

REMISSUTGÅVA 2017-05-18



Stockholms
stad

TRAFIK- OCH GATUMILJÖPLAN FÖR CITY

Innehåll

Innehåll	2	Pågående och planerade projekt	44	"Putten-platsen"	102
Inledning	3	Arsenalsgatan	46	Regeringsgatan	104
Styrdokument	4	Brunkebergstorg	48	Sergels Torg	106
Historik	6	Drottninggatan	51	Slöjdgatan	108
City idag	10	Holländargatan	53	Strömgatan	110
Stadsmiljövärden	12	Kungsträdgården	54	Sveavägen söder om Kungsgatan	112
Kulturhistoriska värden	14	Malmskillnadsgatan	56	Sveavägen norr om Kungsgatan	114
Grönstruktur	16	Sergels Torg	58	Tegelbacken	116
Resvanor	18	Stallgatan	60	Tegnérgatan	120
Gång	20	Torsgatan	62	Upplandsgatan	123
Cykel	22	Vasagatan	64	Vasaplan	124
Kollektivtrafik	24	Idéförslag	66		
Leveranstrafik	26	Bibliotekstan	69		
Biltrafik	28	Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan	70		
Bilparkering	30	Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan	74		
Trafiksäkerhet	32	Blasieholmen	76		
Drift	36	Centralstationsområdet	78		
Buller	38	Gustav Adolfs Torg	80		
Luftkvalitet	40	Hamngatan väster om Norrlandsgatan	82		
Urbana ekosystemtjänster	42	Hamngatan öster om Norrlandsgatan	86		
		Humlegårdsgatan	88		
		Klaratunneln	89		
		Klara Västra Kyrkogata och Rödbodgatan	90		
		Kungsbron	92		
		Kungsgatan	94		
		Norra Klara	99		
		Nybroplan	100		

Inledning

Kommunfullmäktige har antagit Vision för City som ska fungera som ett ramverk och en inspirationskälla för Citys utveckling. Trafikkontoret har fått i uppdrag att ta fram en trafik- och gatumiljöplan som ska visa hur visionen skulle kunna implementeras.

Det finns många möjligheter att förbättra kvaliteterna i Citys offentliga rum. Denna skrift presenterar ett antal idéer och utvecklingsmöjligheter.

De kvaliteter som främst är önskvärda att utveckla i City är att skapa mer och bättre plats för

vistelse, göra det snabbare och enklare att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken samt att skapa mer plats för grönska och fler miljöer för barn. Detta är viktigt för att City ska kunna fortsätta att vara Stockholms vardagsrum, för att företagen och handeln ska kunna utvecklas och för att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare.

Planen inleds med en beskrivning av City idag med bland annat trafikflöden, resande och gatumiljöer. Sedan presenteras trafikkontorets pågående och planerade projekt i City. Sist i planen beskrivs ett antal idéförslag om hur olika gator och platser skulle kunna förändras. Det är alltså inte färdiga förslag, utan ska endast betraktas som utkast och idéer.

Syftet med remissen är främst att få synpunkter på dessa idéförslag. Efter remissen kommer en ny version av denna plan att tas fram.

De kostnadsuppskattningar som tagits fram är mycket ungefärliga, men ska visa en bedömd kostnad för komplett ombyggnad enligt stadens normala standard.

Trafik- och gatumiljöplanen hanterar inte finansierings- och prioriteringsfrågor. Vilka investeringar som genomförs beslutas i stadens budgetprocess. Stadens långsiktiga planering revideras årligen genom att väga olika prioriterade investeringar mot varandra. På grund av stora underhållsbehov kommer en stor andel av trafiknämndens långsiktiga investeringsplan

behöva vikas för reinvesteringar. Andra prioriterade områden är trafiksäkerhets- och cykelinvesteringar. Om staden beslutar om åtgärder på en viss gata eller plats kan i vissa fall medfinansiering från fastighetsägare och tomträtthavare möjliggöra höjd standard eller mer omfattande åtgärder.

För att kunna utveckla Citys kvaliteter kommer det ofta vara nödvändigt att ta i anspråk ytor som nu används för parkering eller biltrafik. Staden, fastighetsägare och tomträtthavare bör också hitta sätt att ordna så att leveranser och annan yrkestrafik tar så lite gatuyta i anspråk som möjligt.

Om ytorna för biltrafiken ska kunna minska utan att detta leder till omfattande trängsel på andra gator, så behöver biltrafiken till och genom City totalt sett minska. Olika styrmedel som till exempel parkeringsavgifter, parkeringsreglering och trängselskatt kan bidra till detta. En del biltrafik kommer ändå alltid behöva finnas kvar, som till exempel yrkestrafik, leveranser och viss genomfartstrafik. För den trafiken behöver vissa gator ha fortsatt god framkomlighet. Det betyder att staden med omsorg behöver välja vilka gator som skulle kunna få minskade ytor för biltrafik, och vilka som även fortsättningsvis behöver ha en god framkomlighet. Beslut om olika gators användning behöver tas på en strategisk, övergripande nivå.



Styrdokument

De viktigaste underlagen för framtagandet av Trafik- och gatumiljöplan för City har varit Vision för City 2030, Översiktsplanen och Framkomlighetsstrategin.

Vision för City 2030

Vision för City 2030 är framtagen för att fungera som ett ramverk och inspirationskälla för Citys utveckling. Visionen tar fasta på sju utvecklingsområden med tillhörande mål som ska vara ledstjärnor för framtidens City:

- En vital urban miljö
- En trygg och levande stadskärna
- Europeiskt nav för näringsliv och handel
- En stadsdel med viktiga kulturverksamheter
- En tillgänglig regionkärna
- Ett grönare City med fler bostäder
- Stockholms mest föränderliga stadsdel

Målbilden för år 2030 som den beskrivs i visionen är att gator, parker och torg har rustats upp och upplevs som tryggare och mer attraktiva. Vattnet och de offentliga rummen fungerar som viktiga arenor för turism, evenemang och upplevelser. City utvecklas med kunskap om dess kulturhistoriska värden. Fler miljöer för barn bidrar med kvalitativa värden i City.



Vision för City 2030 antogs av kommunfullmäktige 2012 och ska fungera som inspirationskälla och ramverk för utvecklingen av Stockholm City. Visionen presenterar sju utvecklingsområden och tillhörande mål som visar vägen mot framtiden.

Alternativ till huvudgångstråken i City har skapats och handeln har breddats och nischats i kluster och stråk. Kulturen tar en större plats i stadsrummet genom evenemang och aktiviteter. Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik har god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. City upplevs som en trygg stadsmiljö genom att det offentliga rummets attraktivitet har förstärkts.



Illustration över hur Trafik- och gatumiljöplanen samverkar med och kopplas till Vision för City 2030 och övriga planer för Stockholm stad.

Översiktsplanen

Översiktsplanen från 2010 utgör ett viktigt strategidokument för staden. I den pekas ett antal planeringsinriktningar och fokusområden ut. För City innebär detta bland annat:

- Att skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten, säkerställa en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag och att främja kollektivtrafik på vatten.
- För att främja en socialt sammanhållen och levande stad ska mötesplatser och stråk vara trygga och mångsidiga. Tillgången till attraktiva parker och grönområden ska vara god.
- Resande ska bli mer hållbart genom en långsiktig satsning på kollektivtrafik och en inriktning på ökad rörlighet för gående och cyklister.
- Stadens kulturhistoriska värden ska beaktas i planeringen. Stockholms turiststråk ska utvecklas.
- Luftkvaliteten i staden ska förbättras och beredskapen för klimatförändringar öka.

Ovanstående stämmer även väl överens med inriktningen i den nya översiktsplanen som förväntas antas under 2017.

Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin har fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Framkomlighetsstrategin utvecklas och preciseras genom ett antal inriktningsplaner för hur de olika delarna av trafiksystemet bör utformas på övergripande nivå för att uppnå strategins intentioner, exempelvis i Cykelplan och Gångplan för Stockholm. Attraktiva och trafiksäkra miljöer med god framkomlighet för fotgängare, pendlingsnätet för cykeltrafiken och stomnätet för kollektivtrafiken är de viktigaste elementen.



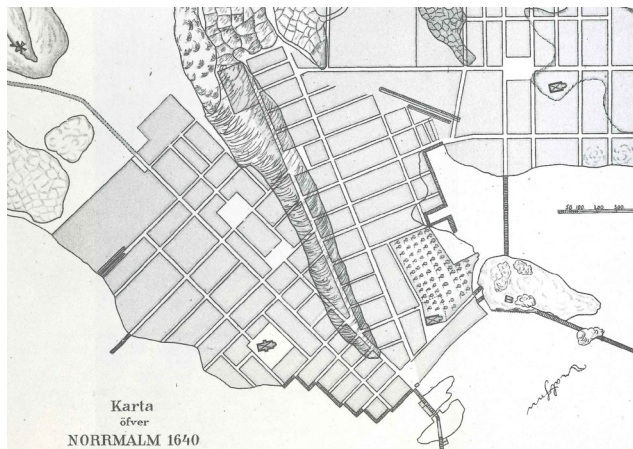
Historik

Utvecklingen av dagens City präglas av flera historiska skeenden; från 1640-talets gatureglering till Lindhagenplanen från 1866 och cityomvandlingen som skedde mellan 1950- och 1970-talet. Sedan 1980-talet har Stockholms stad arbetat med att skapa en attraktiv stadsmiljö, och idag används stadens offentliga rum i allt större utsträckning för vistelse och möten.

Den tidiga staden

Stadens rum har traditionellt fungerat som mötesplats, handelsplats och transportrum. I den tidiga staden var gatan en arbetsplats där man sålde och transporterade varor. Eftersom alla nödvändiga aktiviteter utfördes till fots möttes människor i staden och det uppstod en stor social interaktion.

Från tiden före 1636 finns i stort sett inget av gatunätet i City kvar med undantag av Karduansmakargatan. Malmarnas nuvarande stadsplanstruktur skapades framför allt genom 1640-talets gatureglering. Norrmalm fick två system, ett på var sida om



Karta över Norrmalm år 1640 visar gatustrukturens två riktningar på var sida om Brunkebergssåsen (Källa Malmarna).

Brunkebergssåsen. Varje system är uppbyggt omkring en riktning från stadens dåvarande centrum och ut längs en huvudgata - i väster Drottninggatan och i öster Regeringsgatan. Rutnäten från denna gatureglering utgjorde grund för stadsbyggandet ända fram till 1800-talets senare del. Blasieholmstorg anordnades som öppen plats redan på 1600-talet. Brunkebergstorgs form beror av samgåendet mellan de två rutnätssystemen och torget skapades och stenlades 1807. Spåren av Brunkebergssåsen finns kvar i City idag i bland annat Johannes kyrkogård.



Karta över Stockholm år 1940 som illustrerar Citys struktur innan stadsomvandlingen.

Urbaniseringen

På 1800-talet började arbetet på allvar med att förbättra livsvillkoren i staden. Den snabba urbaniseringen som tog fart med industrialisering och specialisering ledde till en ökad inflyttning. Dödligheten var mycket hög, även i jämförelse med andra europeiska storstäder. Det var bland annat den sanitära situationen som var mycket otillfredsställande vid 1800-talets mitt. Nya ideal som förespråkade grönska, ljus och luft som viktiga inslag i städerna fick större och större genomslag. På 1850-talet skapades Berzelii Park och 1861 inleddes arbetet med



Folkliv på Stureplan. Från bilderboken "Stockholm i bild", publicerad 1908.

att anlägga boulevarden Strandvägen.

Även Lindhagenplanen från 1866 beskriver att ljus och frisk luft samt god tillgång till planteringar och parker skulle kunna förbättra livsvillkoren. Lindhagenkommittén föreslog en 70 meter bred Sveaväg mellan Gustav Adolfs Torg och Brunnsviken, som dock aldrig genomfördes. Delar av föreslagen Kungsgata och en smalare Sveaväg anlades. Birger Jarlsgatan och formen hos platserna utefter denna bestämdes vid denna tid. Under 1910-talet blev byggandet av Sveavägen aktuellt. Norr om Kungsgatan minskades den fastställda bredden från 48 till nuvarande 32 m.



Korsningen Sveavägen Kungsgatan vid arbetet med tunnelbanan år 1948.

Cityomvandlingen

För City var 1945 och 1946 två avgörande år. Då beslutades att Sveavägen inte skulle dras ner till Gustav Adolfs Torg, vilket föreslagits i 1928 års Generalplan, och att Centralbron skulle byggas. 1946 framlades även planen för cityomvandlingen som i princip sedan fullföljts. Genomförandet av tunnelbanan var en stark drivkraft för planernas successiva genomför-

ande under 50-talet. Åren efter andra världskriget fick även bilen sitt genombrott. 1960 antogs en översiktlig Trafikledsplan för Stockholm. Innerstaden utgjorde då en krympande del av en snabbt växande region och anpassades därför i stor utsträckning till regionens tillväxt. Under 1960-talet anlades Tegelbacken, Sergels Torg och Klarabergsviadukten. Gustav Adolfs Torg och Brunkebergstorg fick sitt nuvarande utseende.

Med Cityplan 1977 satte man stopp för den omfattande cityomvandlingen. Opinionen hade svängt och man ansåg att förnyelsen skulle ske utan genomgripande förändringar av kvarter och gatunät och att biltrafiken fick anpassa sig till den befintliga kapaciteten. Klaratunneln ändrades så att dess östra gren fick göra en extra krök söderut och mynna vid Mäster Samuelsgatan. Idén om att tunneln skulle få en direkt fortsättning i en upphöjd trafikled mot Östermalm slopades. Biltrafiken skulle kanaliseras till Citys huvudgator, så att zoner utan genomfartsmöjligheter kunde skapas. Bussfiler skulle inrättas och vissa gator skulle stängas för biltrafik. I Cityplan 1977 föreslogs nya gånggator, parker, gatuplanteringar och prioritering av gång- och cykeltrafiken i signalreglerade korsningar. Bland annat föreslogs att delar av Drottninggatan skulle bli gånggata och att Fredsgatan skulle bli gånggata med begränsad körtrafik.

Utveckling av stadens offentliga rum

I samband med bilens intåg och den tekniska utvecklingen under senare delen av 1900-talet förändrades gatans roll i staden markant. Den nya tekniken med tv, telefon och motordrivna fordon gjorde att allt färre nödvändiga aktiviteter behövde utföras av människor i stadens offentliga rum. Samtidigt blev det också mindre attraktivt att uppehålla sig i stadsrummet på grund av bilens negativa påverkan på stadsmiljön och i förlängningen det minskade folklivet.

Den ekonomiska utvecklingen har inneburit ökad standard och att vi fått mer fritid. Staden är fortfarande en handelsplats men också en mötesplats där man vistas vilket innebär att det offentliga rummet spelar en allt viktigare roll. Från slutet av 1980-talet har Stockholms stad drivit en medveten policy att utveckla det moderna City som en attraktiv stadsmiljö. Trafiksepareringen med fotgängarstråk över



Södra Blasieholmshamnen. Folkliv kring skärgårdsbåtarna.

och under gatustråk har delvis byggts bort och ersatts av mer attraktiva gaturum. De storskaliga kvarterens avvisande bottenvåningar har stegvis öppnats med fler entréer och kommersiella lokaler som är vända mot gatan. Ett mål har också varit att återskapa ett mer mångfunktionellt City som befolkas även efter stängningsdags, genom att ge bättre förutsättningar för nya bostäder, hotell och nöjesliv. På några ställen i City har parkeringsgarage och kontorsbyggnader rivits och ersatts av nya byggnader med bostäder och mer attraktiva lokaler. Många byggnader har höjts med 1-3 våningar. Särskilt påtaglig har omvandlingen varit i nordöstra delen av City (kvarteren norr om NK), där förändringen bidragit till att området utvecklats till en livligt befolkad stadsmiljö.



Sergels Torg 1976, efter
stadsomvandlingen.

City idag

Trafik- och gatumiljön i City definieras i huvudsak av stråk, knutpunkter och offentliga rum i form av torg, parker och platsbildningar samt anslutande byggnader. Utformningen av dessa miljöer påverkar både stadsmiljöns attraktivitet och tillgängligheten till arbetsplatser, handel och offentliga institutioner i City.

Huvudstråk

Huvudstråken definieras av var människor helst rör sig. För gående består huvudstråken i öst-västlig riktning av Kungsgatan, Klarabergsgatan-Hamngatan och Mäster Samuelsgatan. I nord-sydlig riktning är huvudstråken tätare: Vasagatan, Drottninggatan, Sveavägen, Regeringsgatan, Norrlandsgatan-Kungsträdgården och Birger Jarlsgatan. Sergelgatan och Biblioteksgatan är kortare högratifierade gågator som kopplar samman torg.

För cykeltrafiken är de största flödena på Strömbron, Kungsträdgårdsgatan, Arsenalsgatan, Stallgatan, Strandvägen, Vasabron, Tegelbacken, Stadshusbron, Vasagatan, Kungsgatan, Sveavägen och Birger Jarlsgatan.

För kollektivtrafiken är de viktigaste stråken de gator som har stomnätfunktion – Tegelbacken,

Kungsbron, Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Kungsträdgårdsgatan, Hamngatan, Smålandsgatan och del av Norrlandsgatan.

För biltrafiken är de viktigaste vägarna och gatorna Klarastrandsleden, Klaratunneln, Sveavägen, östra Kungsgatan, Hamngatan, Stallgatan, Birger Jarlsgatan, Kungsbron, Vasagatan och Torsgatan. Dessa ingår i det primära vägnätet som är ett definierat vägnät med stor betydelse för tillgängligheten mellan länets olika delar. Övriga gator har en mer lokal trafikfunktion.

Knutpunkter

Citys viktigaste knutpunkter består av T-Centralen och Sergels Torg. T-Centralen är inte bara Citys utan hela Stockholms viktigaste knutpunkt som kopplar ihop de olika gångstråken med tunnelbanesystemet och regionaltågen. I City finns ytterligare tre tunnelbanestationer som även utgör viktiga omstigningsplatser mellan buss och tunnelbana: Hötorget, Kungsträdgården och Östermalmstorg. Här finns även kajer som utgör knutpunkter för båttrafiken.

Torg, parker och viktiga platser

City är speciellt eftersom det finns relativt få boende. Istället befolkas stadsdelen till största delen av personer som är där för att till exempel arbeta, turista, gå på något evenemang, handla, vistas eller bara passera. City är därmed alla stockholmares angelägenhet, och

besöksstrycket i framför allt mellersta City är stort.

Sergels Torg utgör inte bara Citys mittpunkt utan också hela Stockholms centrala mötesplats. Här sker demonstrationer och andra evenemang, och intilliggande Soltorget framför Hötorgsskraporna är en populär plats att sitta på soliga dagar. Hötorget är ett marknadstorg med mycket aktivitet året om. Norrmalmstorg har nyligen förnyats och har ett aktivt stadsliv. Gustav Adolfs Torg är ett historiskt betydelsefullt torg med fantastiskt vattennära läge men som domineras av ytor för biltrafiken. Stureplan är utserveringarnas och nöjeslivets plats. Brunkebergstorg är under omvandling till att bli ett grönt torg som också kan inhysa evenemang. Raoul Wallenbergs Torg och Nybrohamnen har ett fantastiskt vattennära läge och används som knutpunkt för båttrafiken samt för vistelse.

Den största parken i City är Kungsträdgården, som är stadens mest kända och väl använda park. De andra parkerna är Berzelii park, Norra Bantorget, Blekholmsparken, Tegnérunden, Centralbadsparken, Karl Staaffs park och Rosenbadsparken. Tre kyrkogårdar är också betydelsefulla gröna inslag i stadsbilden. Citys parker och deras kvaliteter beskrivs under avsnittet Grönstruktur.



Befintliga stråk och byggnadsvolymer 2017.

Teckenförklaring:

- Viktiga gångstråk (>12000 fot/d)
- Viktiga cykelstråk
- Kollektivtrafik (buss och spårvagn)
- - - Klaratunneln
- Bilstråk >5000 f/d
- Hushöjd 5-7 våningar
- Hushöjd 8-12 våningar
- Höjdpunkt > 12 våningar



Stadsmiljövärden

I City finns många viktiga platser och stråk av stort värde för stadslivet. Stadsmiljöns värden omfattar allt från kommersiella kluster och shoppingstråk till parker och viktiga mötesplatser med möjlighet till integration, kultur och socialt utbyte.

Kommersiella stråk

I City finns Stockholms största kommersiella stråk som lockar stora mängder människor: Drottninggatan, Klarabergsgatan, Hamngatan, Kungsgatan, Vasagatan, Sergelgatan och Birger Jarlsgatan.

Vistelseplatser

Vistelseplatser är ytor där fotgängare stannar upp och tillbringar tid för att vänta, sitta ner, uppleva eller vila. Vissa vistelseplatser är tydligt utformade med bänkar medan andra är av mer informell och spontan karaktär, exempelvis delar av torgytor, korsningar, vattennära platser, kända mötesplatser och gångbanor. Den vistelseinventering som gjorts påvisar ett antal platser där vistelseintensiteten är särskilt hög, se karta. Dessa platser är till exempel trappan framför Dramaten, trappan framför Konserthuset, Drottninggatan, Norrmalmstorg, Centralplan och Nybrokajen i förlängningen av Raoul Wallenbergs Torg.

Upplevelsen av City

Organisationen City i Samverkan genomför attitydundersökningar för att få en bild av hur City används och upplevs av besökare. Undersökningen från 2016 visar att City är ett område man åker till för att handla och arbeta, medan sociala aktiviteter som att mötas och gå på restaurang är mindre vanligt. Citys besökare utgörs till största delen av unga under 30 år.

De viktigaste mötesplatserna är enligt undersökningen: T-Centralen, Åhléns entré vid Drottninggatan, Sergels Torg, Hötorget, Gallerian, Stureplan och Kungsträdgården.

Trygghet

I City finns även områden som är påtagligt inaktiva. Livlösheten i områdena har flera orsaker - trafikbarriärer, de olika nivåerna, den storskaliga kvartersstrukturen, bristen på boende och brist på variation av funktioner samt många slutna fasader. Vattnet och topografin som är stora tillgångar i Stockholm innebär också att det finns få kontaktpunkter till övriga stadsdelar. Detta styr rörelserna i City på ett sådant sätt att inaktiva områden uppstår. På vissa ställen får detta en positiv effekt genom att man kan finna platser med stillsamt småstadsliv bara ett par meter från storstadens brus.

Levande Stockholm

Stockholms stad har sedan 2015 arbetat med konceptet Levande Stockholm för ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Projektet syftar till att skapa möjligheter till ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Under 2017 planeras en sommargångata på Drottninggatan mellan Tegnérgatan och Observatoriegatan, och en pop-up park på Humlegårdsgatan.



Tillfälliga sittmöbler Kulturhuset Sergels Torg.



Vistelseplatser och uteserveringar

Teckenförklaring:

- Vistelse (Iterio 2011-2015)
- Uteserveringar (GIS-data Stockholm stad)
- Vistelseinventering, inventerade gator



Kulturhistoriska värden

City ska utvecklas med kunskap om dess kulturhistoriska värden. Människors upplevelser av platser, identitet och sammanhang ska tillmätas stor betydelse tillsammans med sociala, kulturella och ekonomiska aspekter på stadsmiljön.

Citys kulturhistoriska värden

Stockholm City är mångsidigt sammansatt av olika stadsmiljöer. Där finns delar som har ålderdomlig prägel, exempelvis de småskaliga stadsmiljöerna kring Gamla Brogatan och Klara Norra Kyrkogata. Andra delar är uttryck för det sena 1800-talets borgerliga storstad, exempelvis kvarteren kring Birger Jarlsgatan, Nybroplan och Stureplan. Delar av City präglas påtagligt av cityomvandlingen och utgör också en kulturhistoriskt värdefull miljö som ett uttryck för hur dåtidens politiker och tjänstemän såg på staden.

Hela Stockholms innerstad med Djurgården utgör riksintresse för kulturmiljövården. De karaktärsdrag som utgör Stockholms starkaste identitet och är det mest väsentliga värdet i riksintresset utgör värdekärnor. Värdekärnorna har identifierats av Stockholms stad i samråd med Länsstyrelsen. Citys värdekärnor utgörs av följande platser:

Blasieholmstorg är till sin planstruktur oföränd-

rad sedan 1650-talet. Den slutna palatsbebyggelsen kring torget har bibehållit sin karaktär.

Gustav Adolfs Torg är stadens mest magnifika torganläggning och har genom seklen spelat en väsentlig roll i Stockholms och Sveriges historia.

Kungsträdgården är Stockholms äldsta park. I dess historia från kunglig köksträdgård och fram till dagens nöjes- och rekreationsplats för hela familjen kan man utläsa den svenska parkens historia.

Berzelii Park är Stockholms första park som medvetet anlagts för att förbättra stadens fysiska miljö. Den har bevarat sin prägel från 1800-talets mitt.

Birger Jarlsgatan blev stadens nya kommersiella centrum när Stockholm under 1800-talets slut utvecklades till en modern europeisk storstad.

Kungsgatan drogs fram genom Stockholmsåsen i början av 1920-talet och var ända fram till 1960-talet symbolen för Stockholm som storstad. De välbevarade och arkitektoniskt högklassiga fasaderna ger, tillsammans med Norra och Södra Kungstornen och Centrumhuset, gatan karaktär.

