrad grön- och urban struktur

I innerstaden är det viktigt att skapa samband och kontinuitet i gångförbindelser och grönstruktur, inte minst mellan innerstaden och de omgivande natur- och rekreationsområdena. Med rätt små medel går det att förbinda alléer, parker och trädgårdar till "stråk". Det kan ibland innebära mindre planteringar, mer plats för serveringar, fotgängare samtidigt som biltrafiken får stå tillbaka. Inte minst för barnen är det viktigt med säkra och hälsosamma förbindelsestråk mellan parken, skolan och hemmet.

Den kanske viktigaste landskapliga och rekreativa insatsen på den norra malmen är att tydliggöra och utveckla mötet mellan stad och land dvs mötet med Haga-Brunnsviksområdet och Nationalstadsparken. Markområdet mellan tullarna bör utvecklas till en inbjudande och funktionell parkentré - en parktunga som möter staden och parkbesökaren. Entrén får med sitt läge i rutnätsstadens förlängning en huvudroll i det stora rekreationslandskapet. Här finns fortfarande en erforderlig markresurs, men samordning bör ske med Solna stad intill.



Parkentréer att utveckla och förädla

Innerstadens äldsta parker som Kungsträdgården, Humlegården, Tegnérlund, Vasaparken, Vanadislund har alla kulturhistoriskt högt värde. De är av regionalt- och riksintresse. Parkerna fungerar som



stadens finrum och gröna lungor. Stenstadens parker har en stadsstrukturerande funktion och är som stadsbyggnadselement jämbördiga med husen. Parkerna ska inte vara en markreserv för stadens tekniska nödvändigheter. Parkernas ytterzon hotas ständigt av olika verksamheter som t ex kiosker, hållplatser, elnätsstationer, elskåp, pumpstationer, ventilationsanläggningar, skyltar, reklam, containrar etc som stör parkupplevelsen och minskar stadens skönhetsvärden.

I innerstaden är det viktigt att skapa samband och kontinuitet i gångförbindelser och grönstruktur. Med rätt små medel går det att förbinda alléer, parker och trädgårdar till stråk. Det kan ibland innebära mindre planteringar, mer plats för serveringar och fotgängare, samtidigt som biltrafiken får stå tillbaka. Tillgängligheten till Karlbergs slott och dess park bör utvecklas. Denna park och rekreationsresurs i grannkommunen Solna är idag inte lätt att nå från närliggande Vasastaden. Långsiktigt bör ett fotgängarstråk öppnas längs med Barnhusvikens och Karlbergssjöns östra strand och igenom det historiska dalstråket Brunnsviken-Karlbergs slott.



Gröna stråk att utveckla och förbättra

Långholmens betydelse som rekreationsresurs, för andra delar av staden än Södermalm, bör utvecklas och tas tillvara. Detta skulle underlättas med båtförbindelse från t ex Gamla Stan och City.

### Förbättrade gatumiljöer

På Norrmalm är Norra Bantorget, Tegelbacken, Gustav Adolfs torg och Karl XII Torg platser som förslås att upprustas. Vid Odenplan är syftet att åstadkomma bekväma och säkra byten mellan bussar och tunnelbana, samtidigt som Odenplans kvaliteter som en öppen och sammanhållen plats kan tillvaratas. Detta ska åstadkommas genom att bussar österut angör på torgets norra del. Refugerna på södra sidan kan tas bort så att torget får en större yta. Karlbergsvägens förgårdar återskapas och planteras. S:t Eriksplan befrias från fordonstrafik i öst-västlig riktning, bortsett från bussar. Byte mellan tunnelbana

och buss kan ske utan passage över gata. S:t Eriksplan ska återskapas som ett tydligt och vackert torg i staden. En triangulär liten park ersätter trafiköarna vid Jarlaplan.

På sikt kan hela S:t Eriksgatan åter bli en paradgata i Vasastaden. Torsgatan kan stängas av för genomfartstrafik från Solnavägen, vilket minskar bariäreffekterna i Röda Bergen som idag delas av Torsgatan.