Hötorgscity, Sergels Torg och Hamngatan utgör värdekärnor för det moderna City. Hötorgscity invigdes 1959 och utgör det mest påtagliga exemplet på stadens vilja att förverkliga efterkrigstidens visioner om ett modernt storstadscentrum. Hötorgscitys utformning är stadsbyggnadshistoriskt epokavgörande. ”De fem trumpetstötarna” har blivit en viktig del av

stadens siluett.

Norra Bantorget har en lång historia som park och som samlingsplats för den svenska arbetarrörelsen. Sedan 1902 har man samlats här på första maj.

Stadens front mot vattnet har alltid varit en väsentlig fråga för alla tiders stadsbyggare eftersom vattnet är en viktig del av Stockholms historia.

Förvaltning av kulturvärden

Att förvalta Stockholms kulturhistoriska värden är en central del i planeringen för stadens utveckling. Kunskapen om stadens historia har ökat kontinuerligt inte minst genom stadsmuseets satsningar på att inventera och värdera byggnader och miljöer. Synen på vad som är värdefullt ur kulturhistorisk synpunkt har med tiden breddats till att omfatta även senare tiders bebyggelse, industrimiljöer etc.

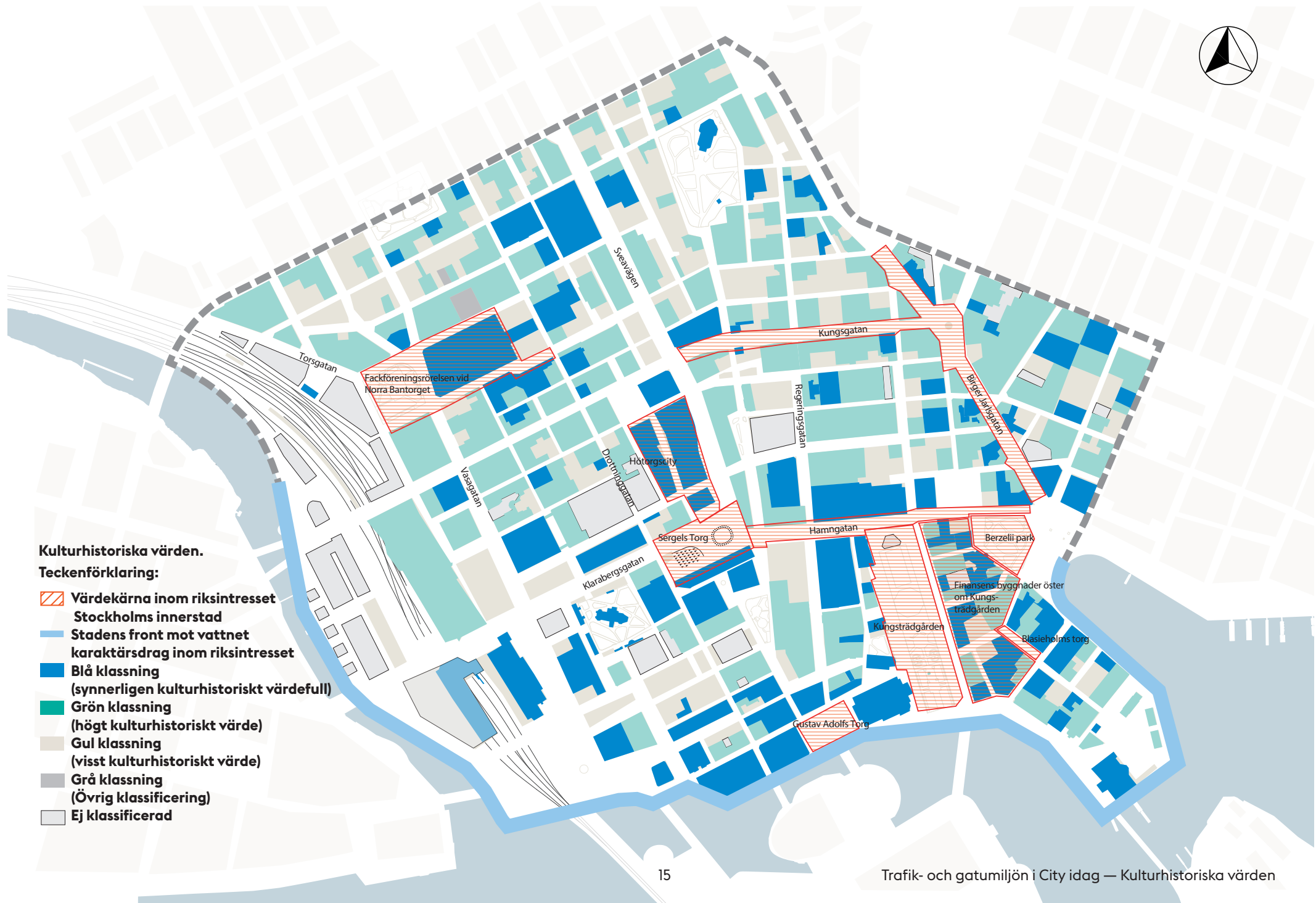
Staden har idag tillgång till flera planeringsunderlag som visar såväl fornlämningar som kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i innerstaden. Som en del av kulturvärdet är det samtidigt viktigt att det moderna City fortsätter att upplevas som en modern, intensivt utnyttjad stadsmiljö som följer med sin tid, förändras och ständigt tillförs nya kvaliteter.



Kulturhistoriska värden.

Teckenförklaring:

-  Värdekärna inom riksintresset
-  Stadens front mot vattnet
-  Blå klassning
(synnerligen kulturhistoriskt värdefull)
-  Grön klassning
(høgt kulturhistoriskt värde)
-  Gul klassning
(visst kulturhistoriskt värde)
-  Grå klassning
(Övrig klassificering)
-  Ej klassificerad



Grönstruktur

Citys grönstruktur består av parker, kyrkogårdar, bostadsgårdar, samt trädplanterade gator och stråk.

Alla gröna platser ingår i strukturen och bidrar på olika sätt med viktiga tjänster och nyttor i staden.

Grönstruktur

Grönstrukturen i City består främst av parker insprängda i den täta bebyggelsen. Där emellan förekommer trädplanterade gator, mindre parker och små gröna platser. De öppna vattenytorna är också en del av grönstrukturen och bidrar med utblickar, ljus, rymd och till att ventilerar innerstadsluften. Grönskans ekosystemtjänster i City är dock begränsade i jämförelse med resten av innerstaden.

För en väl fungerande grönstruktur bör det finnas gröna samband mellan parker, trädgårdar, naturmark och olika gröna stråk och den befintliga grönskan behöver tas omhand och utvecklas.

Tillgång till grönska

Nästan hela City ligger inom Norrmalm och de flesta grönyttorna omfattas av Norrmalms Parkplan. Tillgångar i City är närhet till blomprakt, rofylldhet, gröna oaser och solbad. Brister finns avseende tillgång till lekplatser, gröna promenader och parklek. City har

få parker och ett stort besöksstryck, vilket innebär att många av parkerna slits hårt.

Citys parker

Bland parkerna i City upplevs Kungsträdgården som den viktigaste. Det är en multifunktionell park, med många uteserveringar och olika aktiviteter. Berzelii Park och Norra Bantorget är historiska parker med lite lugnare läge som används för både picknick och vistelse.

Träd

Träden utgör en viktig del av grönstrukturen i City och förekommer längs många gator (se karta). Träden fungerar som livsmiljöer för många växter och djur, tar hand om dagvatten, renar luften och reglerar temperaturen i staden. Skugga och transpiration från trädens löv bidrar till ett behagligare klimat. Träden är även viktiga identitetsskapare och bidrar till många positiva effekter för människors välbefinnande och hälsa. Det finns flera gator som kan utredas för utökade trädplanteringar, se karta.

Såväl Parkplan för Norrmalm som den Gröna promenadstaden understryker vikten av att tillskapa ett nät av gröna promenader, fler trädplanterade gator, gröna gågator etc. Parker och stråk som lockar till promenader, cykling, löpning, lek och idrott ska vidareutvecklas.



Grönska på Norra Bantorget.

Fler gröna inslag förbättrar inte bara möjligheterna till ett hälsosamt stadsliv, de skulle också förbättra områdets ekologiska funktion och dess stödjande och reglerande ekosystemtjänster. Bland annat föreslås trädens roll i stadens dagvattenhanteringssystem bevaras och utvecklas.

Särskilt viktigt enligt Parkplan Norrmalm:

- Sambanden mellan parker ska stärkas och nätet av trädplanterade gator ska bli mer finmaskigt.
- Strategiskt viktiga stråk ska göras grönare för att öka trivselen och stärka upplevelsen av grönska.
- Mindre platsbildningar, fickparker och gröna träffpunkter identifieras och utvecklas.
- Vattenfronten ska förbättras genom attraktiva, obrutna och tillgängliga promenader längs stränder och kajer.



Resvanor

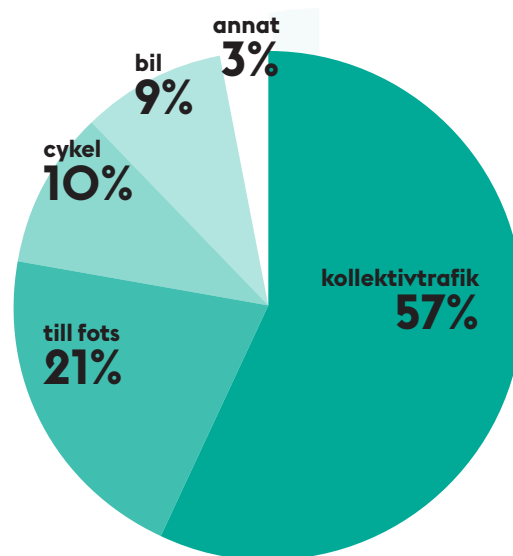
De flesta resorna till och från City görs med kollektivtrafik eller till fots – mindre än 10 procent av resorna sker med bil. Större delen av personbilstrafiken i City är dock inte på väg till eller från själva City, utan är genomfartstrafik mellan andra delar av staden eller övriga länet. En stor del av vägtrafiken i City utgörs också av leveranser och annan yrkestrafik.



Gång och kollektivtrafik dominerar resmönstren i City.

Färdmedel

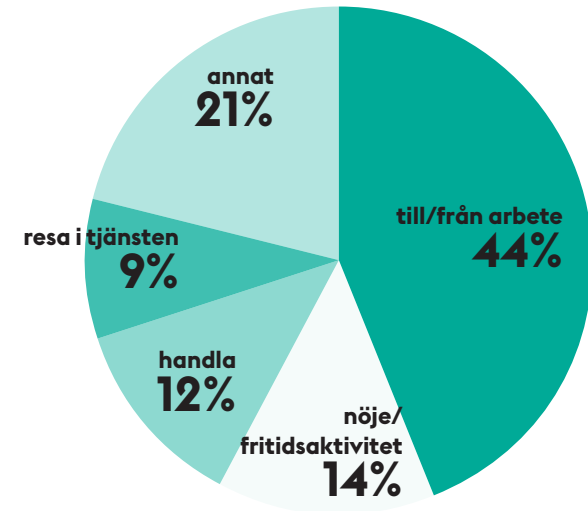
I City är kollektivtrafiken och promenader de vanligaste färdmedlen. På vardagar görs 57 procent av resorna med kollektivtrafiken, och endast 9 procent görs med bil. På helgerna ökar andelen bilresor till 17 procent medan andelen kollektiv- och cykelresor minskar.



Färdmedelsandelar vid resor på vardagar i City.

Ärende

De flesta resorna på vardagar görs till arbete som står för 44 procent av resorna. Nöjes- och fritidsaktiviteter står för 14 procent, och inköp för 12 procent. På helgerna, när det görs få arbetsresor, ökar andelen resor till nöjes- och fritidsaktiviteter till 44 procent, och andelen inköpsresor till 23 procent.



Ärendefördelning vid resor på vardagar i City.



HÖTORGSCITY

RESTAURANG
壹都閣
CHOPSTICKS
Tel. 08 24 03 16
LUNCH
BUFFÉ
Asiatisk
& Sushi
98-
Vardagar
kl. 11-15
Chopsticks & Sushi
Mästare Bengtsson 82

VACABOND
EST. 1973
SHOENAKERS

bredbands
bolaget

Scala
WINTERMIDNIGHT SALE
50%
RATT
SAV

Scala
WINTERMIDNIGHT SALE
50%
RATT
SAV

Tillfällig möblering på
Sergelgatan.

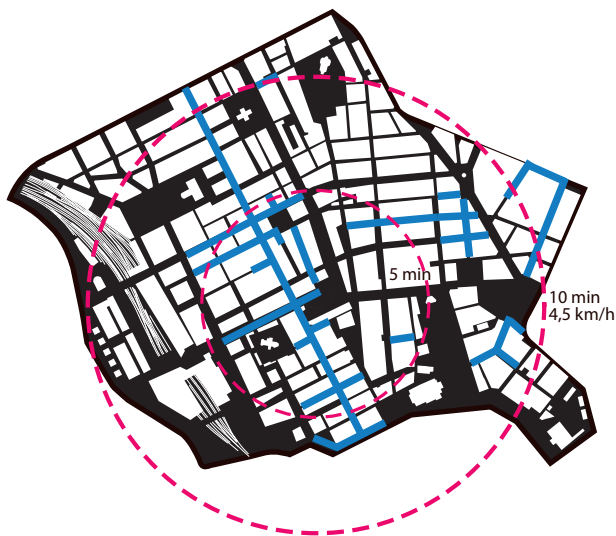
Gång

City är navet för resor i Stockholm. Därtill är City en plats där butiker, kulturinstitutioner och arbetsplatser ligger tätt och skapar ett stort flöde av fotgängare. Under ett vardagsdygn görs 21 procent av alla resor till och från City till fots.

City är en viktig mötes- och handelsplats. Ingen annanstans i Stockholm rör det sig så många människor. Folklivet gör City attraktivt - de som går blir en del av stadslivet och bidrar med sin närvaro till möten och till att göra utemiljön trygg och intressant. Få bostäder och kvällsöppna verksamheter gör att delar av City kan upplevas ödsligt och otryggt kvällstid.

Kvarterstrukturen och målpunkter bidrar till att samla fotgängarna till ett antal större stråk. Dessa stråk sammanbinder viktiga målpunkter som exempelvis tunnelbanestationer och gallerior eller ansluter till angränsande stadsdelar via broar som Kungsbron, Vasabron och Strömbron.

De största flödena av fotgängare finns på Drottninggatan, Klarabergsgatan, Hamngatan och Kungsgatan. Under ett fredagsdygn rör sig cirka 73 000 fotgängare på Drottninggatan mellan Bryggargatan och Mäster Samuelsgatan. När Citybanan



Gånggator samt gator med restriktioner för motorfordonstrafik. Cirklarna beskriver vad man når inom 5 respektive 10 min promenad från Sergels Torg.

öppnar med bland annat ny uppgång vid Odenplan 2017 väntas gångflödena påverkas. Drottninggatans norra del bedöms få en ökning av fotgängare. Fotgängarflödena till och från T-Centralen kommer styras om från Centralstationen och Klarabergsviadukten till Vasagatan och Klarabergsgatan.

Stockholm vill främja resor till fots i staden. Det pågår ett antal satsningar för att göra staden mer gångvänlig, och några av dessa rör City. Stråken mel-



Biblioteksgatan i City.

lan Söderstaden och Hagastaden samt mellan Norra Djurgårdsstaden och Brommaplan ska utvecklas för fotgängare. Vägvisning för fotgängare ska utvecklas, liksom driftmetoder för gångstråk.

Gångflöden i City

Antalet fotgängare i City har räknats av trafikkontoret och City i Samverkan under ett flertal år. Siffrorna har lagts samman och justerats till kartbilden intill.



Cykel

Cykeltrafiken är det trafikslag som har ökat snabbast de senaste 15 åren i relativa tal. Sedan 2000 har cykelresandet till innerstaden fördubblats. Under högsäsong görs cirka 60 000 cyklistpassager dagligen över det som kallas citysnittet.

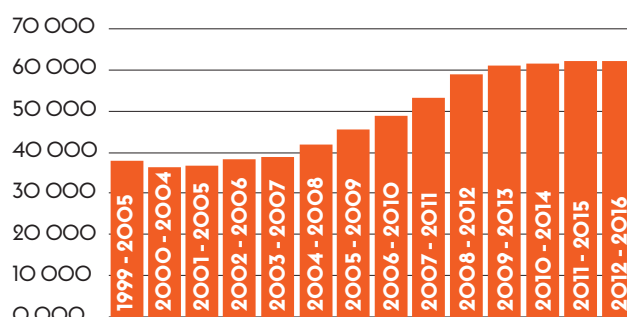
Likt bil- och kollektivtrafiken är cykelinfrastrukturen radiell mot City och styrs söderifrån av ett antal viktiga bropassager som sammanbinder City med de södra delarna av staden. Via Slussen fördelas cyklisterna via Vasabron och Strömbron in till City, och det är på dessa platser som de största cykelflödena finns.

I City finns nord-sydliga pendlingsstråk på Torsgatan, Östra järnvägsgränd, Vasagatan, Sveavägen och Birger Jarlsgatan. I öst-västlig riktning finns pendlingsstråk på Kungsgatan, Hamngatan/Klarabergsgatan, Jakobs Torg/Kungsträdgården/Arsenalsgatan och Stallgatan/Strömgatan/Tegelbacken.

I citysnittet (mätpunkter i en tänkt ring kring City) ökar inte längre antalet cyklistar, till skillnad från cykelresandet över innerstadssnittet (mätpunkter i en tänkt ring kring innerstaden).



Cykelvägnät i City (Cykelplan för Stockholm).
Orange = pendlingsstråk, Grönt = huvudstråk.



Cykelpassager över citysnittet, rullande femårsvärden.

Cykelparkering

Vid en inventering som gjordes 2013 räknades till 1400 parkerade cyklar i City, och det konstaterades att cykelparkeringsplatserna var för få. Många nya platser har byggts under de senaste åren, och trafikkontoret planerar att göra en inventering av cykelparkering i City under 2017.

Faktaruta cykel

- Pendlingsstråken är de viktigaste stråken med de största flödena. De ska bilda ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelar och ansluter till grannkommuner.
- Huvudstråken används av cykeltrafik med mer närliggande målpunkter, och ska fungera som komplement till pendlingsstråken.

Kollektivtrafik

City är navet för alla resor med kollektivtrafik i regionen. Tunnelbana, pendeltåg, stomtrafik och fjärrtåg går att nå inom rimliga gångavstånd.

Stockholm har ett internationellt sett högt resande med kollektivtrafik. Det beror främst på att tunnelbanenätet är väl utbyggt och att bostäder och arbetsplatser ligger i kollektivtrafiknära lägen. Nästan 500 000 personer per dygn passerar spärarna på de fyra tunnelbanestationerna som finns i City. Antalet på- och avstigande på pendeltågen är cirka 120 000 per dygn. På den mest busstrafikerade gatan, Kungsträdgårdsgatan, passerar 700-800 bussar per dygn.

Trafikkontoret har under de senaste åren genomfört trimningsåtgärder på stomlinjerna 1-4, för att korta restiderna och minska riskerna för att bussarna klumpas ihop. Det åstadkoms bland annat genom signalprioritering, väjningsplikt på korsande gator, busskörfält och minskning av bilparkering. Arbetet med utredning av ytterligare trimningsåtgärder pågår kontinuerligt.



Ovan: Schematisk bild över antal på- och avstigande vid hållplatser under en vintervardag 2014

1. Tunnelbana, bussar och pendeltåg vid Stockholm C, (ej regionaltåg) 489 300 st, 2. Hötorget 72 100 st, 3. Östermalmstorg 86 800 st, 4. Kungsträdgårdsgatan 29 500 st.



Stockholm har en kollektivtrafik med höga reseandelar. Stombussarna utgör en viktig del av Stockholms kollektivtrafiksystem.

Faktaruta kollektivtrafik

I City pågår flera projekt som kommer att påverka det kollektiva resandet:

- Sommaren 2017 öppnar Citybanan. Kapaciteten i pendeltågstrafiken ökar och nya bytesmöjligheter skapas. Odenplan blir en mycket betydelsefull knutpunkt.
- Hösten 2018 förlängs Spårväg City till Klarabergsgatan.
- Cirka 2026-2027 förlängs blå linjen till Nacka och Hagsätragrenen övergår till blå linje. Förlängningen av blå linjen söderut gör att City tillgängliggörs från en ny riktning och grön och röd linje avlastas.



Kollektivtrafik.

Teckenförklaring:

- Blå buss
- Buss och närtrafik
- Spårvagn
- C Uppgång Citybana
- T Hållplats tunnelbana
- J Uppgång pendeltåg
- B Buss
- S Spårvagnshållplats
- BÅT Båt



Leveranstrafik

Att leveranser kan ske snabbt och effektivt är en viktig faktor för ett välfungerande näringsliv i City, vilket också betyder att det är av stor betydelse för Citys långsiktiga attraktionskraft.

Som för alla trafikslag är ytorna för leveranstrafik i City begränsade. Leveranstrafiken både drabbas av och är en del av en begränsad framkomlighet i staden. I takt med den ökande befolkningen tilltar också behovet av fler leveranser som huvudsakligen sker med lastbil.

Näringslivet är beroende av snabba och effektiva leveranser varför välfungerande godsflöden bidrar till att öka Citys långsiktiga attraktionskraft. Dessutom kan en effektiv godshantering möjliggöra attraktiva gatumiljöer och bättre framkomlighet för andra trafikanter.

City är unikt på så sätt att en stor del av godset hanteras i lastfar i fastigheterna. En del lastfar är bemannade, vilket innebär mer effektiva leveranser då föraren snabbt kan lasta av och åka vidare istället för att själv lämna godset till mottagarna. Stadens princip är att om det finns lastfar så ska de användas i första hand, så att gatorna kan användas till annat än lastplatser.

Stadens strategi för leveranstrafiken går ut på att leveranstiderna ska bli mer förutsägbara genom bättre framkomlighet samt att fler leveranser ska ske med miljövänliga transporter. I initiativet #ÄLSKA-DESTAD har en samlastningscentral öppnat i City. Där kan leverantörer lämna gods som lastas om och körs ut till mottagarna med mindre elfordon, anpassade för att köra i miljöer med gående. Fordonet kan även ta med återvinningsmaterial från mottagarna tillbaka till samlastningscentralen. Lösningen bidrar till minskat antal transporter på gatorna i City, minskat buller och ökad trafiksäkerhet. Ett annat försök som testats är off peak-leveranser, vilket innebär att leveranser sker på natten. Det har gett kortare körtider och en effektivare godshantering hos mottagarna. Staden tillämpar även riktad parkeringsövervakning av lastplatser i syfte att minska söktrafik och dubbelparkering. I framtiden skulle lastcyklar kunna användas betydligt mer än idag och leveranser via vattnet skulle kunna avlasta landinfrastrukturen.

Staden planerar att fortsätta delta i flera innovativa projekt där City utgör en bra testbädd.



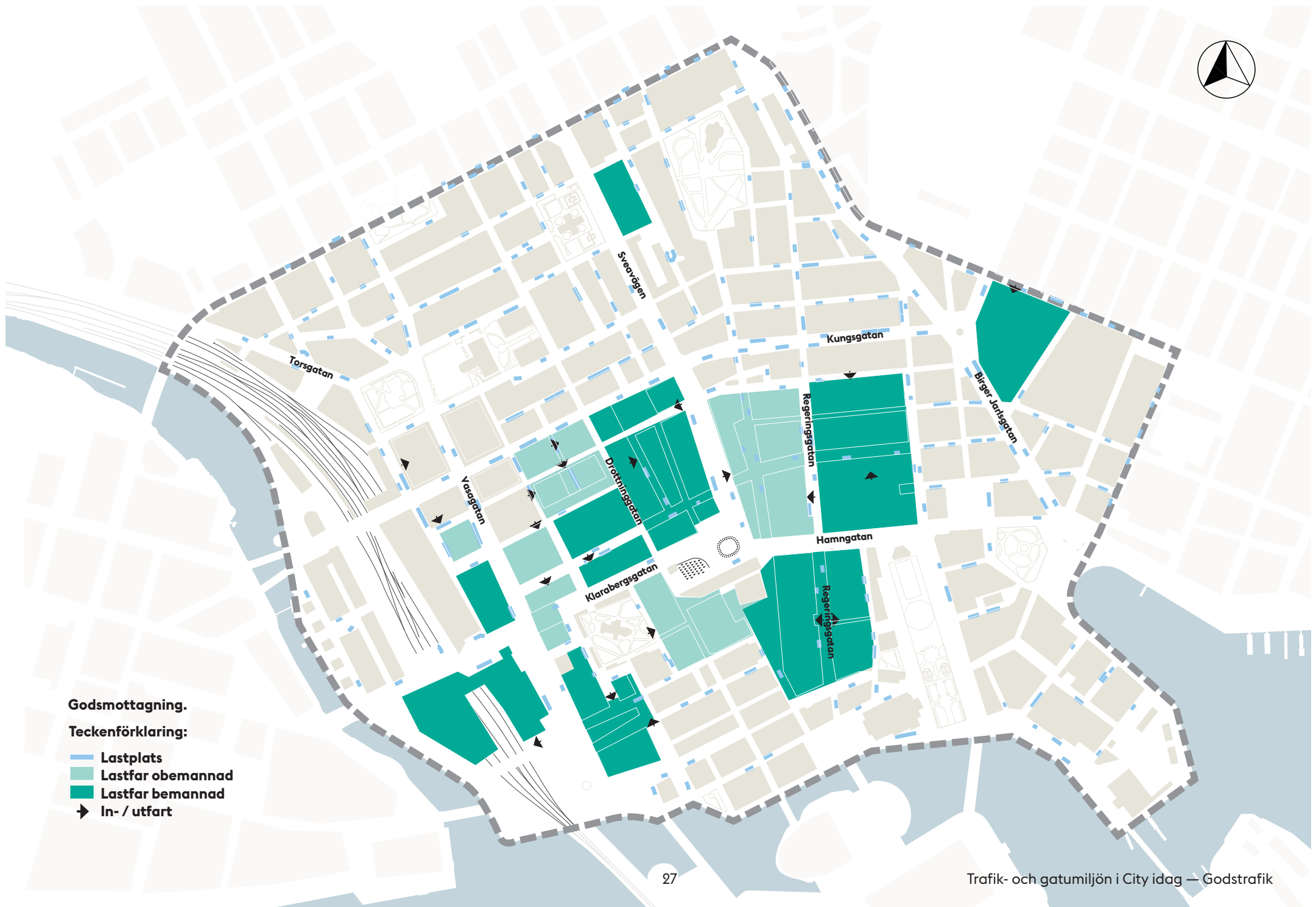
Godshantering vid lastplats på gata.



Godsmottagning.

Teckenförklaring:

-  Lastplats
-  Lastfar obemannad
-  Lastfar bemannad
-  In- / utfart



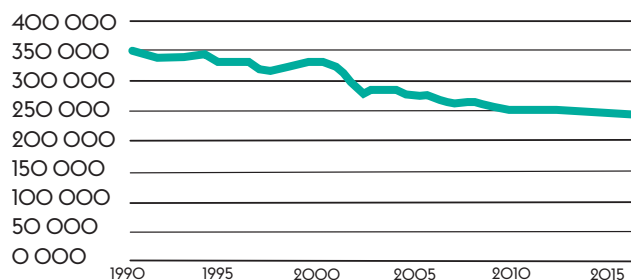
Biltrafik

Dagens gatunät i City är till viss del präglat av de förändringar som genomfördes i stads- och trafikstrukturen under efterkrigstiden då mer ytor gavs till biltrafiken, stora parkeringsanläggningar anlades och genomfarts- och infartsleder byggdes ut.

De senaste 15 åren har antalet bilpassager över citysnittet minskat med cirka 90 000 per dygn, vilket motsvarar en minskning med 28 procent. Införandet av trängselskatten påverkade citytrafiken mycket lite, till skillnad från trafiken över innerstadssnittet som visade en större minskning.

Primära vägnätet

För biltrafiken är de viktigaste vägarna och gatorna Klarastrandsleden, Klaratunneln, Sveavägen, Kungsgatan öster om Sveavägen, Hamngatan, Stallgatan, Birger Jarlsgatan, Kungsbron, Vasagatan och Torsgatan. Dessa ingår i det primära vägnätet som är ett definierat vägnät med stor betydelse för tillgängligheten mellan länets olika delar. Övriga gator har en mer lokal trafikfunktion.



Antal motorfordonspassager över Citysnittet vardagar, 1990-2015.

Genomfartstrafiken

Av alla bilresor i City under ett dygn står genomfartstrafiken för cirka 60 procent. Av genomfartstrafiken står privata personbilsresor för hälften, yrkestrafik med lastbil och personbil för 35 procent och tjänsteresor med personbil för 14 procent.

De viktigaste vägarna och gatorna för genomfartstrafiken är Klarastrandsleden, Klaratunneln, Sveavägen, Hamngatan öster om Norrlandsgatan, Strandvägen, Kungsgatan öster om Sveavägen, Birger Jarlsgatan och Tegnérsgatan.

Biltrafikflöden

Trafikkontoret mäter regelbundet antalet fordon på gatorna. På kartbilden till höger redovisas trafikmängderna per vardagsdygn.

Grafen ovan visar dygnstrafiken över citysnittet (mätpunkter i en tänkt ring kring City).

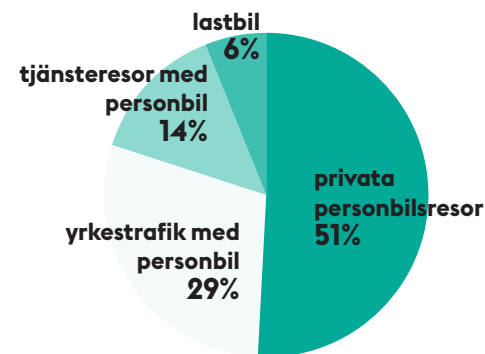
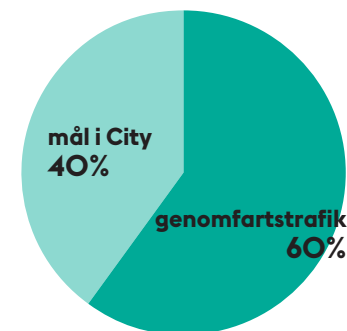


Diagram överst: Av alla bilresor i City är cirka 60 procent genomfartstrafik.

Diagram nederst: Hälften av genomfartstrafiken i City är privata personbilsresor.



Bilflöden 2015

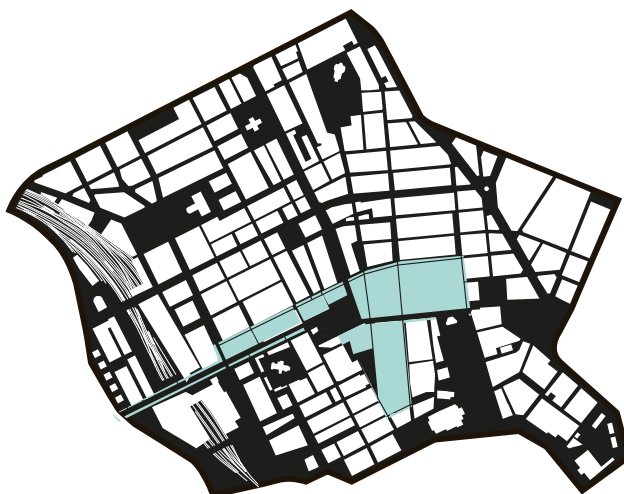
Teckenförklaring:

 1234 Motorfordon per vardagsdygn



Bilparkering

Inom City finns parkering på såväl gatan som i parkeringshus. I den södra delen av City finns få parkeringar på gatan, medan det i den norra delen finns fler. Totalt sett finns cirka 6 000 allmänt tillgängliga parkeringsplatser - ca 1700 på gator och övriga i parkeringshus.



Område för taxa 1 (max 50 kr/h).
Övriga City är taxa 2 (max 26 kr/h).

Bilparkering

Stockholm Parkeringshus har ett flertal parkeringshus i City, med sammanlagt 2 400 platser. Tillkommer gör Q-parks och Parkadens anläggningar med nästan lika många platser. Totalt finns cirka 4 300 parkeringsplatser som är tillgängliga för allmänheten i parkeringshus i City. Dessutom finns privata garage, men hur många platser som finns i dessa har trafikkontoret inte kännedom om. I Stockholm Parkeringshus anläggningar finns både förhyrda platser och besöksparkering. I cityanläggningarna är beläggningen hög under dagtid, medan det nattetid finns lediga platser. På gatumark

finns uppskattningsvis drygt 1 700 platser. Beläggningsgraden är hög, mellan 87 och 97 procent dagtid. Det finns två olika taxeområden – taxa 1 och taxa 2. Kostnaden för att parkera på gatorna dagtid på vardagar är, beroende på taxeområde, 26-50 kr/h och i parkeringshus 75-96 kr/h.



Bilparkering på Blasieholmen.

Huvudprincip för gatuparkering i City

Vid kantstenen prioriteras lastning, lossning (om lastfar eller liknande saknas) och angöring följt av korttids-parkering. Om det finns behov av utrymme för andra prioriterade ändamål på en viss plats såsom större ytor för vistelse, gång-, cykel- eller kollektivtrafik, cykel-parkering, lånebicyklar eller trädplanteringar så kan trafikkontoret överväga möjligheten att ta bort gatuparkering.



Parkering.

Teckenförklaring:

-  Stockholm parkering
-  Annat bolag
-  Gatuparkering (GIS-data 2016)

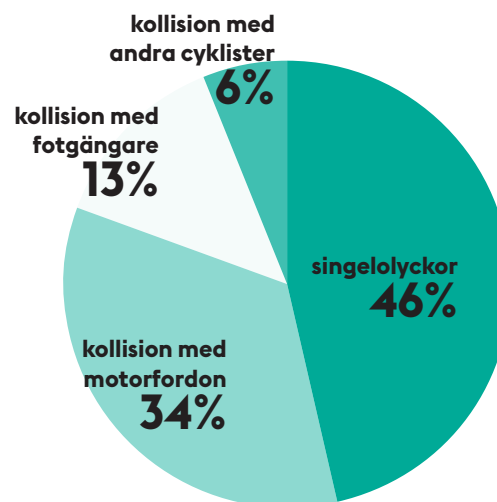


Trafiksäkerhet

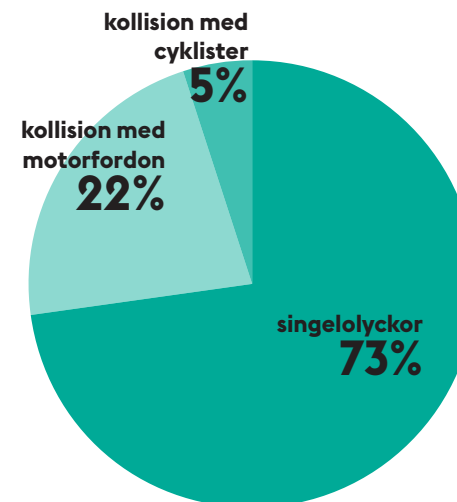
Sverige är ett av de länder som har bäst trafiksäkerhet i världen, och Stockholm har det lägsta antalet omkomna per capita jämfört med Göteborg och Malmö.

Stockholm jobbar ständigt för att förbättra trafiksäkerheten. I City planeras och genomförs trafiksäkerhetshöjande åtgärder till exempel genom planerade justeringar av hastigheter, punktvisa åtgärder vid gång- och cykelpassager och i olika cykelprojekt. Olyckorna sker främst där stora trafikantströmmar ska interagera på en begränsad yta, vilket kartorna intill visar.

66 procent av olyckorna klassas som lindriga, 31 procent som måttliga och 3 procent som svåra. Fyra olyckor med dödlig utgång har inträffat under perioden 2012-2016, samtliga med motorfordon inblandade.

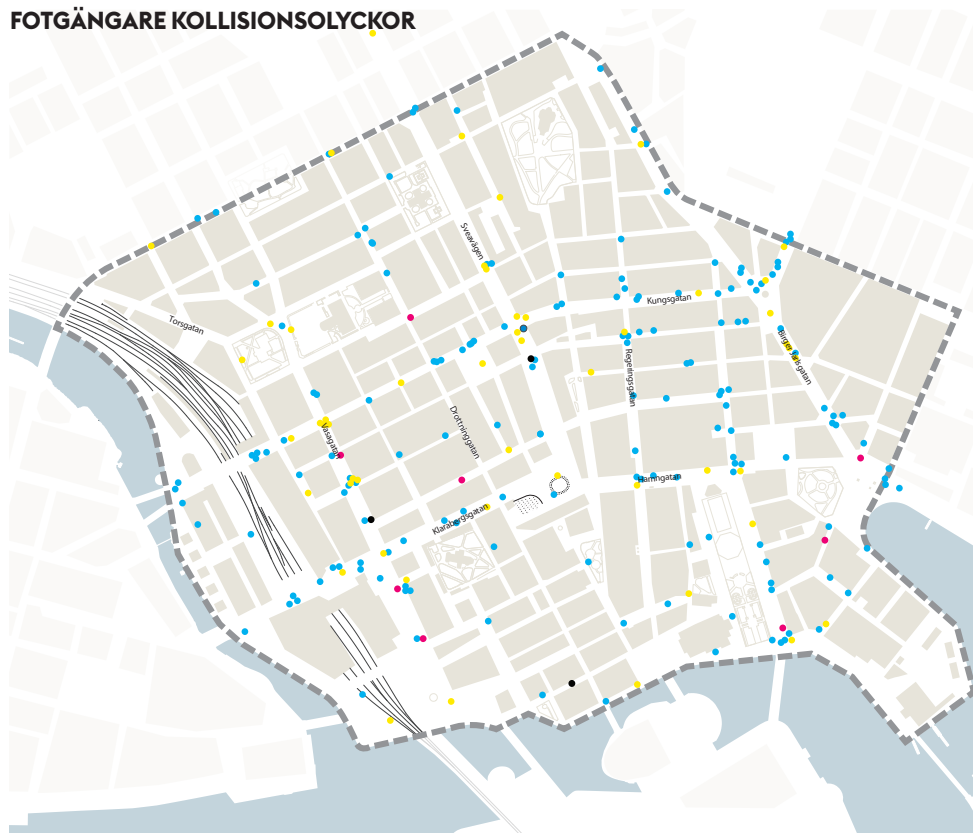


Cykelolyckor; fördelning av typ 2012-2016.

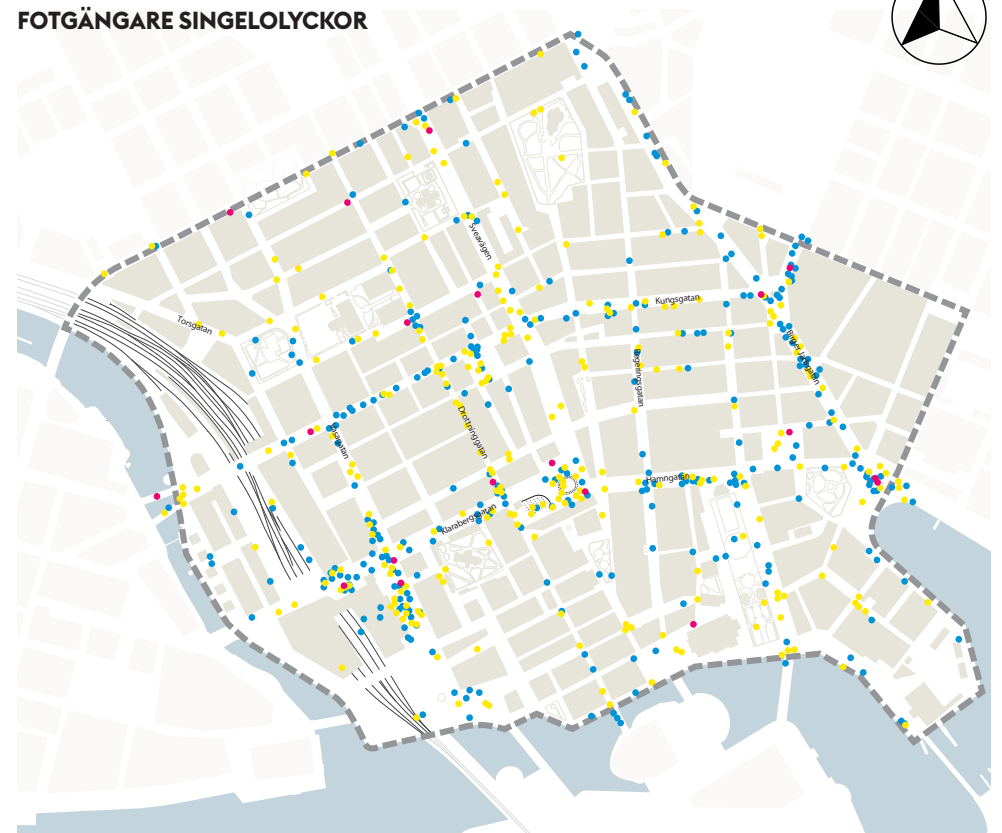


Fotgängarolyckor; fördelning av typ 2012-2016.

FOTGÄNGARE KOLLISIONSOLYCKOR



FOTGÄNGARE SINGELOLYCKOR



Kartor över olyckor i City mellan 2012-2016, källa Strada.

Teckenförklaring:

- Dödsolycka
- Allvarlig olycka
- Måttlig olycka
- Lindrig olycka
- Olycka med osäkra skador

CYKEL



MOTORFORDON



Kartor över olyckor i City mellan 2012-2016, källa Strada.

Teckenförklaring:

- Dödsolycka
- Allvarlig olycka
- Måttlig olycka
- Lindrig olycka
- Olycka med osäkra skador



Vintercyklist. Bild från Fleminggatan.

Drift

En stor mängd människor på en begränsad yta gör att det ställs stora krav på driften av gator, torg och parker i City. Vid utformning av gator och platser är det viktigt att de utformas så att de blir möjliga att drifva på ett rationellt sätt.

Stockholms gator driftas året runt. Det handlar till exempel om att städa, snöröja, byta lampor, tömma skräpkorgar och klottersanera. Eftersom City är så välbesökt ställs extra stora krav på driften. Genom City i Samverkan är driften intensifierad i de delar av City där behovet är som störst.

Markvärme

Stora delar av Citys gågator och gångbanor har markvärme för att få halkfria förhållanden under vintern. Det minskar också behovet av sandning och snöröjning. Det finns på bland annat delar av Drottninggatan, Sergelgatan, södra delen av Sveavägen, Kungsgatan och Klarabergsgatan.

Belysning

Gatubelysning används för att göra gatorna trafiksäkra, öka trygghetsupplevelsen och underlätta

orientering. Hur mycket ljus som behövs beror på gatutyp och karaktär. Belysningen ska vara så energisnål som möjligt utan att göra avkall på belysningskvaliteten.

Cykeljouren

Cykeljouren ska ge stockholmarna större möjlighet att vintercykla. Cykeljouren omfattar utvalda, prioriterade cykelstråk där trafikkontoret ser till att det är cykelbart året runt. Stråken har utökats inför varje vinter. Metoden som används är sopsaltning vilket innebär att snö sopas bort och att vägbanan beläggs med en saltlösning som ger barmark.

Jämställd snöröjning

Jämställd snöröjning innebär att gång- och kollektivtrafik prioriteras. Snöröjning sker först vid kollektivtrafiknära punkter och sjukhus.

Dammbindning

För att komma till rätta med höga halter av skadliga partiklar i luften (PM 10) har trafikkontoret ett åtgärdsprogram som innebär att ett dammbindningsmedel sprutas ut över körbanan på gator som riskerar höga partikelhalter. Åtgärden är effektiv och har inneburit att miljö kvalitetsnormerna klarats.



Ovan och till höger: halkbekämpning genom sopsaltning.



Buller

Staden eftersträvar minskat buller eftersom det gör det trevligare att vistas i staden, men det är ofrånkomligt att många platser i en storstad är bullriga.

Trafiken är den dominerande källan till buller i Stockholm. Hur mycket det bullrar beror på trafikmängder, andelen tung trafik, hastigheter och hur gatan är utformad. Höga bullernivåer kan påverka hälsan vid påverkan under lång tid, det vill säga i bostäder. Därför byggs hus sedan 1980 på ett sådant sätt att inomhusmiljön blir tillräckligt tyst även om det är bullrigt utanför.

I gatumiljön är människor mer tåliga för buller. Även mycket bullriga gator som Vasagatan och Sveavägen har uteserveringar som används. Det är samtidigt viktigt att det också finns tystare miljöer, och City har relativt många sådana som exempelvis Kungsträdgården, Blasieholmen, Norra Klara, Drottninggatan, Klara kyrka och Johannes kyrka. Om bullernivåerna understiger 50 dB(A) i tätort kan miljön anses vara rekreativ.



Motoriserad trafik är den dominerande källan till buller i Stockholm.

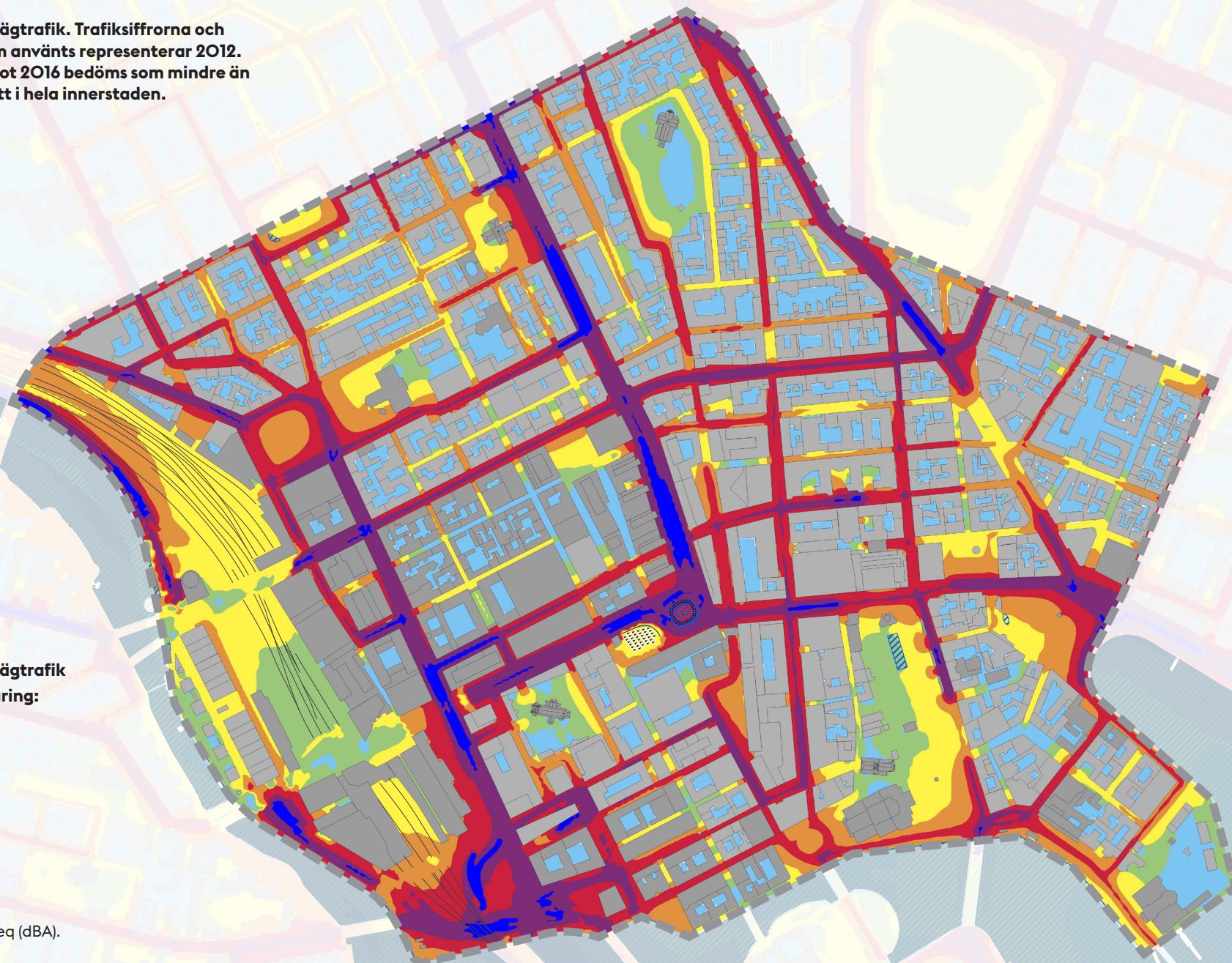
Bullerkarta vägtrafik. Trafiksiffrorna och modellen som använts representerar 2012. Skillnaden mot 2016 bedöms som mindre än 1 dB i stort sett i hela innerstaden.



Bullerkarta vägtrafik
Teckenförklaring:

<40
40 - 45
45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
> 75

Bullernivåer Leq (dBA).
Dygnsvärden .



Luftkvalitet

Stockholm har mycket bättre luft idag än för 50 år sedan. År 2015 klarades miljökvalitetsnormen för partiklar i hela staden, men halterna av kvävedioxid är fortfarande höga på många gator.

Stockholm har mycket bättre luft idag jämfört med för 50 år sedan. Då var det stora problem med svaveldioxid, bly, kolmonoxid, bensen med flera. Gränsvärdena för dessa klaras med bred marginal idag. Stora förbättringar har skett under de senaste 10-15 åren, då exempelvis partikelhalterna (PM10) sjunkit kraftigt. År 2015 klarades miljökvalitetsnormen för partiklar i hela Stockholms stad och trenden är positiv. Det är resultatet av stadens omfattande arbete med dammbindning på de gator som anges i det fastställda åtgärdsprogrammet för Stockholms län.