Stadsdelen delas in i bostadszoner. Inom dessa zoner tillåts endast en hastighet av 30 km/tim. Genomfartstrafik ska ledas utanför dessa zoner. Infarterna till bostadszonerna ska tydligt markeras så att bilisterna inbjuds till att sänka farten. Nya träd ska planteras längs med flera av huvudgatorna, samt längs med gator som utgör attraktiva gångstråk. Två kilometer nya cykelbanor förslås.

Stora ytor övergår från körbanor till gångtrafikytor. Bullernivåerna reduceras för de gator i bostadszonerna som idag används som genomfartsgator. Längs med huvudgatorna förbättras bullernivån endast marginellt.

## Västra City

Västra City är området mellan Vasagatan och Klara Sjö, området sträcker sig ifrån Tegelbacken och Järnvägsparken i söder till banområdet i höjd med Olof Palmes gata i norr. Västra City har ett mycket centralt läge i staden och i regionen. Det ansluter direkt till stadens och rikets administrativa och kommersiella centrum. Tillgången till kommunikationer är mycket god.

### Utvecklingsmöjligheter

I Västra City finns det möjligheter att skapa ny, centralt belägen bebyggelse, där järnvägen och Tegelbackens trafikplaneringar i dag dominerar. Nya byggnader kan uppföras på överdäckningar av järnvägsspår och trafikleder. Läget ställer höga krav på de verksamheter som kan bli aktuella och likaså på byggnadernas utformning. Västra Citys bebyggelse kan på sikt fortsätta över spåren norrut. Då ges möjlighet att bygga över Klara Strandsleden och förbättra strandlinjen. Parkfrågorna och bebyggelsens möte med vattnet bör särskilt uppmärksammas vid den fortsatta planeringen. Det är viktigt att beakta denna framtida utbyggnad norrut vid planeringen av området kring Västra city, så att inte framtida möjligheter låses vid utbyggnaden. Den framtida utvecklingsstrategin kan delas in i olika faser, där de första åtgärderna kan komma att påbörjas under de närmaste fem åren, men där övriga etapper ligger längre fram i tiden.



## Det första steget

Det centrala området som avgränsas av spårområdena från Klarabergsviadukten fram till spårområdet norr om Kungsbron i höjd med Olof Palmes gata är den första fasen i omvandlingen av Västra City. Detta område bör i huvudsak utvecklas för verksamheter som t ex hotell och konferenscentrum, här ska även finnas plats för en statlig och/eller internationell förvaltning, t ex ett EU- eller FN-organ. Dessa inslag blir dominerande, men området kan också innehålla bebyggelse med blandade verksamheter, framförallt bostäder. Det skulle vara ett välkommet tillskott av bostäder i dessa delar av city som har en ringa bofast befolkning. Nybebyggelsen måste bidra till att aktivera gatustråken och binda ihop city med Kungsholmen.

Under 1997 kommer parallella arkitektuppdrag att genomföras. När dessa är utvärderade kommer planarbetet med Västra city att sätt igång. Runt 2003 beräknas arbetet kunna vara klart. Stor del av de grundläggningsarbeten som projektet medför är redan gjorda, vilket underlättar. Å andra sidan gör den livliga trafiken av området att stor del av arbetena endast kan utföras under nattetid.

Västra city blir en stor tillgång när det gäller hotellkapacitet och konferensanläggningar under ett eventuellt OS i Stockholm 2004. Även om det inte blir ett OS i Stockholm är en ökad kapacitet av hotellbäddar ett välkommet tillskott i staden. Idag råder det brist på hotell under stora delar av året.

## Efter 2004

Nästa uppgift blir att göra något åt området söder om Klarabergsviadukten ner mot Tegelbacken. Idag är det en av Stockholms mest utskällda miljöer. Dagens Järnvägspark har inte haft några som helst problem med att vinna tävlingar om att vara Stockholms fulaste plats. För att denna del av Stockholm inte ska förbli en tråkig och oinbjudande plats, som stadens invånare till varje pris undviker, bör genomgripande förändringar ske.