Att begränsa mängden motoriserad trafik och dubbdäcksanvändningen är ett annat sätt att minska partikelhalterna. Stockholms stad införde 2016 dubbdäcksförbud på Kungsgatan mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan. Sänkta hastigheter kan även ha positiv påverkan på partikelhalterna. Trafikkontoret planerar att sänka hastigheterna från 50 till 40 km/tim



på en stor del av gatorna i City.

Alltjämt kvarstår dock problem med kvävedioxid (NO₂). Även om det långsamt blir bättre är det svårt att klara normerna.

Motoriserad trafik är den dominerande källan till luftföroreningar i City.

KVÄVEDIOXID (NO₂)



Kartorna visar luftföroreningar kopplat till miljö kvalitetsnormer.

NO₂ dygnsmedelvärde år 2015 µg/m³



PARTIKLAR (PM₁₀)



PM₁₀ dygnsmedelvärden år 2015 µg/m³



Urbana ekosystemtjänster

Ekosystemtjänst är ett begrepp som används för att beskriva samspelet mellan människan och naturen, närmare bestämt de tjänster som naturen förser oss människor med i olika sammanhang.

Urbana ekosystemtjänster syftar på de ekosystemtjänster som finns i staden. Det rör sig till exempel om upplevelsevärden, rening och fördröjning av dagvatten, trädskugga och grönskande rekreations- och lekmiljöer. Ekosystemen delas vanligen in i fyra kategorier utifrån vilken typ av tjänst de levererar.

De stödjande ekosystemtjänsterna levererar indirekta tjänster till samhället genom att de utgör grund för de övriga tre grupperna. Biologisk mångfald och ekologiskt samspel är till exempel nödvändiga för att de växt- och djurarter som levererar reglerande eller kulturella tjänster ska överleva. I en stadsmiljö kan dessa tjänster fås av bland annat blommande planteringar, buskar och träd som utgör livsmiljöer för insekter, fåglar och gnagare.

De reglerande ekosystemtjänsterna visar på naturens förmåga att reglera och mildra oönskade effekter i vår närmiljö. De oönskade effekterna kan komma både från samhället och från naturen. Det har visat sig

att naturliga strukturer och processer många gånger är både mer effektiva och mer lönsamma än motsvarande tekniska lösningar. Samtidigt levererar de ofta extratjänster. I stadsmiljöer kan dessa tjänster fås av bland annat skelettjordar som renar och fördröjer dagvatten samtidigt som växterna i dessa planteringsytor sänker temperaturen och förser oss med lövskugga och estetiska värden.

Kulturella ekosystemtjänster är den typ av ekosystemtjänster som har att göra med sinnliga upplevelser och särskilt påverkar vår hälsa och vårt välbefinnande. Kulturella ekosystemtjänster får oss att må bra, stressa av och tillfriskna fortare. De tillför skönhet och upplevelsevärden som varierar under året och de lär oss mer om naturliga processer.

Försörjande ekosystemtjänster är de materiella nyttor som ekosystemet levererar. De är nödvändiga för vår överlevnad. I en stadsmiljö kan matproduktion vara ett exempel på en försörjande ekosystemtjänst som samtidigt ger kulturella värden i form av sociala interaktioner, naturpedagogik och skönhetsupplevelser.

Studier har visat att de urbana ekosystemtjänsterna på olika sätt också kan ge ekonomiska vinster: exempelvis har det påvisats att exponering för dagsljus och rätt utformad grönska gör oss mer effektiva, ger oss bättre minne och därmed ökar vår produktivitet. Det kan leda till stora ekonomiska vinster för både

Ekosystemtjänster

Stödjande

- Biologisk mångfald
- Ekologiskt samspel
- Upprätthållande av markens bördighet
- Habitat

Reglerande

- Luftkvalitet
- Bullerreglering
- Skydd mot extremt väder
- Vattenrening
- Klimatanpassning
- Pollinering

Kulturella

- Hälsa
- Sinnlig upplevelse
- Sociala interaktioner
- Naturpedagogik
- Symbolik och andlighet

Försörjande

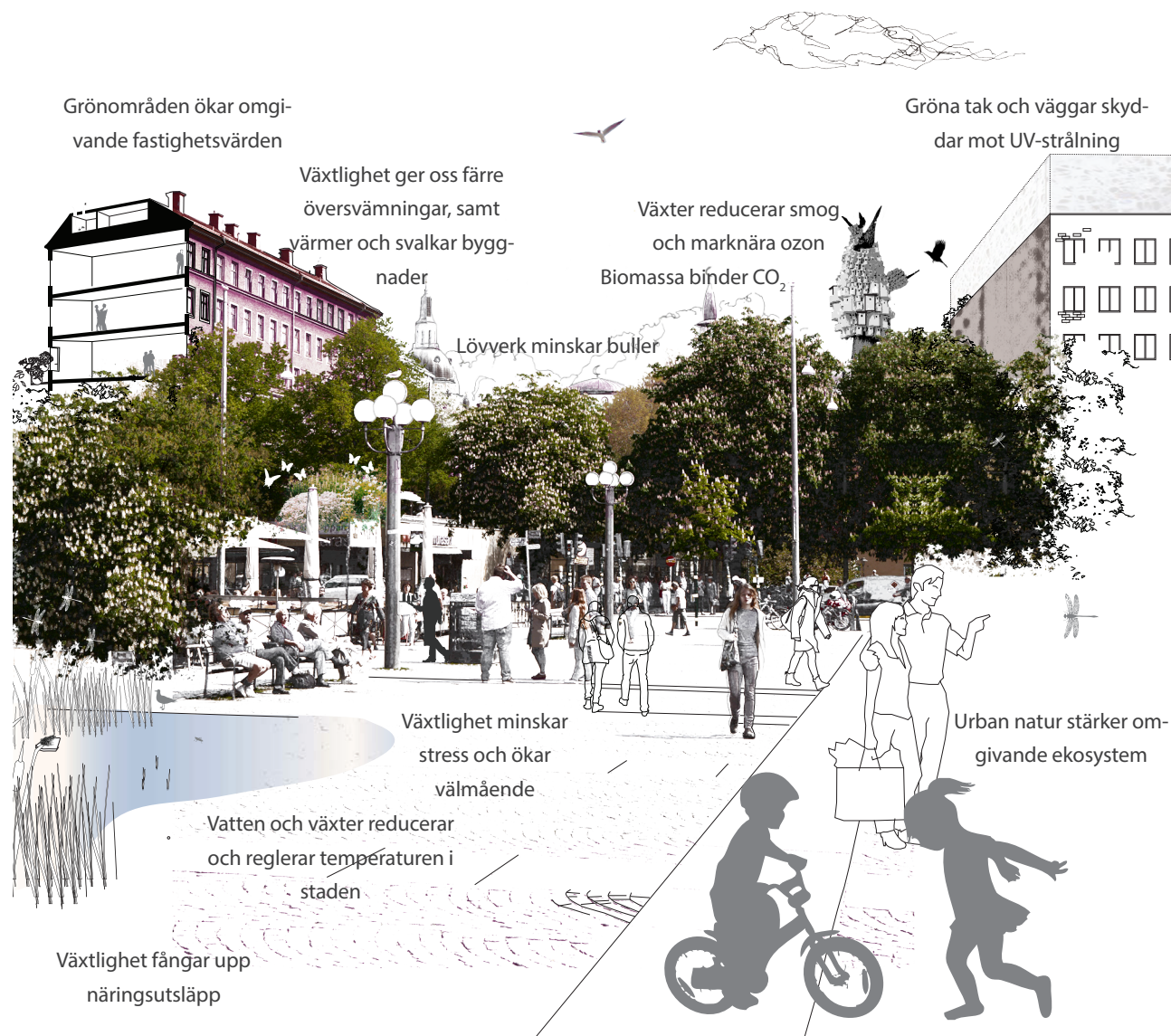
- Matproduktion
- Färskvatten
- Material
- Energi

samhället, individer och företag. Den som har utsikt över grönska eller vatten från sitt fönster sänker även sitt blodtryck och sina stressnivåer. Ännu bättre effekt ger en promenad i gröna omgivningar utomhus. Dessa stadsbyggnadselement måste finnas nära till hands - har man mer än ett par hundra meter avstår man lätt. Möjligheten att vara aktiv i gröna områden utomhus erbjuder stadens invånare möjligheten till ett längre, friskare liv.

Urbana ekosystemtjänster har även visat sig stimulera handeln. Studier visar att människor är beredda att betala mer för varor när de handlar i affärsområden där det finns träd. Det är primärt stora träd och välskötta planteringar som påverkar betalningsviljan. Även affärsinnehavare rankar dessa element högt. Närhet till parker, vatten och träd ökar hyresgästers betalningsvilja och höjer värdet på angränsande fastigheter.

Utvecklingen av de urbana ekosystemtjänsterna kan integreras i det fortsatta arbetet med utvecklingen av City.

Illustration av stadsnaturens samhällsvinster.



Pågående och planerade projekt

Staden har flera pågående och planerade gatuombyggnadsprojekt i City, och dessa redovisas i detta kapitel. Några har redan börjat byggas medan andra fortfarande är på planeringsstadiet. Det största projektet är renoveringen av tätskikten under gatorna vid Sergels Torg som hade byggstart 2012 och som pågår till och med 2018. I samband med detta görs förberedelser för förlängning av spårvägen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan, glasobelisken renoveras och gatorna får nya ytskikt, möblering och belysning.

Dessutom pågår ett flertal cykelprojekt, förbättringsåtgärder för gående samt torgupprustningar.

Vilka projekt som genomförs beslutas i stadens budgetprocess. Stadens långsiktiga planering revideras årligen genom att väga olika prioriterade investeringar mot varandra. På grund av stora underhållsbehov kommer en stor del av trafiknämndens långsiktiga investeringsplan under många år att behöva vikas för reinvesteringar. Andra prioriterade områden är trafiksäkerhets- och cykelinvesteringar.

Med utgångspunkt från Vision för City har sju mål tagits fram. Med hjälp av dessa kan varje projekt följas upp vad gäller måluppfyllelse.

Mål

- **Lättare och trevligare att gå**
- **Lättare, säkrare och snabbare att cykla**
- **Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik**
- **Mer attraktiva stadsmiljöer**
- **Bättre vistelsemöjligheter**
- **Fler gröna inslag**
- **Fler miljöer för barn**

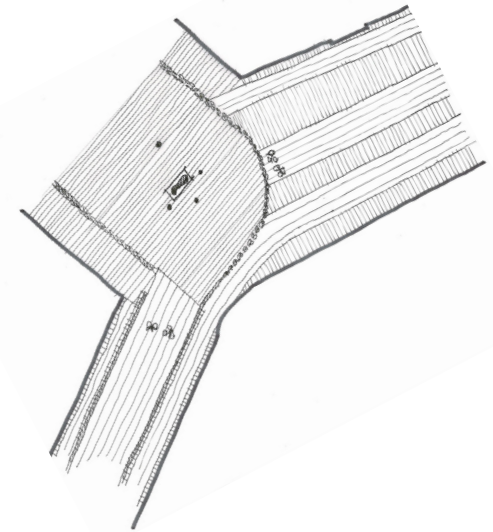
1. **Arsenalsgatan (mellan Gustav Adolfs Torg och Nybroplan)**
2. **Brunkebergstorg**
3. **Drottninggatan**
4. **Holländargatan**
5. **Kungsträdgården**
6. **Malmskillnadsgatan**
7. **Sergels Torg**
8. **Stallgatan**
9. **Torsgatan**
10. **Vasagatan**



Arsenalsgatan (mellan Gustav Adolfs Torg och Nybroplan)



Arsenalsgatan ligger i en historisk miljö som kräver stor hänsyn i gestaltningen. Önskemålen om att förtydliga cykelbanan med ökad kontrast mellan gång- och cykel och/eller nivåskillnad får vägas mot dessa hänsyn. Till höger skiss över föreslagen markbeläggning i korsningen med Blasieholmstorg.

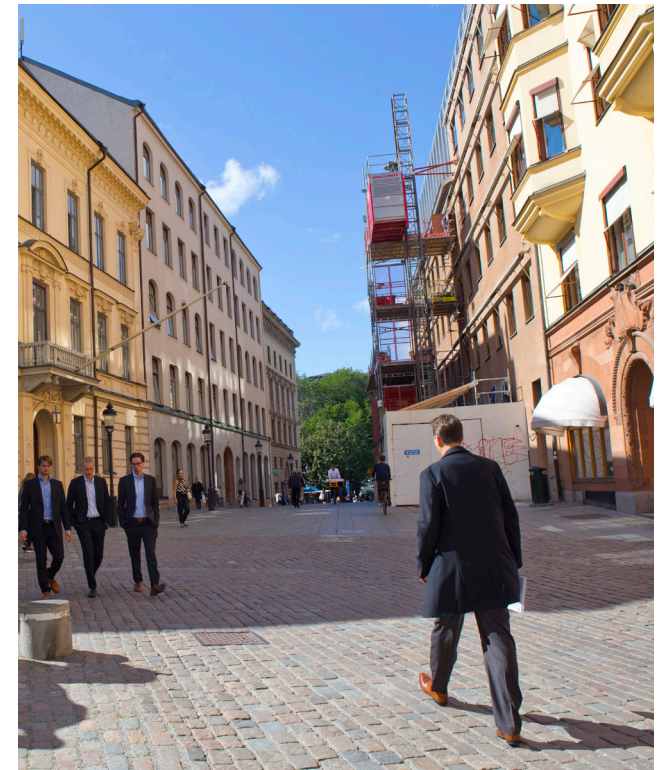


Befintlig situation på Arsenalsgatan.

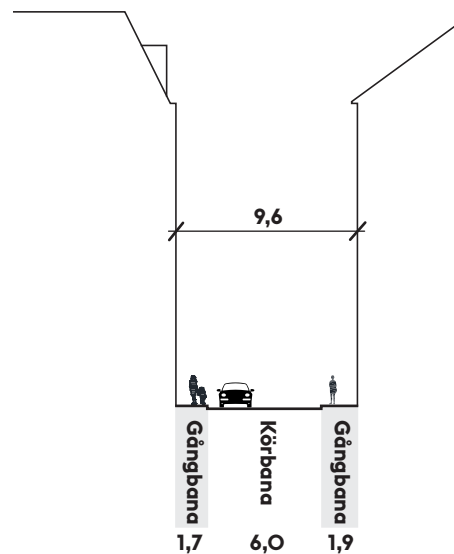
Åtgärd

Arsenalsgatan utgör centralpunkten i det pendlingscykelstråk som binder samman Nybroplan och Gustav Adolfs Torg. Cykelstråket ska förbättras på sträckan Jakobs Torg, Kungsträdgården, Arsenalsgatan och Raoul Wallenbergs Torg genom att cykelbanor breddas och tydliggörs mot omgivningen med exempelvis avvikande beläggning. På hela sträckan görs också förbättringar för gående, till exempel genom breddning och tydliggörande av gångbanor. Utformningen ska hjälpa till att minimera konflikter mellan fotgängare och cyklister.

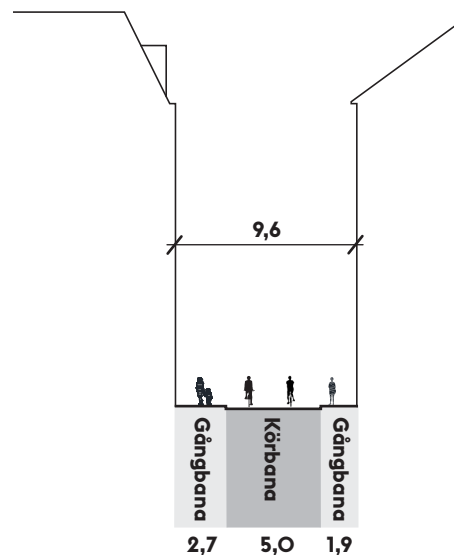
Stråket passerar flera historiskt känsliga miljöer och därför tas stor hänsyn till detta vid utformning och anpassning mot omgivningen. På Arsenalsgatan begränsas biltrafiken genom att endast leveranser till fastigheterna i lågtrafik tillåts.



Befintlig sektion Arsenalsgatan norr om Blasieholmstorg. Skala 1:400. Smala trottoarer och mycket biluppställning gör det trångt för såväl gående som cyklister.



Ny sektion Arsenalsgatan norr om Blasieholmstorg. Skala 1:400. Utökade gångbanor samt bättre förutsättningar för cykeltrafiken föreslås.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Trångt för gående och cyklister.
- Otydliga ytor för gående och cyklister.
- Parkerade bilar i trångt gaturum.
- Olämplig trafikreglering.

Status

Genomförs 2017-2018.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 27 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Brunkebergstorg



Åtgärd

Kring Brunkebergstorg pågår en omfattande fastighetsutveckling. Två nya hotell öppnas och ett tredje genomgår omfattande ombyggnader. En upprustning av Brunkebergstorg genomförs under 2017 för att anpassa platsen till de nya förutsättningarna. Kostnaderna delas mellan staden och fastighetsägare. Torget ges en generell och grön utformning som ska medge tillfälliga evenemang och skapa generösa ytor för uteserveringar, möten och vistelse. Malmorgsgatan på torgets västra sida smalnas av och den västra trottoaren breddas för att skapa mer utrymme för gångtrafik och uteserveringar. Två lägen för temporära scener

och ytor för evenemang skapas. Torget kommer att fungera väl för mindre evenemang såsom konserter och utomhusteater. Träd ger grönska, skugga och skapar rum och upplevelser av årstidsväxlingar. Ny belysning installeras och fontänerna rustas upp. Utöver detta skapas formella och informella sittplatser för alla åldrar. Det nya torget ger också ökade lekvärden och skapar en lugnare och mer tillgänglig plats. Gångbanorna på Vattugatan mellan Brunkebergstorg och Drottninggatan breddas för att stärka gångstråket mot Drottninggatan. På sikt kan kopplingarna söderut mot Gustav Adolfs Torg och norrut mot Sergels Torg vara viktiga att stärka.

Brunkebergstorg 1900-1910 med droskstation.



Brunkebergstorg 1950.





Illustration visande framtida gestaltning.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Låga vistelsevärden.
- Svaga kopplingar till anslutande stråk.
- Platsen upplevs som en baksida.

Status

Brunkebergstorg och Malmtorgsgatan byggs under 2017.
Övriga delar genomförs under 2018.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 50 mnkr, varav staden står för ca 25 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn ✓



Drottninggatan.

Drottninggatan



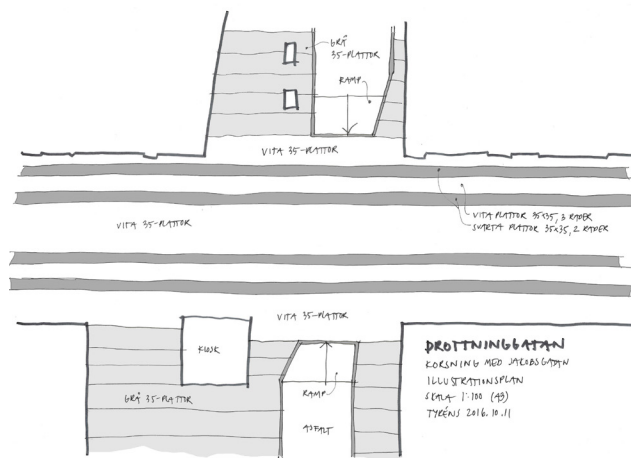
Åtgärd

Åtgärder för att förbättra Drottninggatans gångstråk ska genomföras. Gågatan förlängs två kvarter norrut från Tegnérsgatan till Kungstensgatan, och korsningarna med Tegnérsgatan, Olof Palmes gata, Vattugatan, Herkulesgatan, Jakobsgratan och Fredsgatan ska byggas om så att gågatan blir genomgående och gångtrafiken prioriteras. På det viset skapas ett mer sammanhängande gångstråk mellan Observatorielunden och Slussen. Nya sittplatser kommer också placeras ut. På vissa platser där utrymme finns kan tillägg av lekskulpturer bli aktuellt.



Människor på Drottninggatan.

Skiss över markmaterial vid genomgående passage Drottninggatan/Jakobsgratan.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Korsningarna med tvärgatorna gör att stråket bryts och framkomligheten och tillgängligheten för gående försämras.
- Behov av fler sittplatser.

Status

Genomförandebeslut fattat. Ombyggnad 2017-2018. Drottninggatan norr om Tegnérsgatan blir sommargåta under 2017.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 14 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn ✓



Exempel på informella sittplatser i anslutning till det myllrande folklivet och marknadsplatsen på Hötorget.

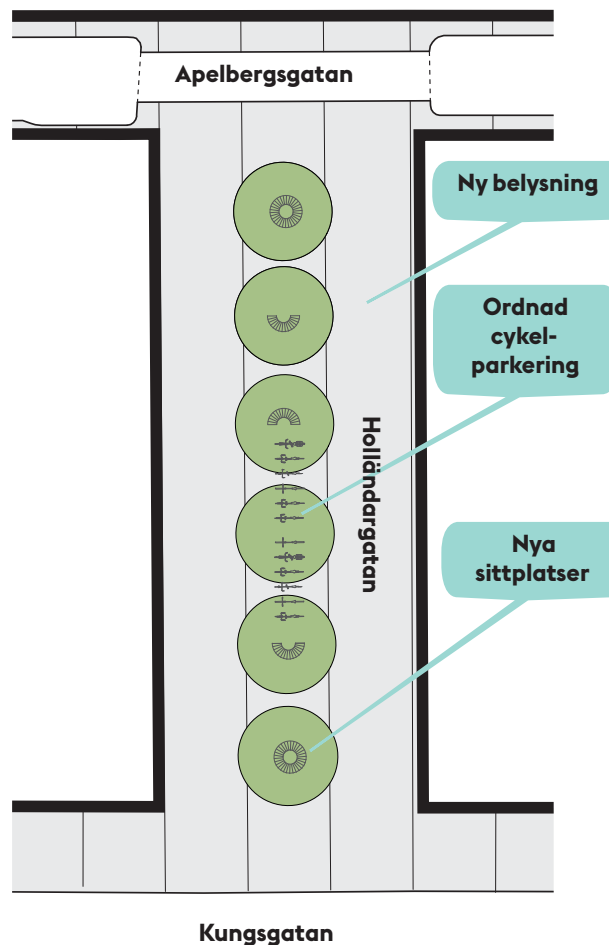
Holländargatan



Åtgärd

Holländargatan är en välbefolkad plats med goda solförhållanden i anslutning till Hötorget. Vistelsevärdena planeras att förbättras med ny belysning, uppstamade träd, ordnad cykelparkering och bättre sittmöjligheter.

Nedan ses förslag till upprustningen för Holländargatan.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Otydlig koppling mellan Hötorget och gångstråk norrut.
- Låga vistelsevärden.
- Rörig plats med sliten möblering.
- Dålig belysning.

Status

Belysning och cykelställ anläggs 2017. Övrig möblering utreds.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 1 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Kungsträdgården



Åtgärd

Kungsträdgårdens status som Stockholms mest centrala och identitetsskapande parkrum utvecklas och förstärks. När parken utvecklas är det viktigt att säkerställa balansen mellan dess roll som attraktiv grönskande stadspark och dess funktion som evenemangs- och mötesplats.

Evenemangsplatsen i anslutning till scenen byggs om. De befintliga murarna och trapporna i form av en åttkant utgår och ersätts med ny beläggning i nivå med parkens stora golv för att ge större flexibilitet vid olika evenemang och god tillgänglighet. Scenens funktionalitet förbättras antingen genom



Blomning i Kungsträdgården.

en ombyggnad eller genom att ersätta den med en ny scen. Skridskobanan görs om men behålls i samma läge som tidigare.

Möjligheten att utveckla lekvärderna i delar av parken och dess intilliggande gaturum utreds vidare.

Åtgärder för förbättrat flöde mellan parken och Hamngatan samt dess koppling till vattnet bör också utredas, och entrén från Hamngatan ses över.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Användningen av parken, transporter och olovlig trafik leder till högt slitage på parkens utrustning, träd och övrig grönska.
- Otydlig koppling mellan Hamngatan och Kungsträdgården.
- Bristande koppling till vattnet.

Status

Pågående projektering av cykelbana parallellt med Kungsträdgårdsgatan i södra delen av Kungsträdgården med planerat genomförande 2017.

Pågående projektering av evenemangsplatsen.

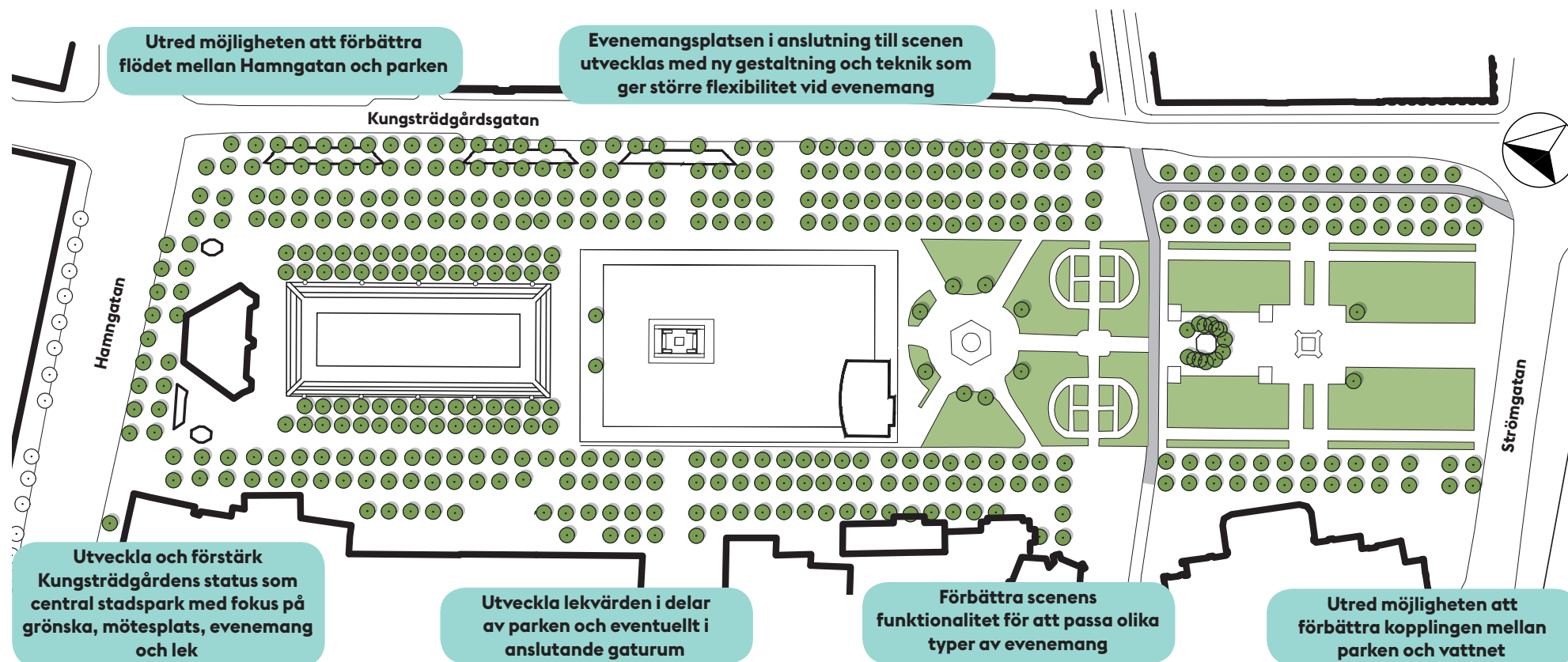
Kostnader

Uppskattad kostnad för evenemangsplatsen 40 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn ✓

Kungsträdgården är Citys mest välbesökta park och en mycket viktig resurs i området. Parken används för många evenemang och aktiviteter, men parkens tystare delar är också eftertraktade. De blommande körsbärsträden har en närmast ikonisk status för stockholmare.



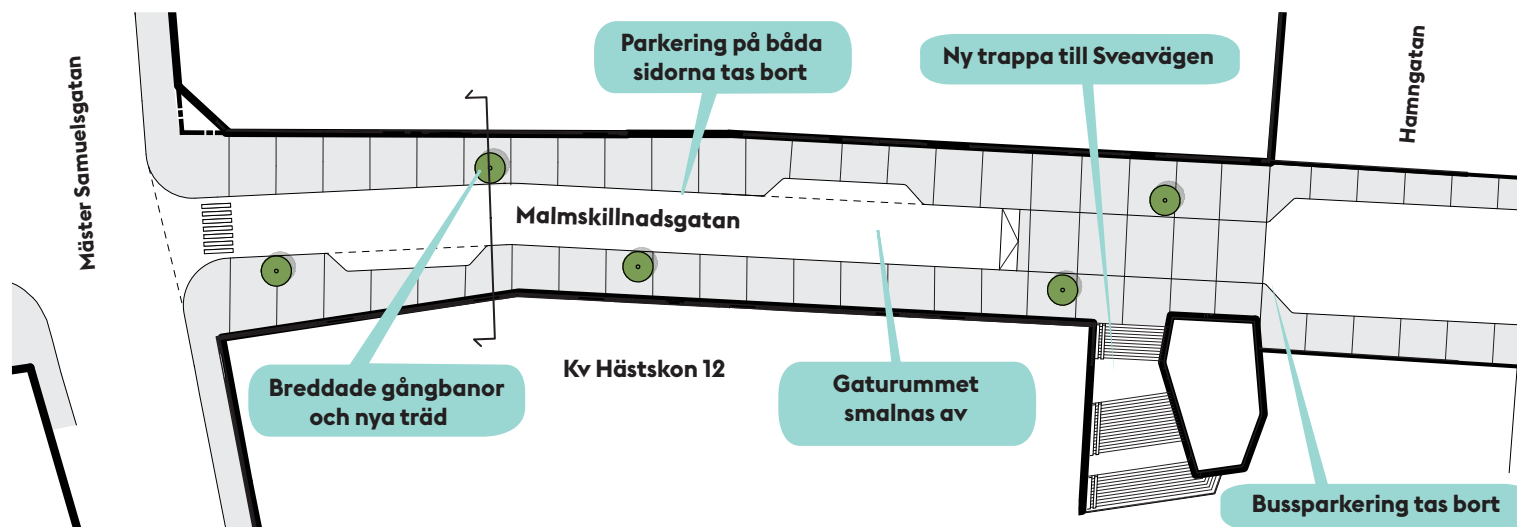
Malmskillnadsgatan

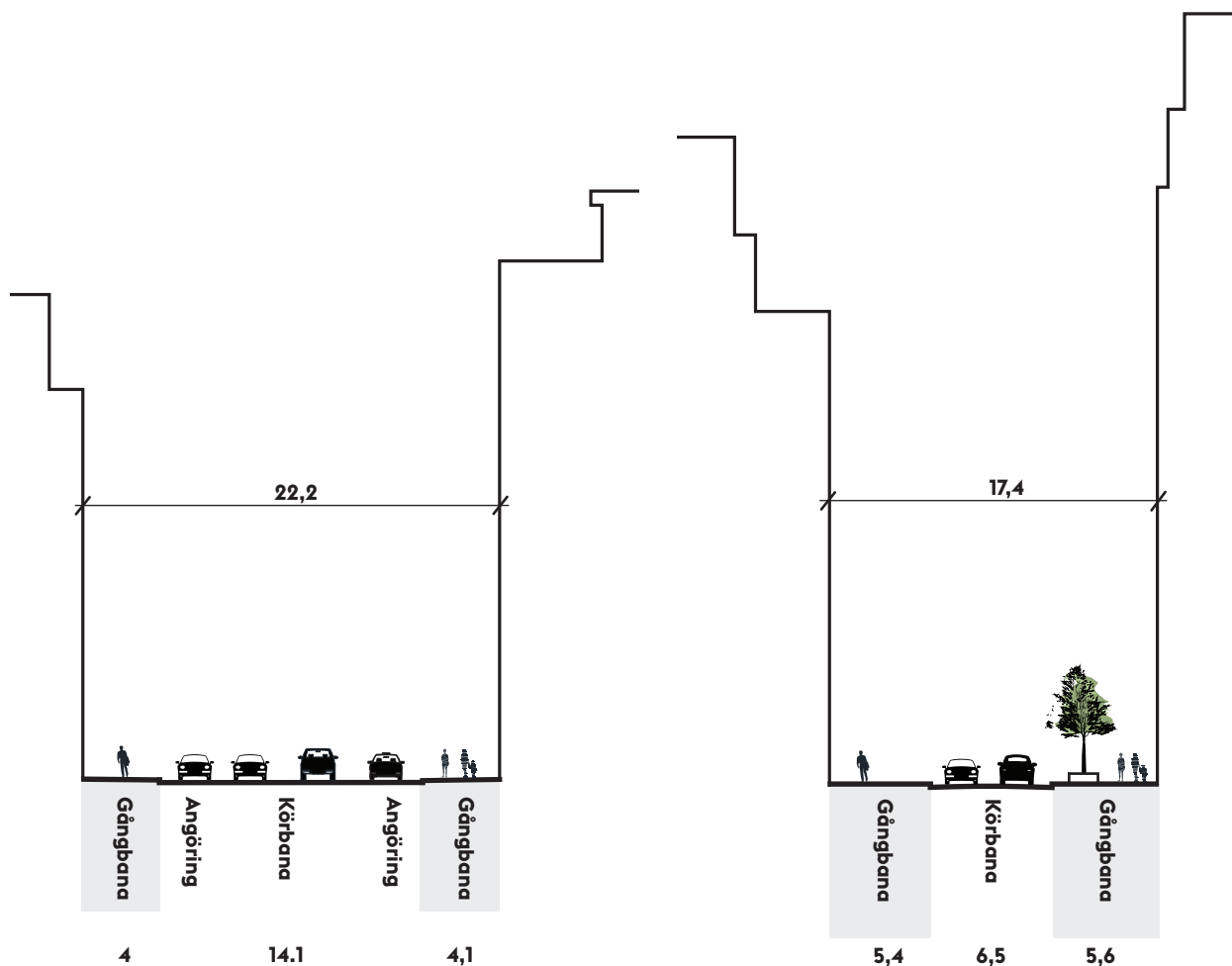


Åtgärd

Enligt en ny detaljplan ska kvarteret Hästskon 12 byggas om och breddas mot Malmskillnadsgatan vilket ger större kommersiella ytor, aktiverade bottenvåningar med lokaler mot gatan och nya kopplingar mot Sveavägen. Det stärker också gångstråket mellan Brunkebergstorg och Mäster Samuelsgatan. Då

avståndet mellan fasaderna smalnas av med cirka fem meter får gatan en helt ny sektion. För att möjliggöra breddade och trädplanterade gångbanor smalnas körbanan av. Angöringsplatser kan behållas men parkeringsplatserna tas bort. Det finns ett parkeringshus i kvarteret.





Ovan: Befintlig sektion
Malmskillnadsgatan.
Skala 1:400.

Ovan: Ny sektion
Malmskillnadsgatan.
Skala 1:400.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Låga vistelsevärden med slutna fasader.
- Svaga kopplingar till anslutande stråk.
- Bussparkering påverkar upplevelsen av gaturummet negativt.

Status

Utredning pågår för Malmskillnadsgatan.

Kostnader

Ingen uppskattad kostnad för Malmskillnadsgatan, ombyggnad görs i projektet med ombyggnad av Hästskon 12.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Sergels Torg



Åtgärd

Sedan 2012 pågår renovering av tåtskikten under gatorna vars tekniska livslängd var uppnådd. Samtidigt görs förstärkningar för att kunna förlänga Spårväg City till Klarabergsgatan. Klarabergsgatan har stängts för biltrafik och omvandlas nu för att göra plats för fotgängare, kollektivtrafik och cyklister. Gatubeläggningen byts ut och det blir ny belysning, nya sittplatser, nya träd och nya cykelbanor på Klarabergsgatan, på Sveavägen söder om Mäster Samuelsgatan och på Hamngatan väster om Regeringsgatan. 2018 ska arbetena vara klara.



**Visionsbild av Klarabergsgatan.
En attraktiv vistelsemiljö samt
generösa ytor för gående och
cyklister skapas i anslutning till
Sergels Torg.**

Nulägesbeskrivning

Brister

- Otrygg och brottsutsatt plats.
- Otydliga gångstråk mellan nivåer och anslutande platser. Prång och skrymslen.

Status

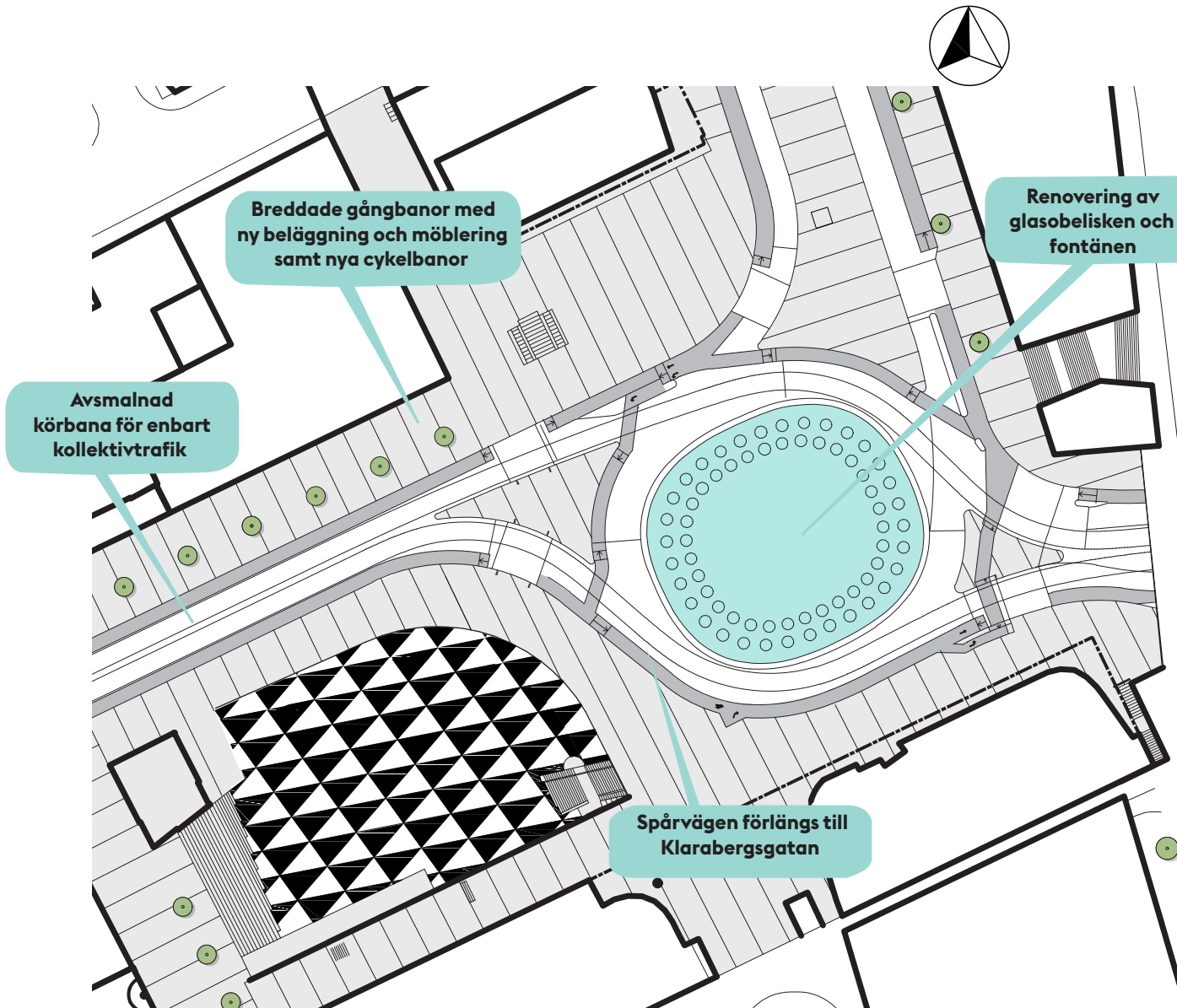
Tätskiktsrenovering med renovering av glasobelisken och på Klarabergsgatan pågår till och med 2018. I samband med tätskiktsarbeten genomförs förändringar i gaturummet som innebär prioritering av gång- cykel och kollektivtrafik, och ökade vistelsekvaliteter skapas i området.

Kostnader

Uppskattad kostnad för renovering av tätskikt och ombyggnad av gator 1200 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn



I planen redovisas pågående ombyggnad av gator.

Stallgatan

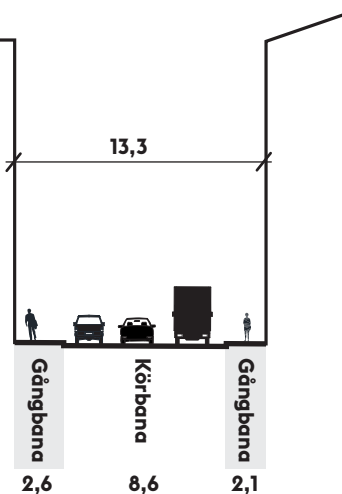


Åtgärd

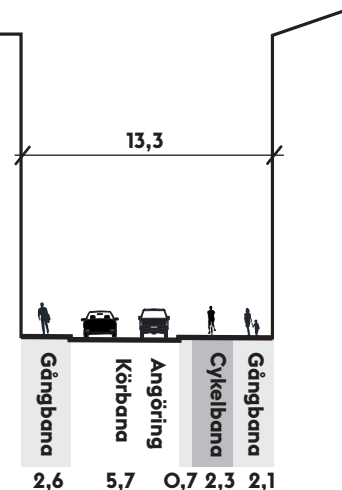
På Stallgatan kommer ett körfält att byggas om till enkelriktad cykelbana mellan Strömkajen och Nybrokajen.

Den nya cykelbanan kommer erbjuda en snabbare väg till Nybroplan, vilket också innebär att cykelstråket på Arsenalsgatan avlastas. I projektet ingår också breddning av ena gångbanan och båda cykelbanorna på Strömbro.

Befintlig sektion
Stallgatan mot
öster.
Skala 1:400.



Ny sektion
Stallgatan mot
öster.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Cykling i blandtrafik på pendlingsstråk.

Status

Ombyggnation påbörjas 2017.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 15 mnkr, inklusive åtgärder på Strömbro.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

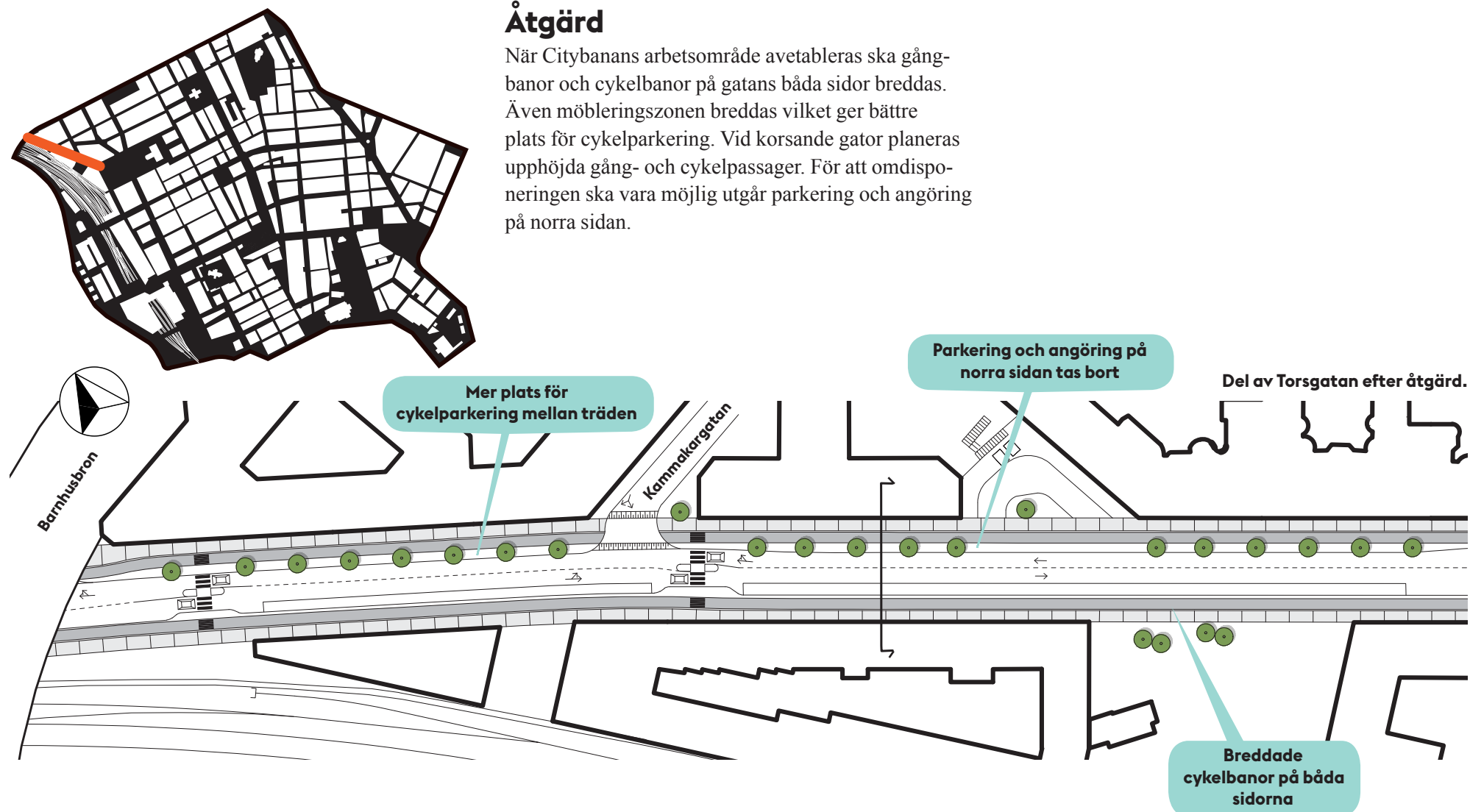


Exempel på sittplatser
i vattennära läge på
Strömkajen.

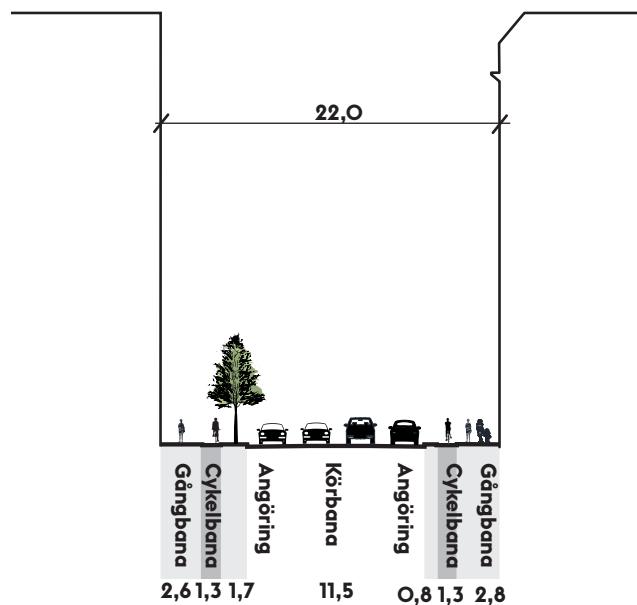
Torsgatan

Åtgärd

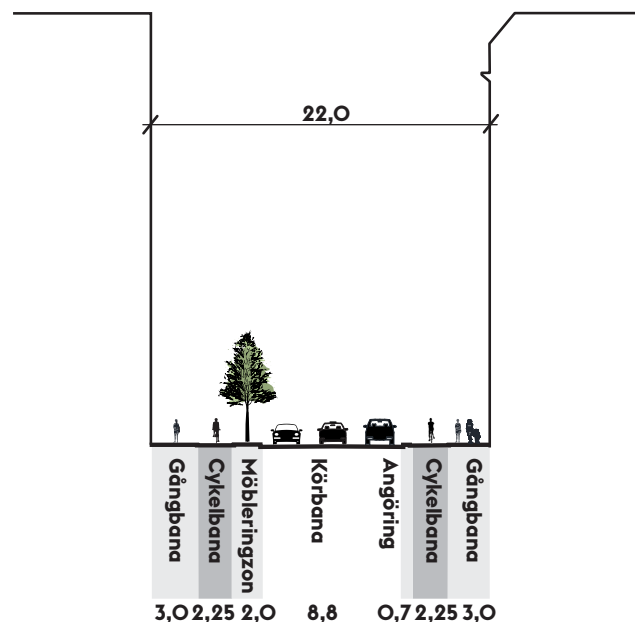
När Citybanans arbetsområde avetableras ska gångbanor och cykelbanor på gatans båda sidor breddas. Även möbleringszonen breddas vilket ger bättre plats för cykelparkering. Vid korsande gator planeras upphöjda gång- och cykelpassager. För att omDispositioneringen ska vara möjlig utgår parkering och angöring på norra sidan.



Befintlig sektion
Torsgatan.
Skala 1:400.



Ny sektion
Torsgatan.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Pendlingsstråk för cykel med smala cykelbanor.