Stadens ambition att Centralbron ska avvecklas och ersättas med en Centraltunnel har blivit mer realistisk med de nya direktiv som regeringen givit angående trafiken i Stockholm. Nu finns möjligheter för en avsevärd förändring av området kring Tegelbacken.

Läget vid Tegelbacken är centralt och exponerat i staden. Användning och utformning måste ha en hög kvalitet för att kunna bli en värdig motsvarighet till de båda karaktärbyggnaderna Stadshuset och Rosenbad. Även inom denna etapp är det viktigt att eftersträva en blandning av bostäder och lokaler. På vägområden som inte behövs kan nya kvarter uppföras. Detta skulle kunna vara ett bostadskvarter för att förstärka den förändring mot nya bostäder i city

som pågår. Intill detta kvarter kan sedan en överdäckning av spårområdena möjliggöra för ytterligare en byggnad som kan bli den värdiga motsvarigheten till Stadshuset och Rosenbad. I denna byggnad kan någon typ av internationell organisation e dyl etableras. Läget ovan spåren gör att arbetsplatser är att föredra framför bostäder. En sådan omvandling av Tegelbacken skulle innebära att platsen skulle kunna bli den framsida av city, som den bör vara. Idag ser det mest ut som en bortglömd baksida av staden.

Västra City som stadsutvecklingsområde, tillsammans med den utveckling som kan komma norr om Kungsbron, har ett mycket varierat tidsperspektiv. Det är dock viktigt med en helhetssyn av hela detta område för att planeringen under de närmaste åren inte leder till att framtida möjligheter låses. Om denna helhetssyn tillämpas vid planeringen finns det stora möjligheter till en intressant utveckling av det absolut mest centrala av staden.



Spårområdet vid Västra City

## Barnhusviken

Området Barnhusviken tar vid i höjd med Olof Palmes gata och sträcker sig fram till Bonnierhuset. Området innefattar spårområdena och Klarastrandsleden. Området utgörs nästan uteslutande av spår-



Spårområdet vid Barnhusviken/Klara Sjö



och vägområden. Läget är attraktivt vid Klara sjö i söderläge. Dessutom ansluter det till city, vilket innebär en god tillgång till kommunikationer och service

## Utvecklingsmöjligheter

Som sista etapp i utvecklingen av stråket mellan city och Barnhusviken/Klara Sjö kommer möjligheten till en exploatering och överdäckning av spårområdena längs med Barnhusviken. En utbyggnad i detta område skulle kunna ge ett rejält tillskott av centralt belägna bostäder i ett utmärkt läge vid vattnet i söderläge. Naturligtvis finns det stadsbildsmässiga svårigheter, men också vinster genom överdäckning av biltrafikleden. Parkfrågorna och bebyggelsens möte med vattnet är viktiga hänsyn i den fortsatta planeringen.

En överdäckning av vägar och järnvägar medför stora kostnader, men områdets attraktiva läge bidrar till att den samhällsekonomiska lönsamheten med all sannolikhet ökar genom att göra överdäckningar. En stor vinst med en överdäckning är att bullernivåerna minskar, samt att biltrafiken kan "gömmas undan". Klara Strandsleden medför i dagens läge bullernivåer på över 75 dBA. Ett vattenläge som det vid Barnhusviken bör inte domineras av trafikleder. Varje förändring av området är en stadsbildsmässig förbättring. Det innebär dock inte att det går att uppföra vad som helst, tvärtom kommer det ställa stora krav på utformningen av en eventuell exploatering.

## Norra Stationsområdet

Norra Station ligger mellan Norra Stationsgatan och Karolinska sjukhusområdet, precis på gränsen mellan stenstaden och institutionsområdena på Solnasidan. Norra Länken går i öppet läge längs områdets norra kant. Norrtull ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Station.