Status

En systemhandling för hela Torsgatan finns framtagen. Inriktningsbeslut har fattats.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 60 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Vasagatan



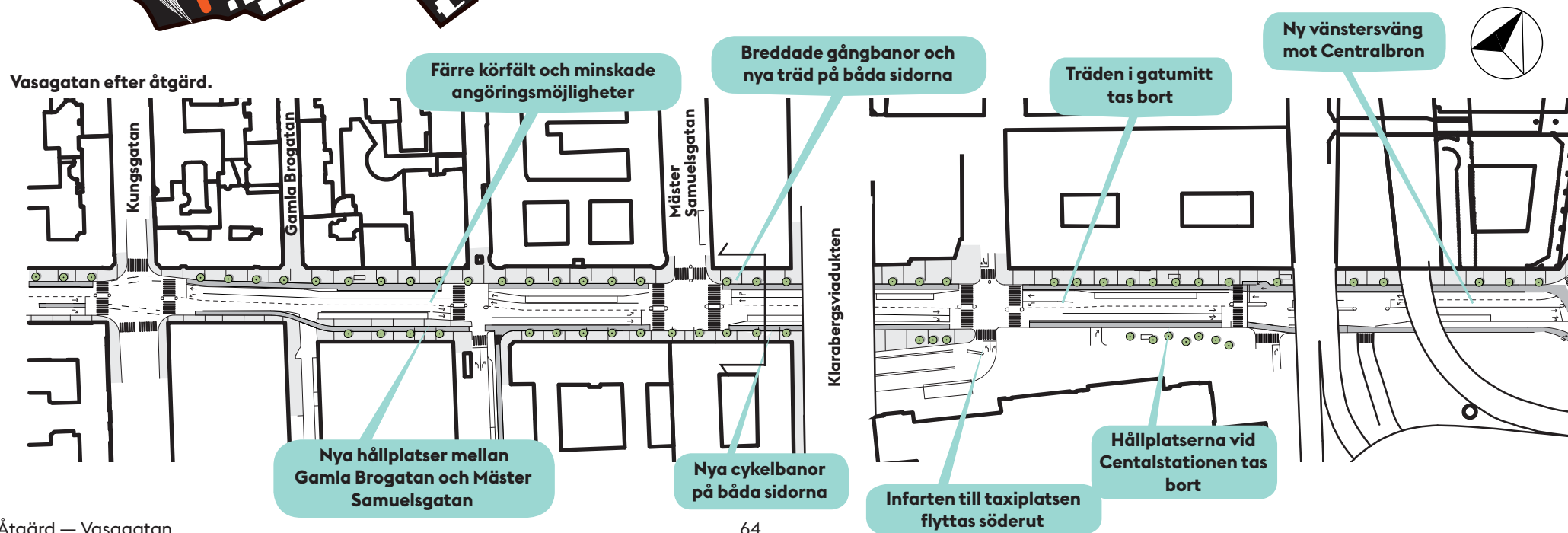
Åtgärd

För Vasagatan planeras en helhetsupprustning som innebär nya cykelbanor, breddade gångbanor med träd på gatans båda sidor, parkbänkar, nya cykelparkeringar och förbättrad belysning. Projektet delfinansieras av fastighetsägare och tomträtthavare. För att möjliggöra breddade gång- och cykelbanor minskas antalet körfält och angöringsmöjligheter. Hållplatserna vid Centralstationen tas bort för att kunna göra bra cykellösningar. Nya hållplatser byggs vid Vasaplan nära entréerna till tunnelbanan den nya pendeltågstationen.

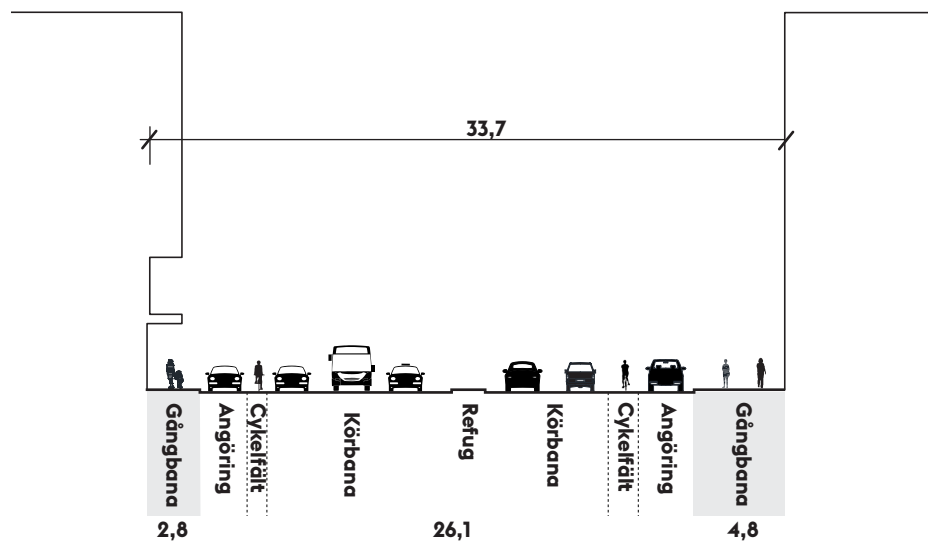
Infarten till taxiplatsen vid Centralstationen flyttas söderut för att minska antalet konflikter. Söderifrån öppnas en ny vänstersväg för biltrafiken mot Centralbron.

I projektet ingår också cykelbanor vid Norra Bantorget, på Östra Järnväggsgatan och Vasaplan samt förbättrad cykelöverfart vid Tegelbacken.

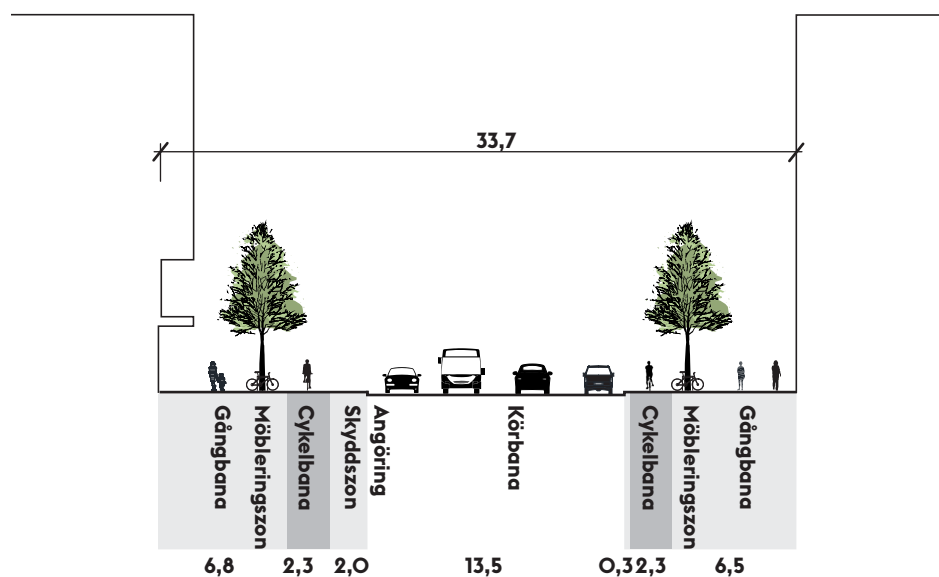
Vasagatan efter åtgärd.



Befintlig sektion
Vasagatan.
Skala 1:400.



Ny sektion
Vasagatan.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Låga vistelsevärden.
- Pendlingsstråk för cykel med låg standard.
- Brister i trafiksäkerhet.
- Delvis trängsel på gångbanor.

Status

Projektering pågår. Inriktningsbeslut är fattat. Planerad byggstart 2018.

Kostnader

Kostnadsberäkning för projektet ännu inte gjord.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Idéförslag

Det finns många möjligheter att förbättra kvaliteterna i Citys offentliga rum. De kvaliteter som främst är önskvärda att utveckla är att skapa mer och bättre plats för vistelse, göra det snabbare och enklare att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken samt att skapa mer plats för grönska och fler miljöer för barn. Detta är viktigt för att City ska kunna fortsätta att vara Stockholmarnas vardagsrum, för att företagen och handeln ska kunna utvecklas och för att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare. I detta kapitel presenteras ett antal idéförslag om hur olika gator och platser skulle kunna förändras. Det är alltså inte färdiga förslag, utan ska endast betraktas som utkast och idéer. Det främsta syftet med remissen är att få synpunkter på dessa idéförslag.

För att kunna utveckla Citys kvaliteter kommer det ofta vara nödvändigt att ta i anspråk ytor som nu används för parkering eller biltrafik. Om ytorna för biltrafiken ska kunna minska utan att detta leder till omfattande trängsel på andra gator, så behöver biltrafiken till och genom City totalt sett minska. Olika styrmedel som till exempel parkeringsavgifter, parkeringsreglering och trängselskatt kan bidra till detta. En del biltrafik kommer ändå alltid behöva finnas kvar, som till exempel yrkestrafik, leveranser och viss genomfartstrafik. För den trafiken behöver vissa gator

ha fortsatt god framkomlighet. Det betyder att staden med omsorg behöver välja vilka gator som skulle kunna få minskade ytor för biltrafik, och vilka som även fortsättningsvis behöver ha en god framkomlighet. Beslut om olika gators användning behöver tas på en strategisk, övergripande nivå

Med utgångspunkt från Vision för City har sju mål tagits fram. Med hjälp av dessa kan varje projekt följas upp vad gäller måluppfyllelse.

Mål

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

1. Bibliotekstan
2. Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan
3. Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan
4. Blaiseholmen
5. Centralstationsområdet
6. Gustav Adolfs Torg
7. Hamngatan väster om Norrlandsgatan
8. Hamngatan öster om Norrlandsgatan
9. Humlegårdsgatan
10. Klaratunneln
11. Klara Västra Kyrkogata och Rödbodgatan
12. Kungsbron
13. Kungsgatan öster om Sveavägen
14. Norra Klara
15. Nybroplan
16. "Puttenplatsen"
17. Regeringsgatan
18. Sergels Torg
19. Slöjdgatan
20. Strömgatan
21. Sveavägen söder om Kungsgatan
22. Sveavägen norr om Kungsgatan
23. Tegelbacken
24. Tegnérsgatan
25. Upplandsgatan
26. Vasaplan





Biblioteksgatan.

Bibliotekstan



Idéförslag

Under 2016 infördes gågata på Mäster Samuelsgatan, Jakobsgatan och Lästmakargatan i kvarteren närmast Biblioteksgatan. För att förtydliga trafikregleringen skulle gatorna också kunna gestaltas som gågator med en markbeläggning utan nivåskillnader, vilket skulle ge mer trivsamma och attraktiva gatumiljöer med mer plats för gående. För att få en så bra miljö som möjligt



Nybrogatan är ett fint exempel på nyligen upprustad gågata i City.

skulle transporterna till och från området kunna gå via en samlastningscentral, där de lastas om och körs ut med mindre fordon som är anpassade för att köra på gågator.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Tvärgatorna till Biblioteksgatan har smala gångbanor och otillräckliga ytor för vistelse, och en utformning som inte riktigt stämmer överens med trafikregleringen.

Status

Tvärgatorna till Biblioteksgatan blev gågator under 2016. Ingen pågående utredning.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 20-40 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan

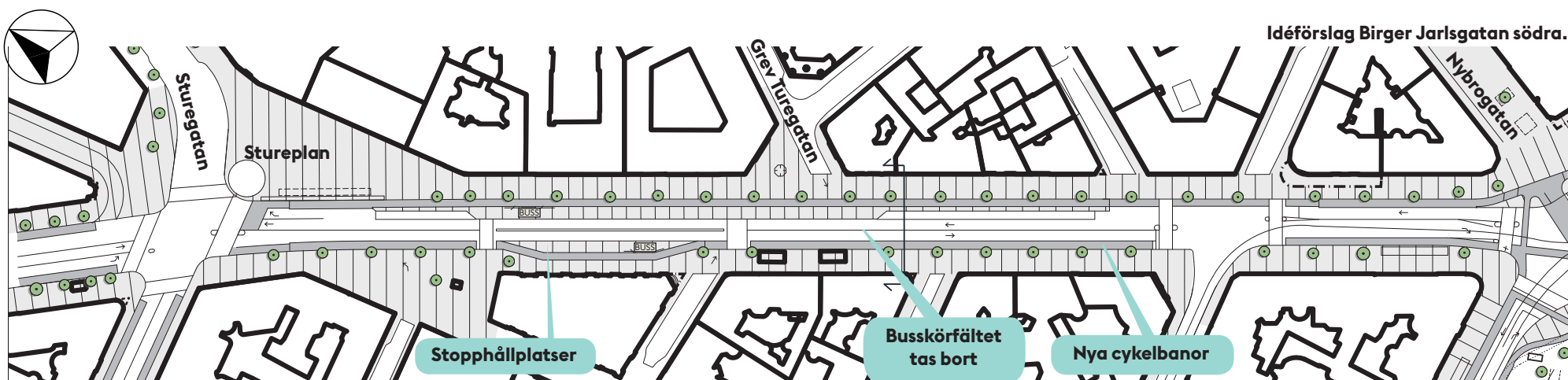


Idéförslag

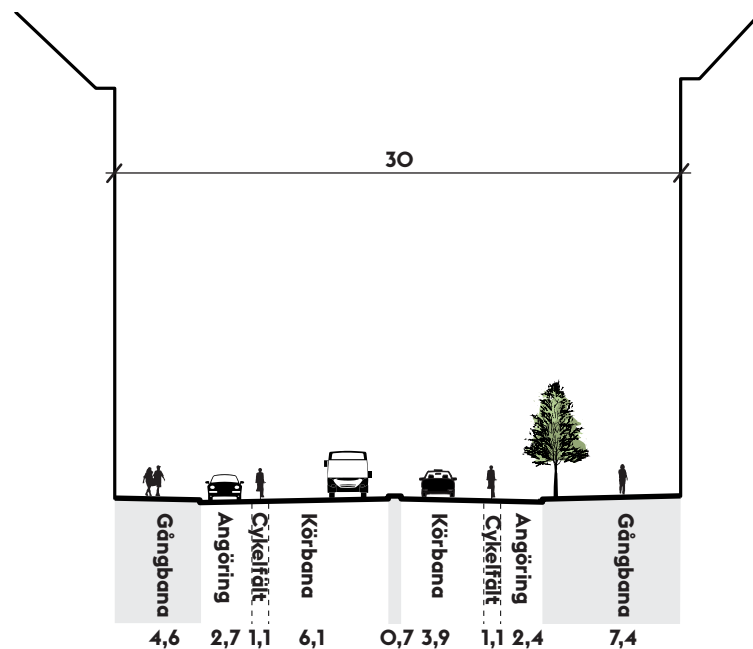
Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan skulle kunna få sammanhängande cykelbanor med bra standard om busskörfältet söderut togs bort. De två kvarvarande körfälten skulle då delas av bussar och bilar. Hållplatserna kan placeras mellan Lästmakargatan och Jakobsbergsgatan och utformas som stopphållplatser, där bilar skulle få vänta bakom bussarna. Det skulle innebära en möjlighet att ha sammanhängande cykelbanor bakom hållplatserna. Ett alternativ till stopphållplatser kan vara sidoförslagna hållplatser så att bilar kan passera bussar som stannat. Cykeltrafiken leds då förbi hållplatserna i cykelfält. Gångbanorna kan breddas på några ställen om angöringsfickor

tas bort. Träden, som står för nära kantstenen idag och riskerar skador, kan bytas ut mot nya och få nya växtbäddar som ger bra växtbetingelser. Alléerna kompletteras med nya träd där det är möjligt. Trädplanteringen på Stureplans västra sida kan ersättas med högre uppstammade och friväxande träd.

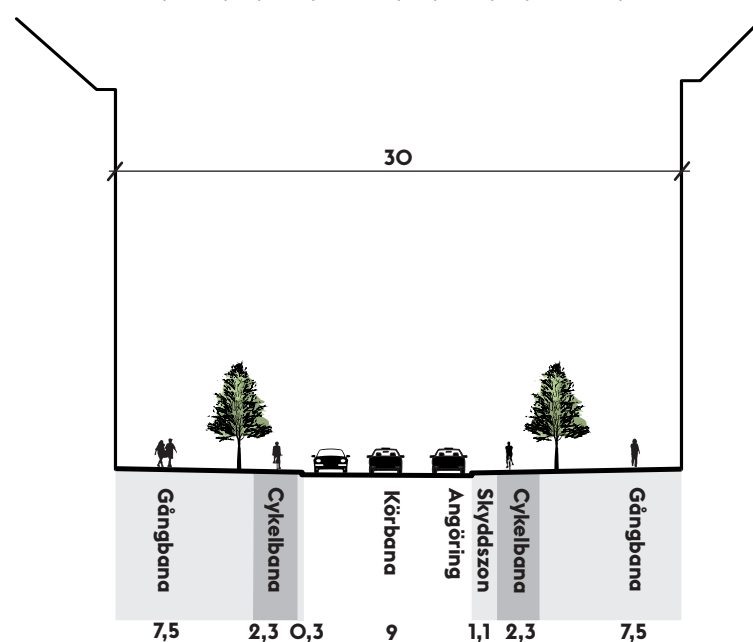
Att ta bort busskörfältet och framför allt att införa stopphållplatser kan påverka buss- och biltrafikens framkomlighet negativt. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas. Angöringsfrågorna är också en viktig fråga att utreda.



Befintlig sektion
Birger Jarlsgatan
söder om Sturegatan.
Skala 1:400.



Ny sektion
Birger Jarlsgatan
söder om Sturegatan
med mer yta för gående
och cyklister, utökad yta
för möbleringszoner och
minskad körbana.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Pendlingstråk för cykel med låg standard.
- Bitvis trånga gångbanor.
- Träden står för nära kantsten vilket innebär att de får påkörningsskador.
- Olycksdrabbad sträcka.

Status

Sträckan ingår i pågående utredning om cykelförbättrande åtgärder mellan Nybroplan och Valhallavägen.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 35-60 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn



Befintlig situation.



Visualisering av idéförslag.

Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan

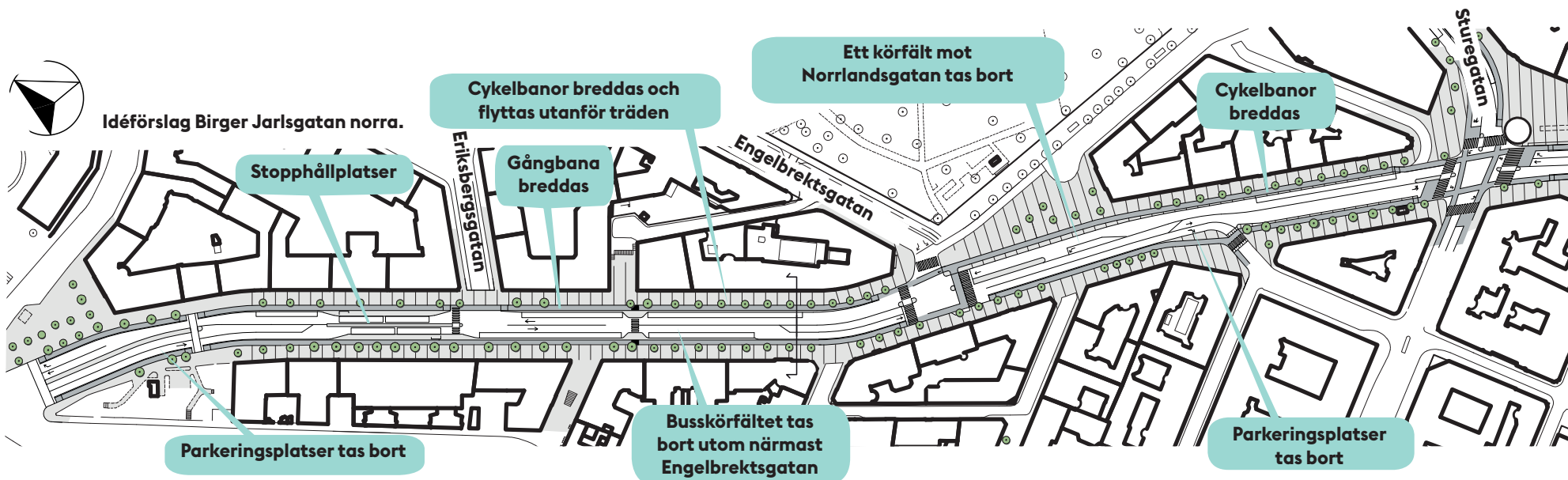


Idéförslag

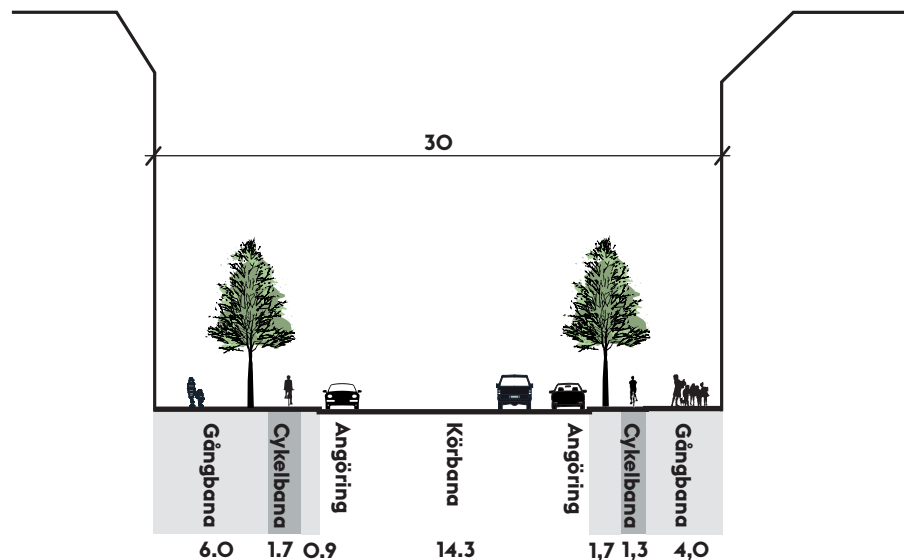
Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan skulle kunna få sammanhängande cykelbanor med bra standard genom att ta bort ett svängkörfält mot Norrlandsgatan samt busskörfältet på en sträcka söder om Eriksbergsgatan och en del parkeringsplatser. Gångbanan på östra sidan norr om Engelbrektsgatan kan breddas om cykelbanan flyttas utanför trädraden. Vid Eriksbergsgatan skulle stopphållplatser, där bilarna väntar bakom bussarna, kunna ge möjlighet att ha genomgående cykelbanor förbi hållplatserna. Ett alternativ till stopphållplatser kan vara sidoförlagda hållplatser så

att bilar kan passera bussar som stannat. Cykeltrafiken leds då förbi hållplatserna i cykelfält. Vid Engelbrektsgatan kan den trädplanterade refugen tas bort för att rätta ut gatan och få ett bättre övergångsställe. Trädplanteringarna längs gatan kan kompletteras där det är möjligt.

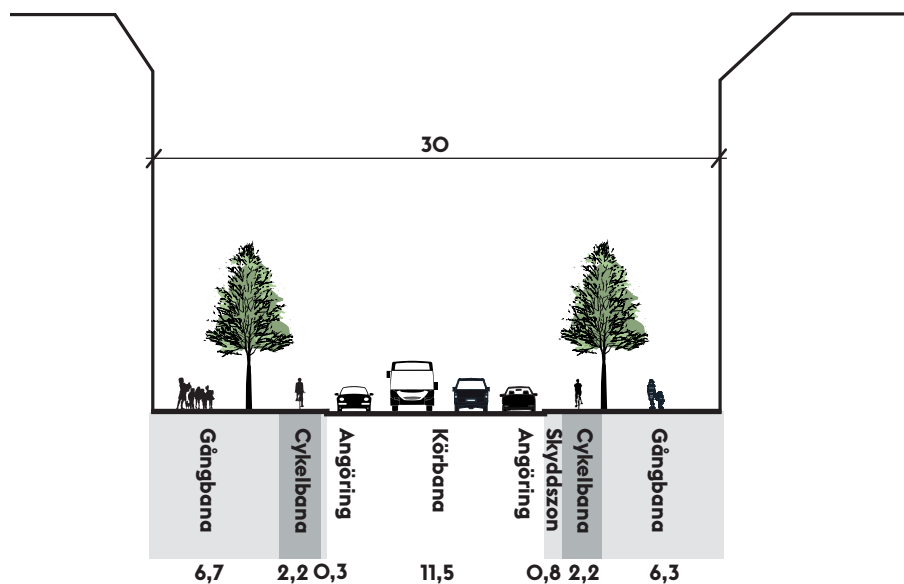
Att ta bort körfält och införa stopphållplatser påverkar buss- och biltrafikens framkomlighet negativt. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.



Befintlig sektion
Birger Jarlsgatan
norr om Sturegatan.
Skala 1:400.



Ny sektion
Birger Jarlsgatan norr
om Sturegatan med
mer yta för gående och
cyklister och minskad
körbana.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Pendlingstråk för cykel med cykelbanor som är smala, särskilt norrut.
- Bitvis trånga gångbanor.