### Norrtull

Beslutet om Norrtulls framtid påverkar den fortsatta omvandlingen av Norra Station. Norrtullsområdet är tidsmässigt prioriterat. I dagsläget har parallella arkitektuppdrag och programsamråd genomförts för området kring Norrtull. På uppdrag av stadsbyggnadsnämnden har alternativen kompletterats med en lösning som utgår från en ändrad vägsträckning. Syftet med uppdraget är att utveckla Norrtull som entré till Nationalstadsparken från stenstaden, samt pröva möjligheten till ny bebyggelse i området. Kontakten mellan stenstaden och Hagaparken är idag mycket svag och måste förstärkas



och bli tydligare. Förslagen innehåller även plats för bostäder och lokaler.

I ett alternativ läggs gatorna om vilket innebär att

Sveavägen och S:t Eriksgatans förlängningar möts i cirkulationsplats Norrtull. Det ger möjlighet att bevara de gamla tullhusen och ge dem en mer framträdande plats i sammanhanget. Efter bedömning av samrådssynpunkterna skall stadsbyggnadsnämnden besluta om inriktning för den fortsatta planeringen av Norrtull.

### Norra Station

Två huvudinriktningar kan tänkas ur stadsbildssynpunkt. Den ena är att behålla dagens stenstadsgräns längst med Norra Stationsgatan och låta den, på Solnasidan, mer öppna institutionsparkskaraktären råda på Norra Station. Här finns möjligheten för universitetet att expandera för att inte behöva göra ytterligare ingrepp i Nationalstadsparken. Det kan finnas samordningsvinster för institutioner på universitetet som har samarbeten med Karolinska institutet. Norra Stationsgatan skulle kunna göras om till lokalgata med bostäder på båda sidorna. Resten av området skulle utgöras av lokaler, som skulle fungera som en bullerskärm för bostäderna. Om det inte av olika skäl går att överdäcka Norra länken kommer det behövas en skyddszon mellan länken och den planerade bebyggelsen.

Den andra inriktningen är att låta stenstaden växa ända ut till Stockholmsgränsen mot Solna. Denna inriktning förutsätter skyddszon till vägen eller ännu bättre en överdäckning. Om det inte sker en överdäckning innebär det mest lokaler och kanske endast bostäder i området intill Norra Stationsgatan. Stadsbildsmässigt skulle denna inriktning flytta ut



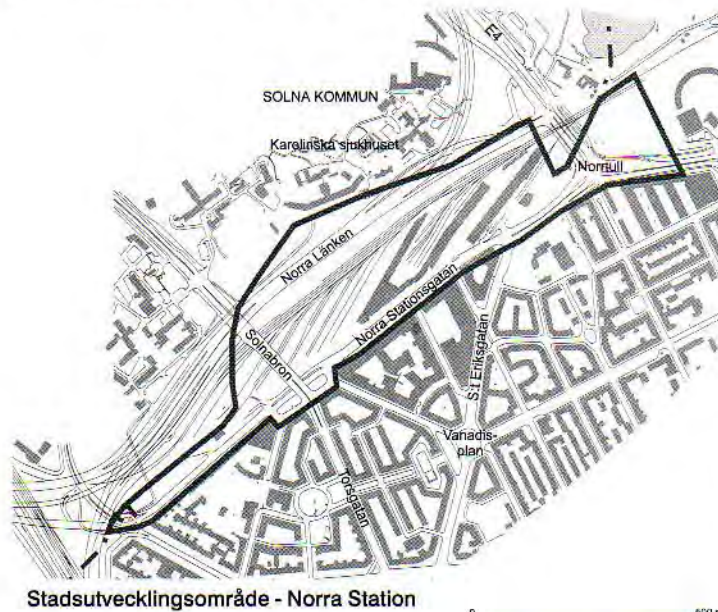
stenstadsgränsen mot Solna, vilket medför en mer sammanhållen exploatering.

Det är viktigt att utveckla ett sammanhängande stråk från Norrtull genom Norra station ner till Karlbergs slottspark. Detta stråk innebär att återskapa lite av förbindelsen i det historiska dalstråket mellan Brunnsviken och Karlbergssjön.

## Kommunikationer

Om de allmänna kommunikationerna kan förbättras har Norra stationsområdet goda förutsättningar att bli ett mycket attraktivt bostadsområde. De tidigare planerna på att låta snabbspårväg norr gå igenom området är inte längre aktuella. Idag talas det istället om tunnelbaneförlängningar till Karolinska sjukhuset. En exploatering av Norra Station kan ge ett ytterligare underlag för att genomföra dessa förbättringar av de allmänna kommunikationerna. På samma sätt som Hammarby Sjöstad kan komma att ge ett uppsving för det yttersta delarna av Södermalm kan Norra Station bidra med ett nytt befolkningsunderlag som kan öka möjligheterna för offentlig och kommersiell service i detta ytterområde av innerstaden.

I dagens läge fraktas det explosiva ämnen både på järnvägen och på E 4:an som går genom områ-



det, vilket medför att det behövs massiva betongkonstruktioner för att skydda bebyggelsen från de explosiva ämnena. I utvecklingen av området är detta en konflikt som måste lösas. Dessa transporter går det inte helt lätt att flytta, vilket ger restriktioner på utformningen av området, framförallt när det gäller möjligheterna till var man ska bygga bostäder. Det kan vara önskvärt att låta denna typ av transporter gå via järnväg för att minimera lastbiltransporterna från Värtahamnen. Hamnens framtid är naturligtvis avhängig för om dessa transporter överhuvudta-

get behöver att gå här. Det andra problemet är de genomgående transporterna på E 4:an som det är svårare att göra något åt. Den genomgående länken är av riksintresse, vilket ger små möjligheter till restriktioner vad gäller den genomgående trafiken. I ett långsiktigt perspektiv borde inte denna typ av miljöfarliga och riskabla transporter över huvudtaget gå genom så pass centrala delar av staden som det är fråga om.

Fördelarna med att exploatera Norra Stationsområdet genom överdäckningar är bl a att bullernivåerna sjunker och att det "öppna sår" i form av trafikleder försvinner. Samtidigt utnyttjar man redan i anspråktagen mark för exploateringar, vilket minskar behovet att söka exploateringar på grönmark.

## Sabbatsberg

De delar som i framtiden behövs för vård bör vara kvar i den användningen. Eftersom sjukvården ständigt rationaliseras finns det möjligheter till förändringar inom området. Staden har inlett ett översiktligt planeringsarbete för området för att ha en beredskap för de förändringar som kan förväntas inom området.

En framtida omvandling av området kan innehålla kompletterade bebyggelse som i första hand bör bli bostäder. Översiktliga studier av området visar att det kan komma att handla om ett bostadstillskott omkring 300-400 bostäder. Detta är möjligt genom ett antal nya byggnader inom området på ytor som idag inte upptas av bebyggelse eller träd. Landstingets fastighetsbolag, Locum, har lämnat in en planbeställning för området. I dagens situation finns det ett intresse att bygga bostäder i goda lägen i innerstaden då efterfrågan för detta är stor.

Samtidigt är det av stor vikt att parkkaraktern bibehålls och att området görs tillgängligt för allmänheten. Kontakten till Vasaparken är ytterligare en viktig aspekt i planeringen för området. En framtida utveckling av Sabbatsbergsområdet är med andra ord inte utan intressekonflikter. Det blir en utmaning att kompletteringsbebygga, samtidigt som karaktären av institutionspark ska bevaras. En annan viktig aspekt är att kontakten med Vasaparken och tillgängligheten inom området bör utvecklas. För den framtida utvecklingen av institutionsparken Sabbatsberg gäller det att välja huvudinriktning. Är det en fullt bevarad öppen struktur vi vill ha eller är det värt att förtäta för att få in bostäder i området?



## Projektlista

Projektlistan redovisar projekt och planer som är under diskussion eller där detaljplanearbete pågår. Den överblickbara framtiden ligger mellan 3-5 år. Projekten kan komma att förändras och nya projekt kan tillkomma.