Status

Sträckan Sturegatan - Engelbrektsgatan ingår i pågående utredning om cykelförbättrande åtgärder mellan Nybroplan och Valhallavägen.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 40-80 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Blasieholmen



Idéförslag

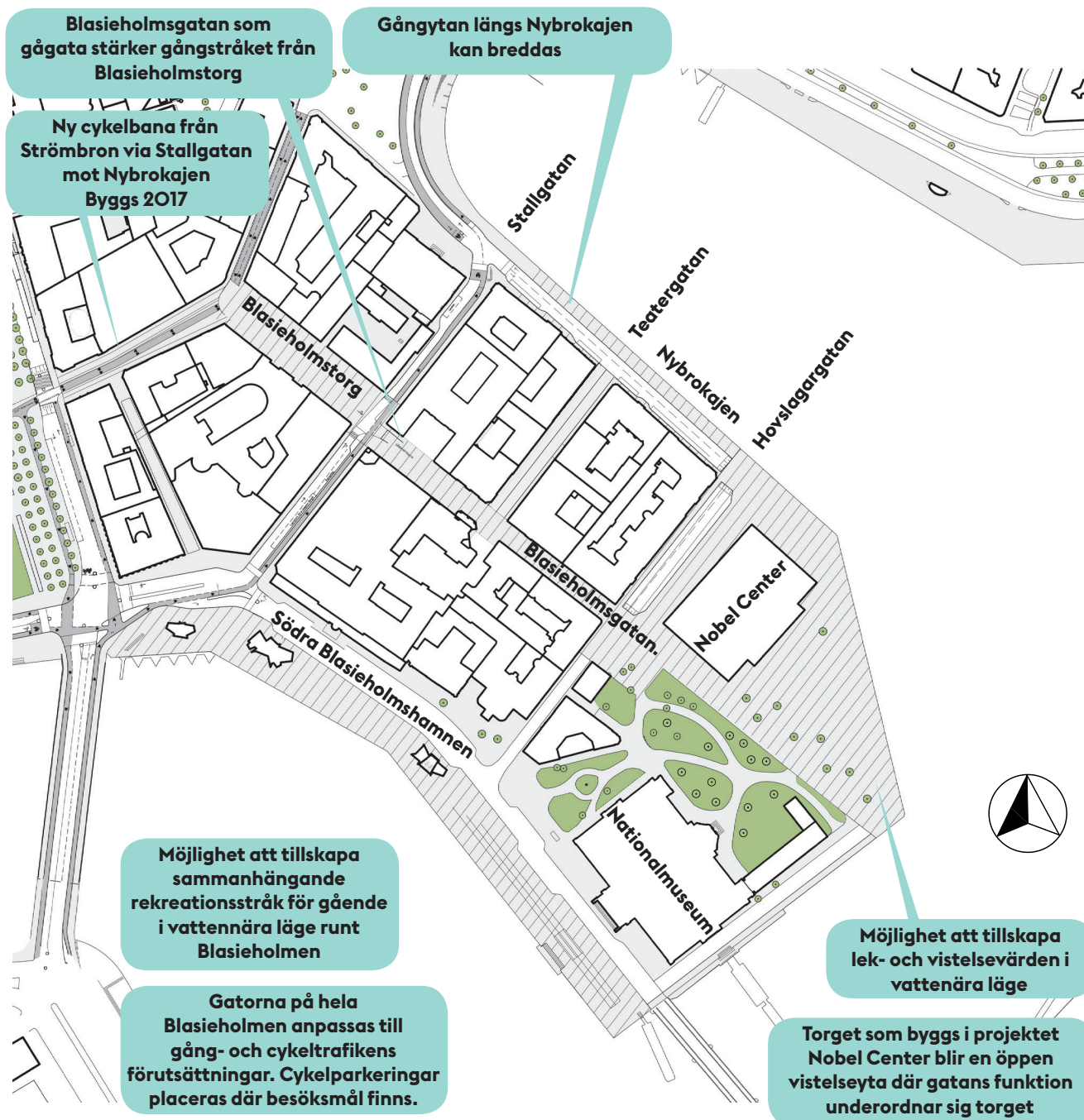
Nobel Centers tillkomst samt de nya tunnelbaneförbindelserna Kungsträdgården-Nacka och Kungsträdgården-Hagsätra kommer att förändra gående- och trafikströmmar på och kring Blasieholmen.

För att förbättra möjligheten för besökare att röra sig i området är en idé att förbättra gångstråken. Gatorna skulle kunna omgestaltas och regleras för att anpassas till gång- och cykeltrafikens förutsättningar. Blasieholmsgatan är en smal gata med smala gångbanor, som ligger i förlängningen av Blasieholmstorg och är den genaste gångvägen mellan tunnelbanan

Södra Blasieholmshamnen.



och Nobel Center. Den skulle kunna utredas för att bli gånggata, vilket skulle skapa ett gent och tillgängligt gångstråk i förlängningen av Blasieholmstorg. Det skulle i så fall också påverka Teatergatan eftersom man måste köra via Blasieholmsgatan för att komma dit. Nackdelen med att införa gånggata är att det ytterligare skulle minska parkeringsmöjligheterna i området. I projektet Nobel Center tas cirka 200 parkeringsplatser bort, vilket kommer att leda till stort tryck på de parkeringsplatser som blir kvar. Andra viktiga gångstråk är kajerna, både från Kungsträdgården och från Nybrohamnen. Gångstråket utmed Nybrokajen är relativt smalt och skulle kunna breddas för att bli ett mer attraktivt stråk, men detta skulle innebära att parkeringsplatser på gatans norra sida tas bort och att parkering endast tillåts på södra sidan. På Hovslargatan vid Nobel Center behövs plats för lastning, på- och avstigning samt parkering för rörelsehindrade.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Smala gator som inte är anpassade för större biltrafikflöden.
- Trånga gångbanor.

Status

Planarbete pågår för Nobel Center. Platsen kommer vara arbetsområde under arbetet med tunnelbanans förlängning. Cykelbana byggs på Stallgatan 2017.

Kostnader

Uppskattad kostnad för gatuåtgärderna 5-20 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn ✓

Centralstationsområdet



Idéförslag

Staden har startat arbete med detaljplan för området kring Centralstationen. Planområdet ingick i ett planprogram för Västra City som antogs 2010. En överdäckning av spårområdet mellan Kungsbron och Vattugatan kommer att utredas. Marken inom bangården är sedan 1980-talet förberedd för en överdäckning. Trafikverket planerar kapacitetshöjande åtgärder inom stationsområdet, vilket kräver en högre grad av flexibilitet inom spårsystemet. Förutsättningarna ska klarläggas i planarbetet. Med en överdäckning skulle stadsdelen kunna utvecklas till en mer blandad stadsbebyggelse med kontor, handel, bostäder, kultur, service och offentliga platser.



Illustration från SBK:s program för Västra City.



Referens för park ovanpå järnvägsspår, Jardin Atlantique i Paris.

Nya stråk kan då också skapas genom nya tvärgående förbindelser mellan befintliga huvudstråk som Kungsgatan och Klarabergsgatan. De offentliga rummen bör utformas som inkluderande och högkvalitativa, och platserna runt Centralstationen vid Vasagatan och Klarabergsviadukten kan ges bättre vistelsevärden som kan bidra till en levande stadsmiljö dygnet runt.



Foto över befintligt spårområde.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Outnyttjad mark i stadens mest centrala läge.
- Spårområdet skapar barriärer.
- Låga vistelsevärden.
- Otillgängligt för gående och cyklister.

Status

Startbeslut för planläggning av området kring Centralstationen togs 2016. Planprogram för Västra City antogs 2010.

Kostnader

Ingen uppskattning av kostnaden finns.

Måluppfyllelse

Måluppfyllelsen kan inte bedömas eftersom inget förslag finns.

Gustav Adolfs Torg



Gustav Adolfs Torg idag.



Idéförslag

Gustav Adolfs Torg skulle kunna rustas upp med målet att förbättra för gång- och cykeltrafiken, förenkla kontakten med vattnet samt skapa stora vistelseytor. Hela torget kan få en ny beläggning som signalerar torgmiljö snarare än trafikyta. En upprustning skulle ge möjlighet till uteserveringar, parkbänkar med närhet till vattnet och utsikt över slottet samt generösa ytor för såväl flanörer som cyklister. Parkeringsplatserna framför Operan tas bort. Kopplingarna för gångtrafiken mot Brunkebergstorg och Kungsträdgården kan stärkas.

Biltrafiken över torget skulle kunna behållas även efter en upprustning, men möjligheterna att minska trafiken bör utredas eftersom platsens kvaliteter då ännu bättre skulle komma till sin rätt. En begränsning av trafiken på exempelvis Strömgatan och Norrbro skulle göra torget i princip fritt från biltrafik, men det skulle i så fall ge en negativ påverkan på biltrafikens framkomlighet. Det skulle också påverka busslinjer samt turistbussangöringen på Strömgatan. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.



Ovan Gustav Adolfs Torg 1908.
Nedan Gustav Adolfs torg 1947.



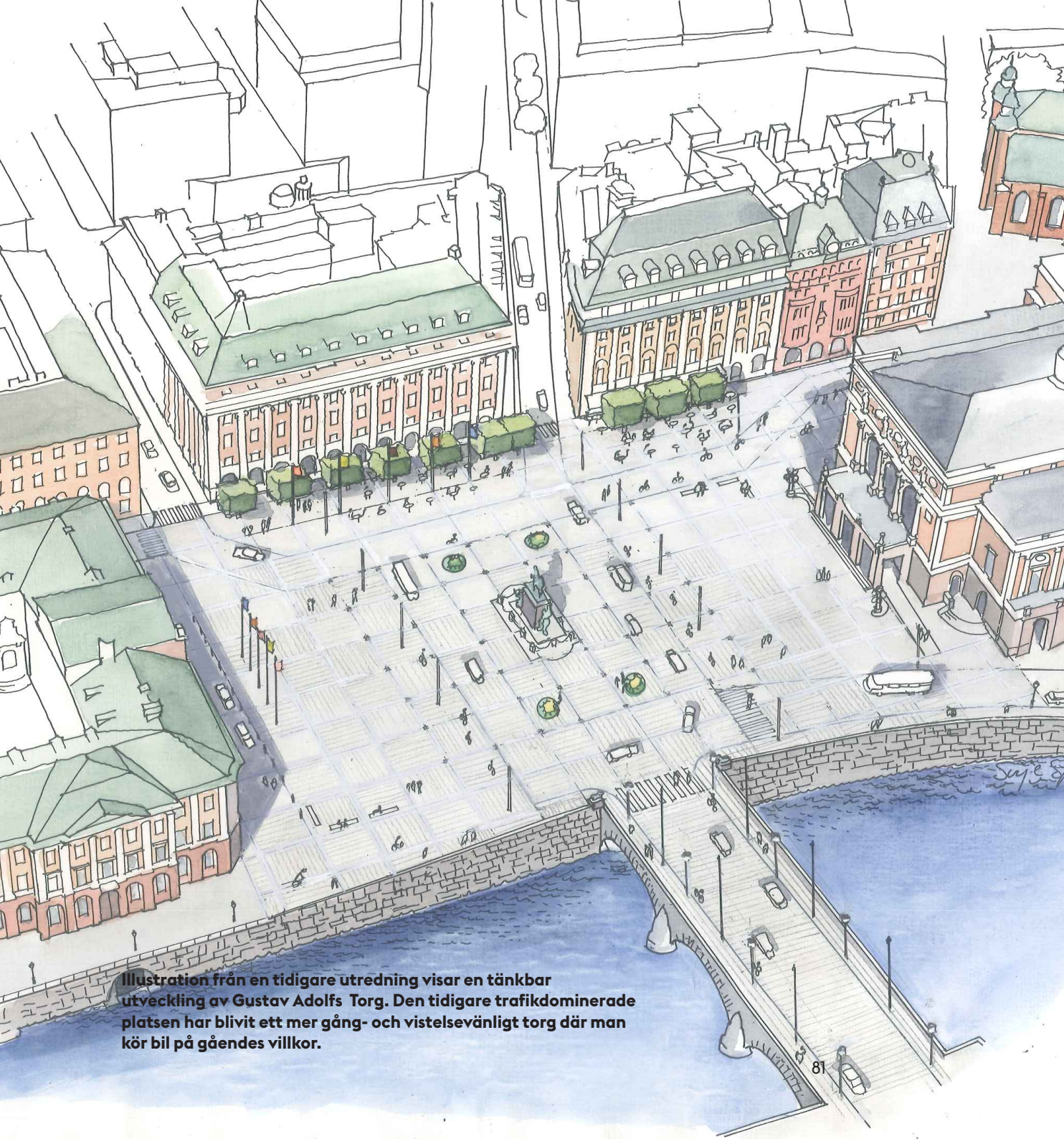


Illustration från en tidigare utredning visar en tänkbar utveckling av Gustav Adolfs Torg. Den tidigare trafikdominerade platsen har blivit ett mer gång- och vistelsevänligt torg där man kör bil på gåendes villkor.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Utformningen av platsen är styrd av biltrafikens framkomlighet och körspår.
- Stora biltrafikytor skapar barriärer.
- Bristfällig koppling till vattnet.
- Låga vistelsevärden.
- Svaga gång- och cykelkopplingar.

Status

Ingen pågående utredning.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 80-110 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Hamngatan väster om Norrlandsgatan



Idéförlag

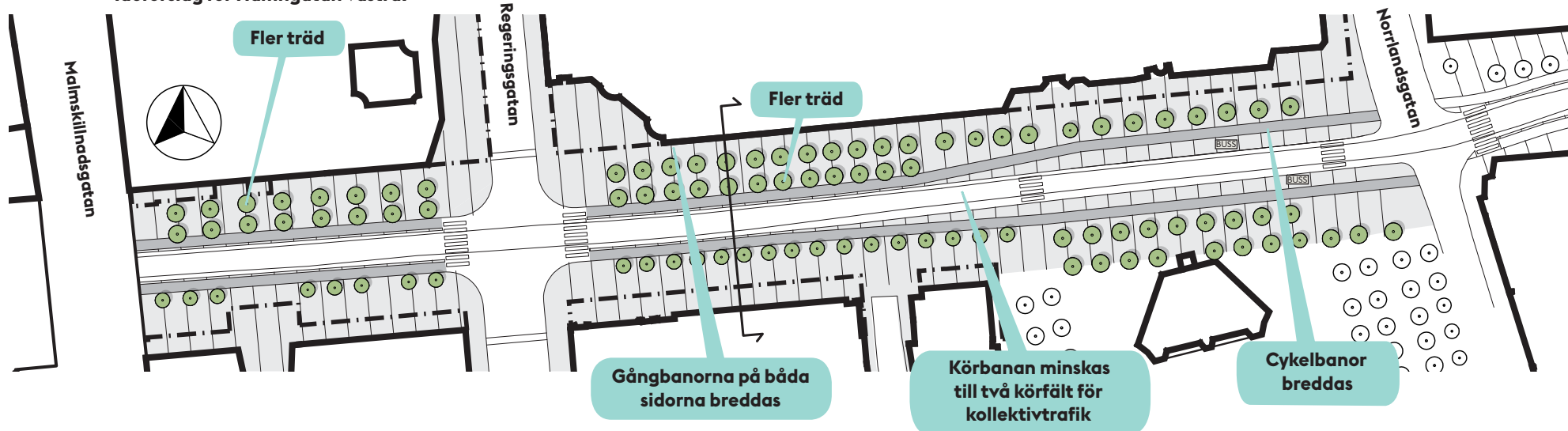
Hamngatan är ett av Citys viktigaste gångstråk med en strategisk koppling mellan stadens viktigaste knutpunkt T-Centralen och stadens viktigaste park Kungsträdgården. Den är också en viktig länk för kollektivtrafiken med bland annat Spårväg City och dessutom ett pendlingsstråk för cykeltrafiken. Om gatan skulle stängas för biltrafik skulle det bli möjligt att skapa mer yta för gång- och cykeltrafiken, men också för vistelse och mer grönska.

Idén är att gångbanorna breddas och kompletteras med fler träd, att cykelbanorna breddas och att körbanan smalnas av till två körfält som endast används av kollektivtrafiken. På den södra sidan skulle gångbanorna kunna breddas med cirka tre meter

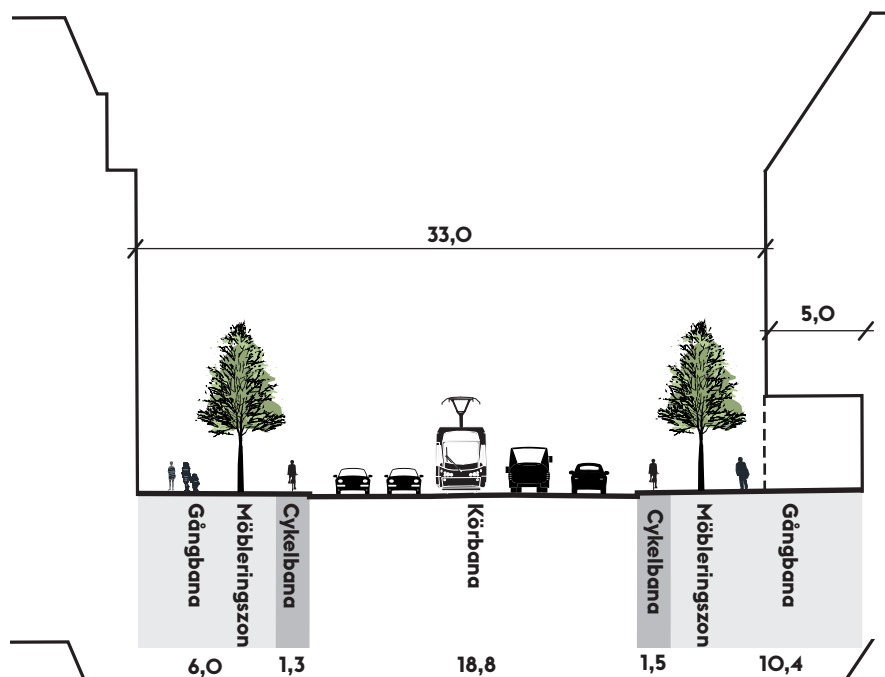
och på den norra med cirka sex meter. Det skulle ge utrymme för till exempel sittplatser, uteserveringar, cykelparkeringar och fler träd. Cykelbanorna kan breddas från cirka 1 till drygt 2 meter. Regeringsgatan kan vara fortsatt öppen för biltrafik. Även Västra Trädgårdsgatan kan vara fortsatt öppen för biltrafik, men trafikriktningen kan behöva ändras så att det blir utfart mot Hamngatan med möjlighet att endast svänga vänster. Ingen bilparkering eller angöring skulle påverkas eftersom det inte finns någon sådan på sträckan idag.

Att stänga gatan för biltrafik skulle vara negativt för framkomligheten med bil i City. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.

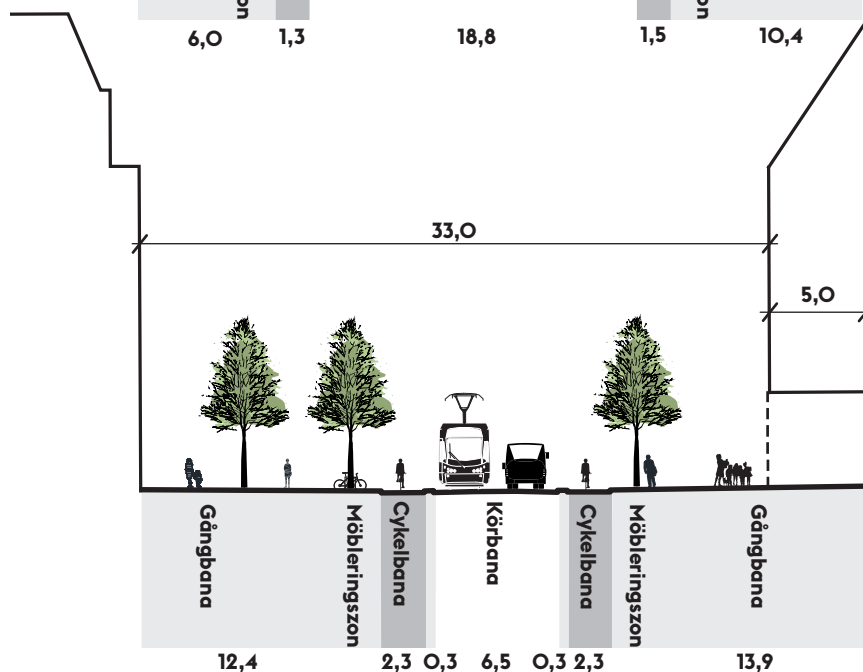
Idéförlag för Hamngatan västra.



Hamngatan befintlig situation.
Skala 1:400.



Ny utformning av Hamngatan med mer yta för gående och cyklister och fler gröna inslag.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Trånga gångbanor och få vistelsemöjligheter på ett av de mest frekventerade gångstråken.
- Smala cykelbanor.
- Bristande koppling mellan Kungsträdgården och Hamngatan.

Status

Ingen pågående utredning.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 45-60 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn



Befintlig situation.



Visualisering av idéförslag.

Hamngatan öster om Norrlandsgatan



Idéförslag

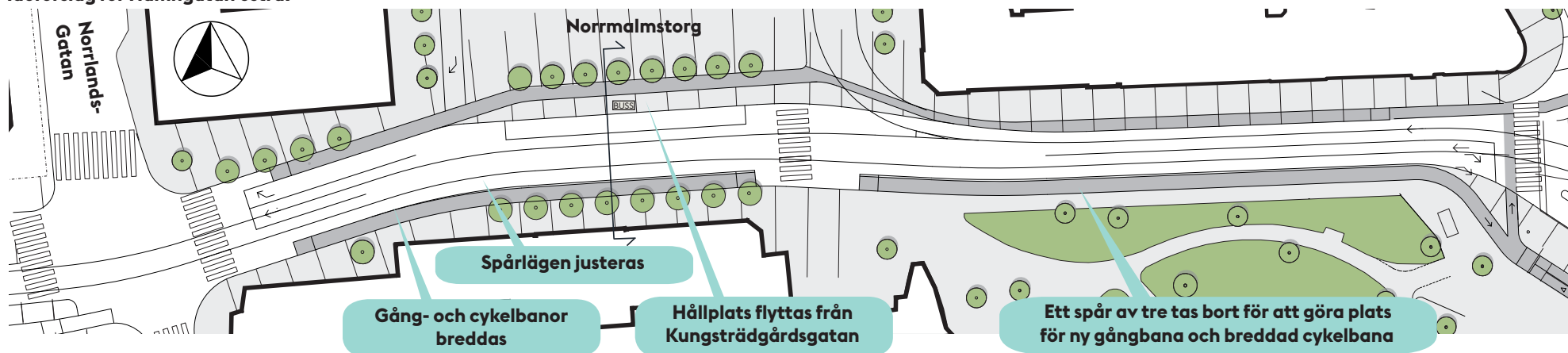
På Hamngatan öster om Norrlandsgatan skulle gång- och cykelbanor kunna ges större utrymmen för att förbättra stråket mellan Sergels Torg och Nybroplan. Utmed Berzelii Park saknas idag gångbana, vilket gör att många gående använder cykelbanan. En ny gångbana här skulle öka framkomligheten för gående och cyklister, och minska konflikterna. En annan förbättringsmöjlighet är att bredda gång- och cykelbanorna på delen förbi Norrmalmstorg. Då skulle det också vara möjligt att inrymma fler träd.

För att förbättra cykelstråket på Kungsträdgårdsgatan är en idé att flytta hållplatsen därifrån till Norrmalmstorg. Fördelen med detta skulle dels vara att bättre standard kan fås på hållplatsen med generösare väntytor och väderskydd, dels att hållplatserna

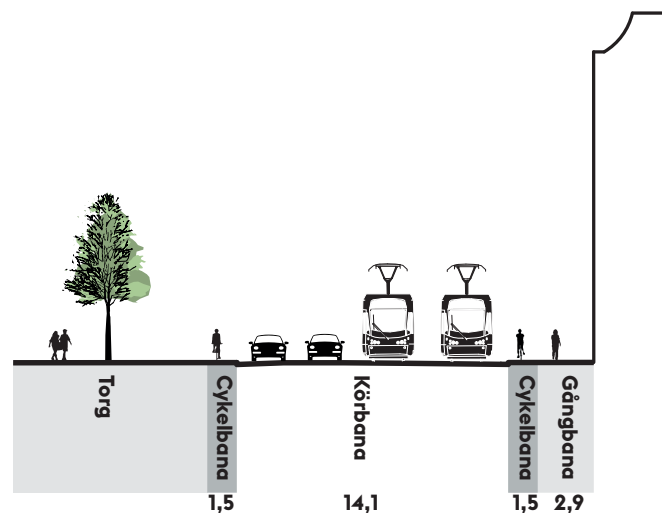
för linje 2 samlas på båda sidor om Norrmalmstorg. Dessutom skulle trängseln bland cyklar och bussar minska på Kungsträdgårdsgatan.

Om dessa åtgärder ska kunna vara möjliga behöver kollektivtrafikkörfältet västerut från Nybroplan tas bort. Biltrafiken från Strandvägen bör då begränsas för att inte riskera att bilköer mot Norrlandsgatan hindrar kollektivtrafiken. Ett av tre spårvägsspår skulle också behöva tas bort och de två kvarvarande justeras i läge på en del av sträckan. Minskningen av antalet körfält skulle ha negativ påverkan på biltrafikens framkomlighet i City, och eventuellt också för kollektivtrafikens framkomlighet. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.

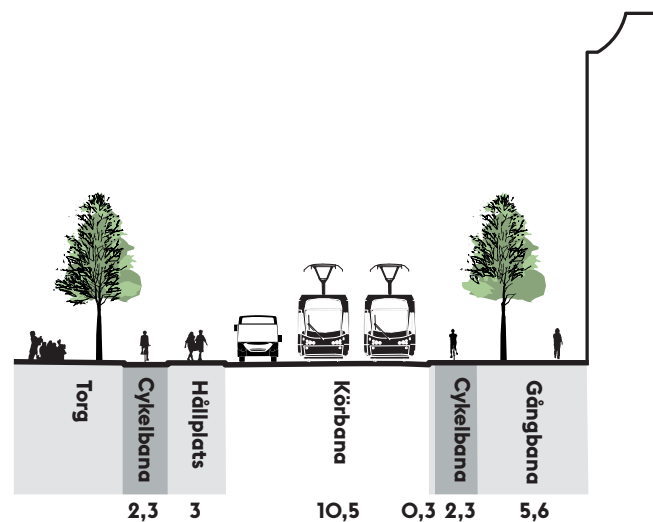
Idéförslag för Hamngatan östra.