### 1. UPPRUSTNING AV CITY

Ett omfattande program finns för omdaning av Sergels Torg, Hötorgscity och Sergelgatan. Arbetet syftar till en genomgripande upprustning och förnyelse. Sergels torg kommer att förändras i etapper. En första omvandling sker snart och avses bli klar till 1998. (Läs mer under kapitlet Stockholms city)

### 2. P-HUS ELEFANTEN

För parkeringshuset i kvarteret Elefanten är inriktningen att riva och bygga upp ett nytt bostadshus. Omkring 100 lägenheter kan tillkomma efter ombyggnad av parkeringshuset. Planeringsarbetet avväntar de framtida trafiklösningarna på nedre Norrmalm som får konsekvenser för det framtida bygget.

### 3. NYA BOSTÄDER VID KLARA KYRKA

I kvarteret Hägern Mindre vid Klara östra kyrkogata finns en överklagad detaljplan för uppförandet av ett 40-tal nya bostäder där det tidigare var en transformatorstation.

### 4. KUNGSTRÄDGÅRDEN

Kungsträdgården avses att rustas upp och bevaras vad avser helhetsmiljön och parkmiljön. De omgivande byggnadernas representativa fasader bör bevaras. Enstaka små nybyggnader som bidrar till parkens rekreativvärde kan tillåtas. Det pågår planeringsarbete med att förnya parken. Parallella arkitektuppdrag har studerat parken och en inriktning är vald för Kungsträdgårdens upprustning. Mindre förändringar har redan genomförts och ytterligare tillkommer successivt. En första etapp kommer att rusta upp och omvandla de norra delarna av parken. En viktig knäckfråga inför det fortsatta omvandlingsarbetet är scenens placering i parken.

### 5. KVARTERET GRÄVLINGEN

Ett detaljplanearbete är påbörjat för påbyggnader i kvarteret Grävlingen mellan Mäster Samuelsgatan och Malmskillnadsgatan. Projektet handlar om att sluta kvarteret mot nämnda gator för uppförande av nya bostäder eller lokaler.

### 6. MERCEDES-BENZ HUSET

Ett detaljplanearbete pågår för tillbyggnad av "Mercedes-Benz-huset" invid Vasagatan (kv Kortbyrån). Den låga delen av byggnaden kan byggas till och arkaden under huset kan byggas bort om fasaden flyttas ut, vilket ger nya ytor för lokaler. Tunnelba-



Tunnelbaneuppgång på Vasagatan

enedgången som ligger mitt i Vasagatan kan flyttas in i huset och Vasagatan kan rätas ut.

### 7. VASAGATAN

Ett detaljplanearbete kan påbörjas under 1997 för kvarteret Pennfåktaren. Det gäller om- och tillbyggnad av lokaler. Arkaderna kan byggas bort samtidigt som en ny tunnelbanenedgång kan byggas. I gatan mellan kvarteret Kortbyrån och kvarteret Pennfåktaren kommer Arlandabanans nya entré att byggas.

### 8. JAKOBSGATAN

I den södra delen av Gallerian (kv Trollhättan) skulle kvarteret kunna byggas på ut till den gatubredd som råder för resten av Jakobsgratan. Jakobsgratan blev inte den trafikled som en gång planerades. Kvar finns vissa bredare gatupartier som skulle kunna smalas av till förmån för tillbyggnader. Här skulle finnas plats för ett 20-tal nya bostäder.

### 9. SABBATSBERGS SJUKHUSOMRÅDE

På f d sjukhusmark vid Sabbatsbergs sjukhus finns möjligheter till omvandling. Beroende på den framtida sjukhuspolitiken kan behovet av byggnader för vård minska. Här finns möjligheter till smärre byggnadskompletteringar men i huvudsak bör områdets parkkaraktär bibehållas och förstärkas. Ett program för området ska se över dessa möjligheter.

### 10. VÄSTRA CITY

Ett program håller på att utarbetas för Västra City, området mellan Klarabergsviadukten och Kungströbron. Detta område bör utvecklas för verksamheter som t ex hotell och konferenscentrum. Dessa inslag kan vara dominerande, men området bör också innehålla bebyggelse med blandade verksamheter, framförallt bostäder. Området kan även vara en tänkbar plats för ett Nobelcentrum.





PROJEKTKARTA

- Kort sikt  
 Pågående arbete med detaljplan eller projekt där detaljplanearbete kan påbörjas inom kort
  
- Lång sikt (ej avgränsade områden)  
 Framtida möjliga projekt, idéer & visioner



## 11. MUNIN

Vid Centralgaraget i kvarteret Munin 39 fanns tidigare ett intresse att uppföra 60 bostäder i nya gårdshus. Detaljplanearbetet vilar för närvarande.

## 12. NORRTULL

I dagsläget har parallella arkitektuppdrag genomförts för området kring Norrtull. Syftet med uppdraget är att utveckla Norrtull som entré till Nationalstadsparken från stenstaden, samt pröva möjligheten till ny bebyggelse i området. Kontakten mellan stenstaden och Hagaparken är idag mycket svag och måste förstärkas och bli tydligare. Förslagen innehåller även plats för bostäder och lokaler. Norrtull ligger i nationalstadsparken. För närvarande är förslaget beroende på vad som händer med Norra Länken och hur regeringsrätten i fortsättningen tolkar förändringar i nationalstadsparken.

## Lång sikt - framtida möjliga projekt, idéer och visioner.

Dessa projekt finns beskrivna tidigare under kapitlet "Framtidsfrågor" och beskrivs inte närmare här.

13. NORRA STATION
14. TORSGATAN
15. KARLBERGSVÄGEN
16. ODENGATAN
17. BARNHUSVIKEN
18. KVARTERET PUTTEN
19. JERICHO
20. OXEN STÖRRE
21. HÄSTSKON
22. JAKOB STÖRRE
23. BRUNKEBERGSTORG
24. MUSEIPARKEN
25. TEGELBACKEN
26. ADAM & EVA

Stockholms stadsarkiv  
Biblioteket



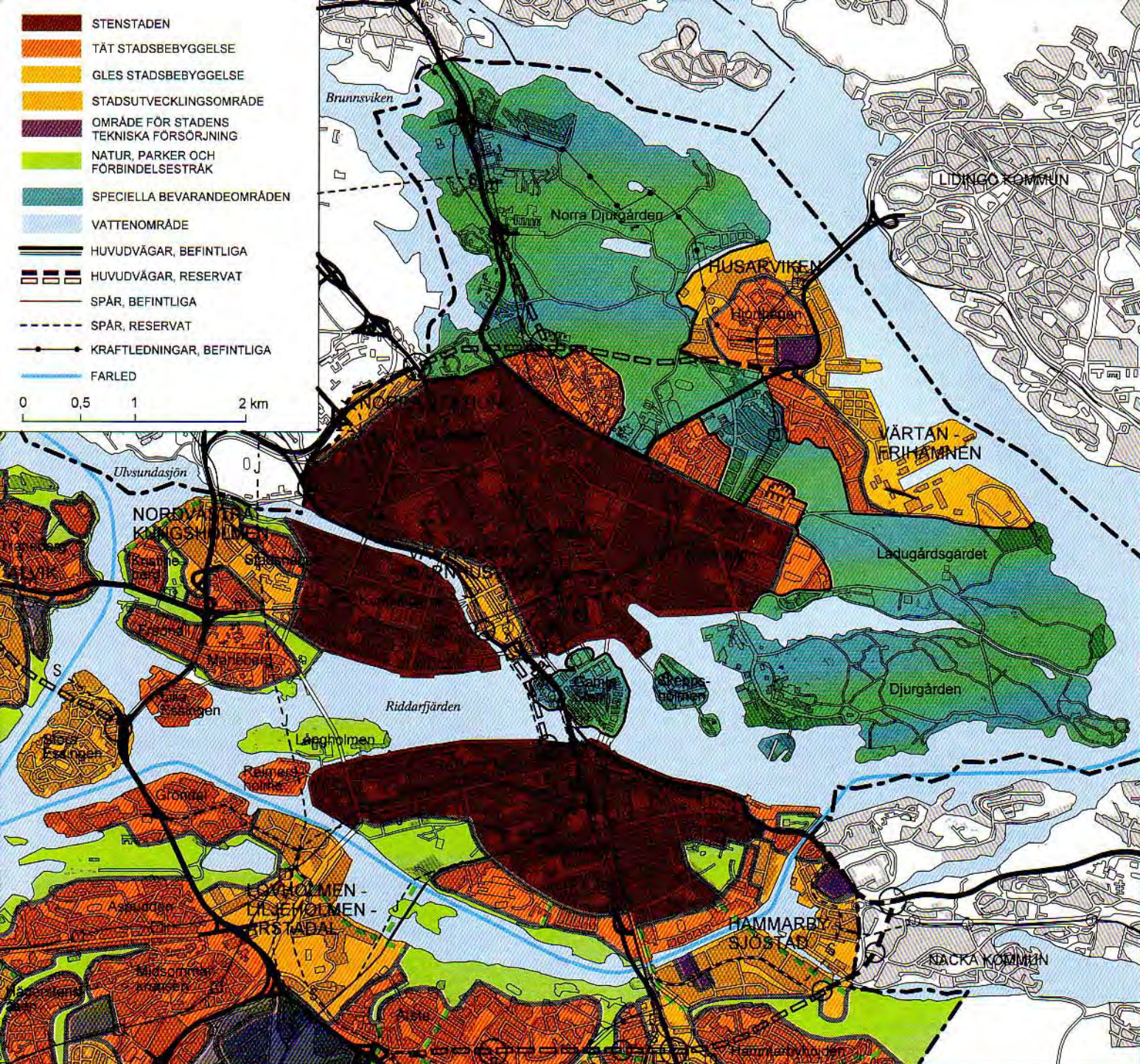
312566 22

Grafisk form: Länk Grafisk Form & Illustration omslag  
Lay-out: Björn Sigurd inlaga  
Fotografier: Niklas Svensson, Stadsbyggnadskontoret  
Bettina Lissner  
Omslagets karta: Kristina Hanström  
Gunilla Lundstedt  
Övriga kartor: Susanne Bergman  
Tryck: Gummessons Tryckeri AB  
Falköping 1997

Rapporten har tagits fram av  
Stockholms stadsbyggnadskontor, distrikt Innerstaden  
Projektansvarig: Niklas Svensson

Rapporten kan beställas från  
Stockholms stadsbyggnadskontor  
Centrala expeditionen  
Box 8314, 104 20 STOCKHOLM  
Tfn 08-508 26 990





## Stockholms översiktsplan - Utställningsförslag 1997

Förslaget till översiktsplan för Stockholm behandlar frågor om markanvändning och bebyggelse som rör hela staden. Det anger en strategi för Stockholms framtida utveckling där nyckelordet är "bygg staden inåt", dvs

- Bygg så långt möjligt på redan exploaterad mark och spara värdefulla grönområden
- Gör om vissa äldre industriområden till stad med både bostäder och arbetsplatser
- Bygg i goda kollektivtrafiklägen

Syftet är att ge förutsättningar för en utveckling som på lång sikt är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar. Del som är karakteristiskt för Stockholm bevaras - den gröna karaktären, de olika stadsdelarnas särdrag och stadslandskapets karaktär, bl a mötet mellan staden och vattnet.

Kartan visar grunddragen i den föreslagna användningen av mark- och vattenområden. Särskilda stadsutvecklings-

områden avgränsas där på sikt en blandad och varierad stad med bostäder och arbetsplatser kan utvecklas. Dagens stadsbebyggelse kompletteras i goda kollektivtrafiklägen och för lokala behov. Verksamhetsområden och terminalområden reserveras för arbetsplatser. Natur och friluftsområden liksom de gröna stråken mellan stadsdelarna bevaras. Reservat avsätts för en rad vägar och spår som kan komma att byggas.

**Förslaget till översiktsplan är utställt under september-oktober 1997 i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4.**

**Översiktsplanen finns även på biblioteken, stadsdelskontoren och/eller medborgarkontoren samt på stadsbyggnadskontorets hemsida [www.sbk.stockholm.se](http://www.sbk.stockholm.se)**