Befintlig sektion
Hamngatan.
Skala 1:400.



Ny sektion Hamngatan
med mer yta för gående
och cyklister och fler gröna
inslag. Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Avsaknad av gångbana utmed Berzelii park innebär att gående använder cykelbanan.
- Smala cykelbanor.

Status

Ingen utredning pågår.

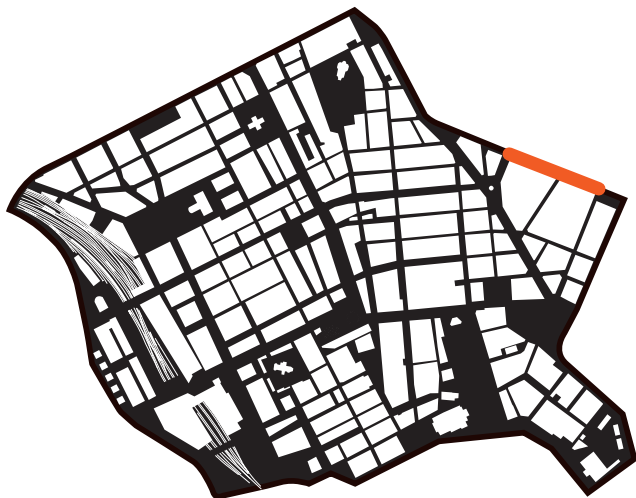
Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 40-60 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Humlegårdsgatan



Idéförslag

Humlegårdsgatan mellan Sturegatan och Östermalms-torg skulle kunna bli gågata eller gångfartsområde. Gångströmmarna är relativt stora, främst öster om Grev Turegatan, och en mer trivsam miljö skulle troligen öka gångtrafiken ytterligare då många människor befinner sig på omgivande gator som Grev Turegatan och Nybrogatan. För boende och företag längs Humlegårdsgatan och intilliggande gator samt för varuleveranser skulle en liknande lösning kunna tillämpas som på Götgatans gågatudel, så att vissa kvarter görs framkomliga med bil för nödvändiga transporter.



Sommargågata på Humlegårdsgatan med tillfällig möblering och planteringar.

Under 2016 genomfördes försök med sommarmöblering på gatan, som då stängdes av för biltrafik och fick allmänna vistelsezoner. Detta kommer även genomföras under 2017. Under renoveringen av Östermalmshallen är också kvarteret mellan Östermalmstorg och Majorsgatan avstängt för biltrafik. Trafikkontorets erfarenheter av båda dessa avstängningar är att trafikpåverkan varit relativt liten.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Trånga gångbanor.

Status

Gågata under sommarmånaderna 2016 då gatan tillfälligt stängdes för biltrafik. Gatan avses upplåtas på samma sätt under sommaren 2017. Delar av gatan är avstängd på grund av renoveringen av saluhallen.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 2-25 mkr.

Måluppfyllelse

- **Lättare och trevligare att gå ✓**
- **Lättare, säkrare och snabbare att cykla**
- **Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik**
- **Mer attraktiva stadsmiljöer ✓**
- **Bättre vistelsemöjligheter ✓**
- **Fler gröna inslag**
- **Fler miljöer för barn ✓**

Klaratunneln



Idéförslag

Klaratunnelns östra gren var från början tänkt att gå vidare mot Östermalm på bro över Birger Jarlsgatan, men av ekonomiska och opinionsmässiga skäl kom den att stanna vinkelrätt mot Mäster Samuelsgatan. Tillfartsgatorna, och då särskilt Norrlandsgatan, är smala och inte särskilt lämpade för stora flöden av biltrafik. Trafiken har stor påverkan på stadsmiljö, framkomlighet och trafiksäkerhet i området, och tunneln begränsar delvis utvecklingsmöjligheterna i kvarteren kring mynningen. Korsningen Hamngatan/Norrlandsgatan och gatorna intill blockeras ofta av

köer till och från tunneln vilket bland annat drabbar framkomligheten på stomlinjerna 2 och 7. En möjlighet att förbättra stads- och trafikmiljön i området skulle kunna vara att stänga denna del av tunneln för biltrafik i ena eller båda riktningarna.

En av de stora målpunkterna för biltrafiken på eftermiddagarna är Centralbron. De tre sydgående körfälten på bron förses med trafik från sex länkar – Klarastrandsleden, Klarabergsviadukten, Vasagatan, Vattugatan, Klaratunneln från Sveavägen samt Klaratunneln från Mäster Samuelsgatan. Centralbron är under eftermiddagarna en flaskhals då trafiken på dessa länkar ska väva samman i tillfarterna. En stängning av östra Klaratunneln skulle kunna flytta trafik och öka framkomligheten på mer trafiktåliga länkar som t.ex. Klarastrandsleden och Sveavägen, men även mindre tåliga som Brunkebergstorg.

Hela Klaratunneln behöver renoveras inom några år. Tunnelns trafikfunktion bör därför utredas.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Tunnelns anslutning vid Mäster Samuelsgatan ligger olämpligt till ur trafiksynpunkt, vilket ger framkomlighets- och stadsmiljöproblem.

Status

Utredning om renovering av tunneln startad.

Kostnader

Ingen uppskattad kostnad.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Klara Västra Kyrkogata och Rödbodgatan

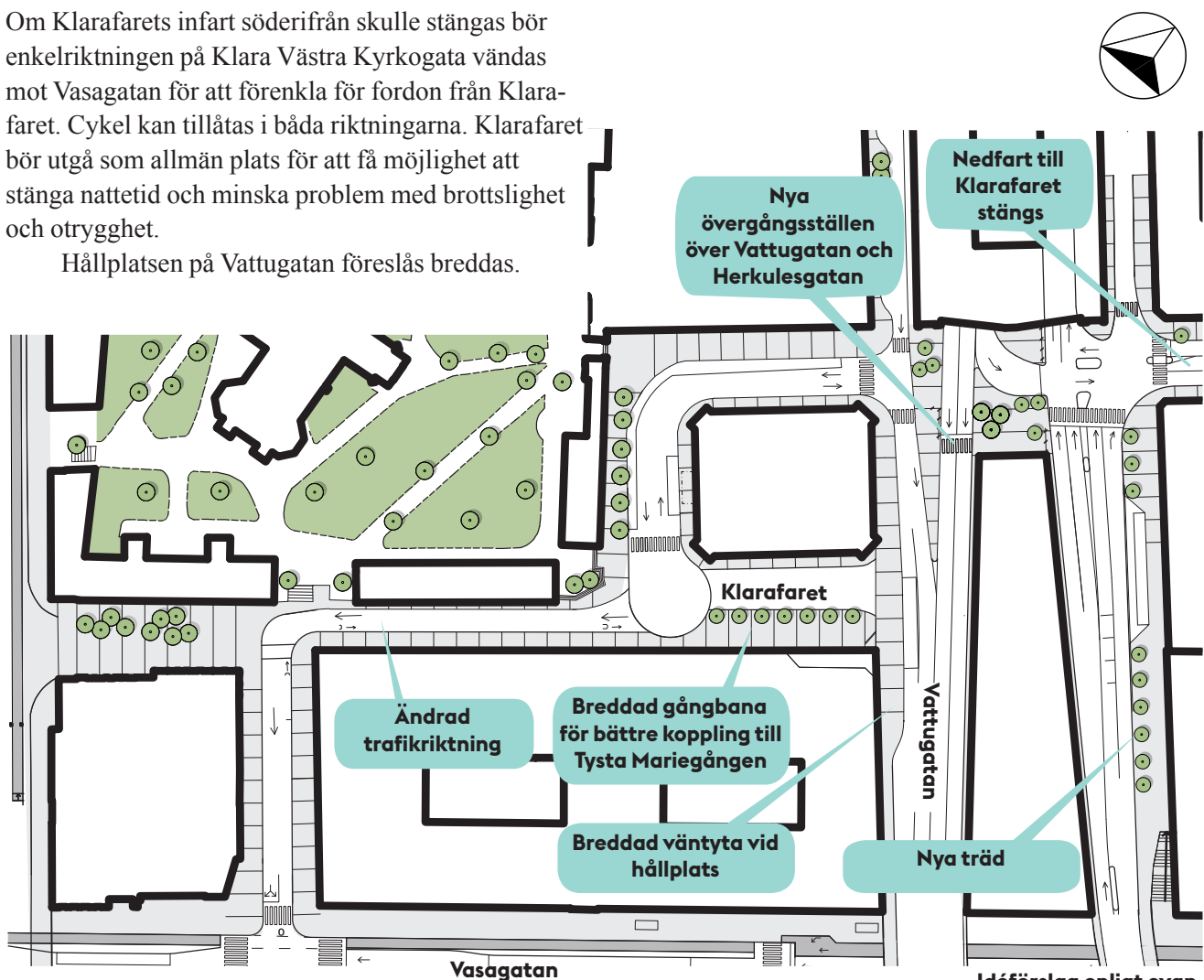


Idéförslag

I förslag till ny detaljplan för kvarteret Snäcken 8 föreslås en stängning av Klarafarets nedfart söderifrån. Rödbodgatans gaturum smalnas av och den nya byggnaden får lokaler och entréer mot de omgivande gatorna. Träd och planteringar kan läggas till längs Herkulesgatan. Tysta Mariegången, som enligt detaljplaneförslaget får en ny och mer inbjudande utformning, är det bästa alternativet för gångtrafiken under dagtid men då den kan vara svår att hitta och dessutom stängs kvällstid kan det vara önskvärt med övergångsställen vid Klaratunnelns mynning. Avgörande är hur det skulle påverka biltrafikens framkomlighet och om det går att göra övergångsställena säkra. Detta behöver utredas.

Om Klarafarets infart söderifrån skulle stängas bör enkelriktningen på Klara Västra Kyrkogata vändas mot Vasagatan för att förenkla för fordon från Klarafaret. Cykel kan tillåtas i båda riktningarna. Klarafaret bör utgå som allmän plats för att få möjlighet att stänga nattetid och minska problem med brottslighet och otrygghet.

Hållplatsen på Vattugatan föreslås breddas.



Idéförslag enligt ovan.



Ny platsbildning med trädplantering framför nedgång till Citybanan.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Otrygg plats med mörka och avskilda platser
- Avskurna och otydliga gångstråk.
- Brist på stadsliv.
- Trång hållplats på Vattugatan.

Status

Pågående planarbete för kv. Snäckan 8.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 15 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Kungsbron

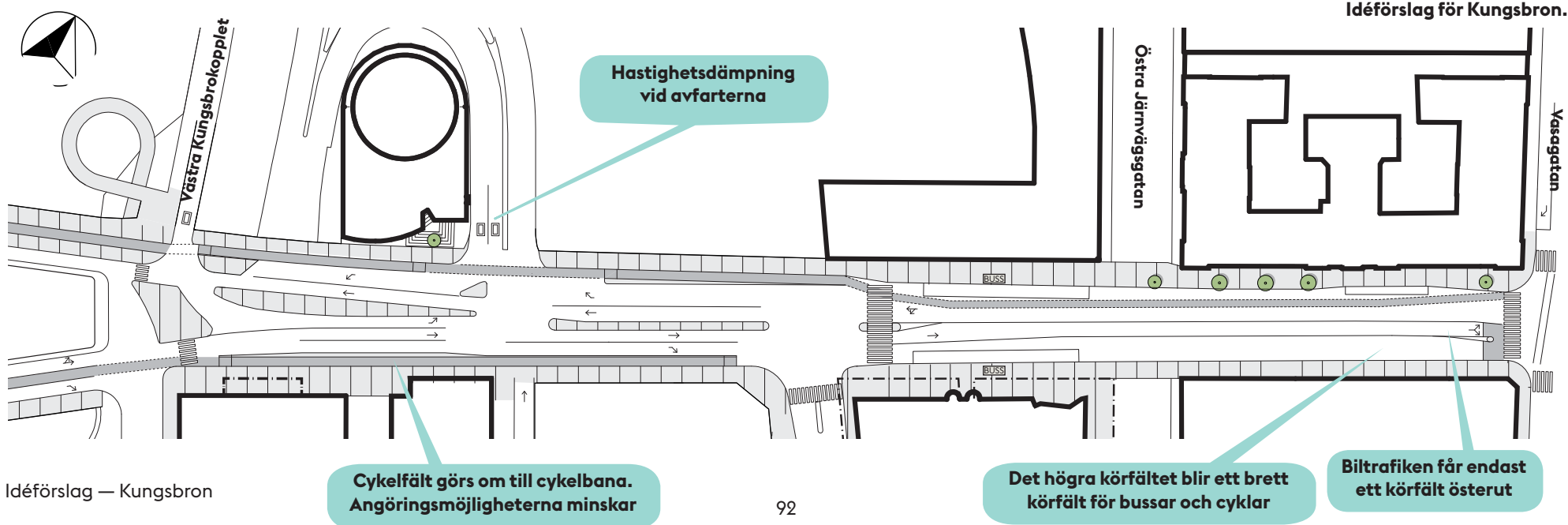


Idéförslag

På Kungsbron mot Vasagatan har busstrafiken vissa framkomlighetsproblem, och trafikmiljön för cykeltrafiken är relativt krävande även om förbättringar gjorts nyligen med ett nytt cykelfält. En förbättringsmöjlighet skulle kunna vara att på södra sidan mellan Blekholmsterrassen och Cityterminalen ersätta cykelfältet med en cykelbana, och minska angöringsmöjligheterna för att kunna utöka tiderna för busskörfältet. Mellan Cityterminalen och Vasagatan skulle ett av två körfält för biltrafiken kunna omvand-

las till ett brett busskörfält som också kan användas av cykeltrafiken. Detta skulle minska biltrafikens framkomlighet eftersom all biltrafik samlas i ett körfält. Om inte tillräckligt många bilister väljer en annan väg kan förändringen kunna resultera i långa köer som då också skulle kunna försämra busstrafikens framkomlighet. Detta behöver utredas vidare.

För att förbättra trafiksäkerheten kan hastighetsdämpningar placeras vid avfarterna från Klarastrandsleden.





Kungsbron, vy från Kungsholmen.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Busstrafiken har låg framkomlighet österut.
- Cykelfältet österut har relativt låg standard då det ligger mellan körfält på en lång sträcka.
- Dubbla körfält vid oöversiktligt övergångsställe vid avfarten från Klarastrandsleden.

Status

Utredning om ökad framkomlighet för busstrafiken pågår.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 3-5 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Kungsgatan

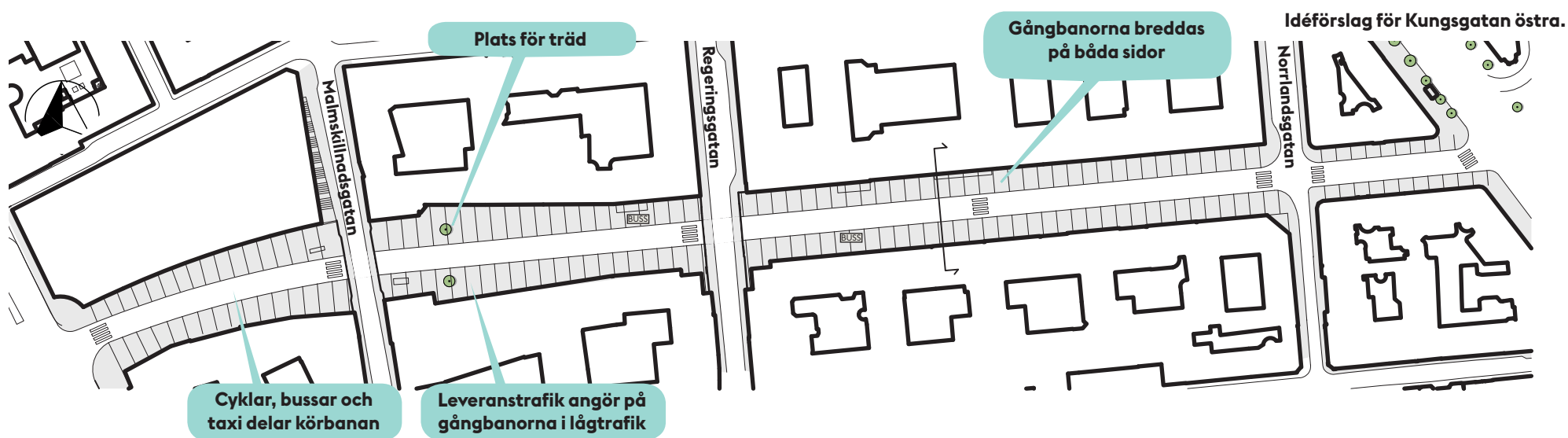


Idéförslag

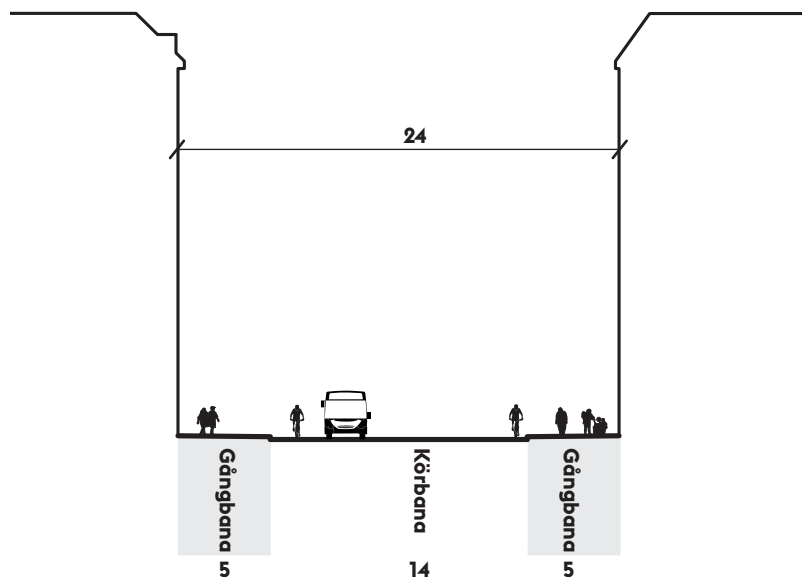
Kungsgatan är ett av de två stora östvästliga gångstråken i City. Gatan har öster om Sveavägen potential att kunna utvecklas om gångbanorna kan breddas för att ge mer plats för fotgängare och vistelse. Om detta ska vara möjligt behöver körbanan smaltas av och stängas för allmän biltrafik. Breda körfält i mitten skulle då kunna delas av buss-, taxi- och cykeltrafiken. Med hastighetsdämpningar vid övergångsställena skulle hastigheterna bli låga, så att det blir tryggt för fotgängare och cyklister. Cykelgata kan vara en lämplig trafikreglering. Leveranstrafik till fastigheterna

på sträckan kan använda körfälten i lågtrafiktid och angöra på gångbanorna för att inte hindra buss- och cykeltrafiken. Att köra leveranser via en samlastningscentral skulle kunna minimera trafiken och behovet av ytor för lastplatser. Trädplantering kan vara lämpligt öster om Malmskillnadsgatan där gaturummet vidgar sig.

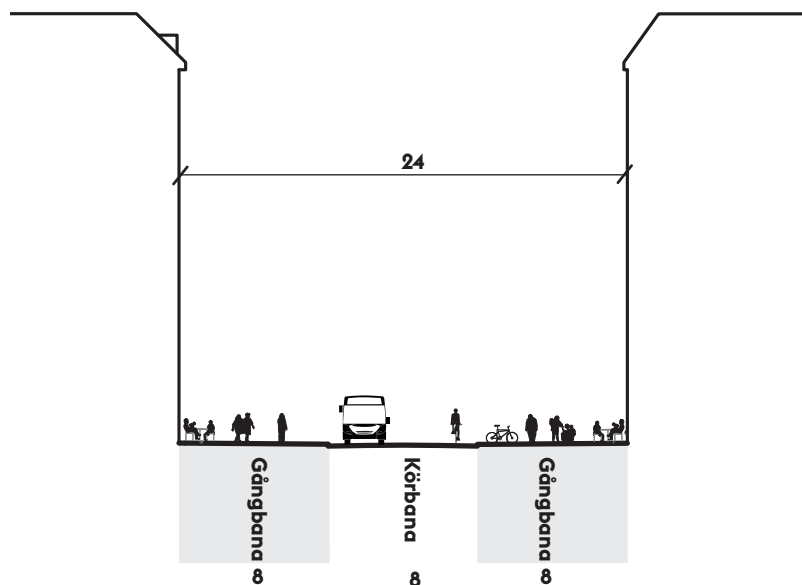
Att stänga gatan för biltrafik skulle vara negativt för biltrafikens framkomlighet i City. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.



Befintlig situation
Kungsgatan.
Skala 1:400.



Ny sektion Kungsgatan
med mer yta för gående
och uteserveringar.
Cyklar, bussar och taxi
delar körbanan.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Relativt låg framkomlighet för busstrafiken.
- Relativt låg standard för cykeltrafiken.
- Bitvis trånga gångbanor bl a där det finns lastplatser och uteserveringar.

Status

Utredning startad om förstärkning av konstruktion under gatan.

Kostnader

Uppskattad kostnad för gatuåtgärderna 60-100 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn



Befintlig situation.



Visualisering av idéförslag.



Stockholms vattenytor är en del av
grönstrukturen och har dessutom en
viktig funktion som transportväg

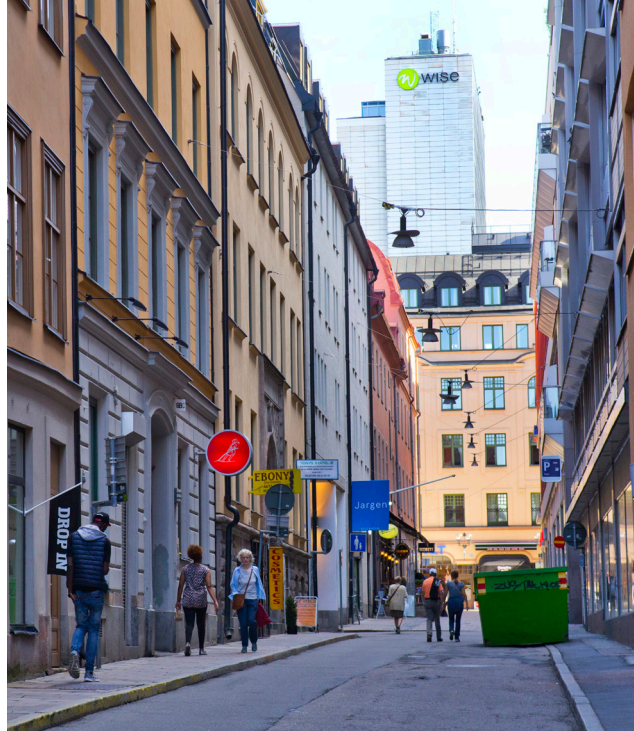
Norra Klara



Idéförslag

Gamla Brogatan är en livlig gågata i Norra Klara. Även Bryggargatan, Målargatan samt Klara Norra Kyrkogata mellan Kungsgatan och Bryggargatan skulle också kunna bli gågator, så att ett litet område med gågator skapas. Närheten till gångstråken på Drottninggatan, Kungsgatan och Vasagatan med Centralstationen innebär att det finns potential även för dessa gator att få folkliv. Möjligheten att cykla i båda

riktningarna behålls. På sikt kan möjligheten att byta beläggning för en mer attraktiv miljö för gående och en tydligare identitet som gågata studeras.



Bryggargatan idag.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Gångbanorna på gatorna är smala och fordonstrafiken liten, men trafikregleringen är inte anpassad till detta.

Status

Ingen pågående utredning.

Kostnader

Beräknad kostnad för projektet 1 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Nybroplan



Idéförslag

Vid Nybroplan finns möjligheter att göra förbättringar för alla trafikantgrupper. Trafikförvaltningen ska tillgänglighetsanpassa plattformarna vid hållplatsen. I samband med det är det möjligt att rätta ut och förbättra övergångsställen och cykelpassager i korsningen med Birger Jarlsgatan. Cykelbanan på norra sidan av Raoul Wallengravs Torg skulle kunna breddas och flyttas något söderut för att skapa bättre plats för fotgängare och cyklister. Längs Nybrohamnen skulle ytorna för gång- och cykeltrafiken kunna utökas om ett körfält tas bort.

2016 infördes kollektivtrafikkörfält på Hamngatan mot Norrmalmstorg, men från Strandvägen

kommer bilar fortfarande i två körfält vilket innebär att de ska väva samman mitt i korsningen. Om ett körfält från Strandvägen samt möjligheten att göra U-sväng mot Blasieholmen tas bort kan trafiksignalerna ändras så att framkomligheten för både kollektivtrafik och biltrafik ökas. Det skulle också ge möjlighet att bredda gång- och cykelbanorna vid Dramaten.

Eftersom gångbana saknas på Hamngatans södra sida kan möjligheten att förtydliga gångstråket mot Norrmalmstorg genom Berzelii Park studeras.

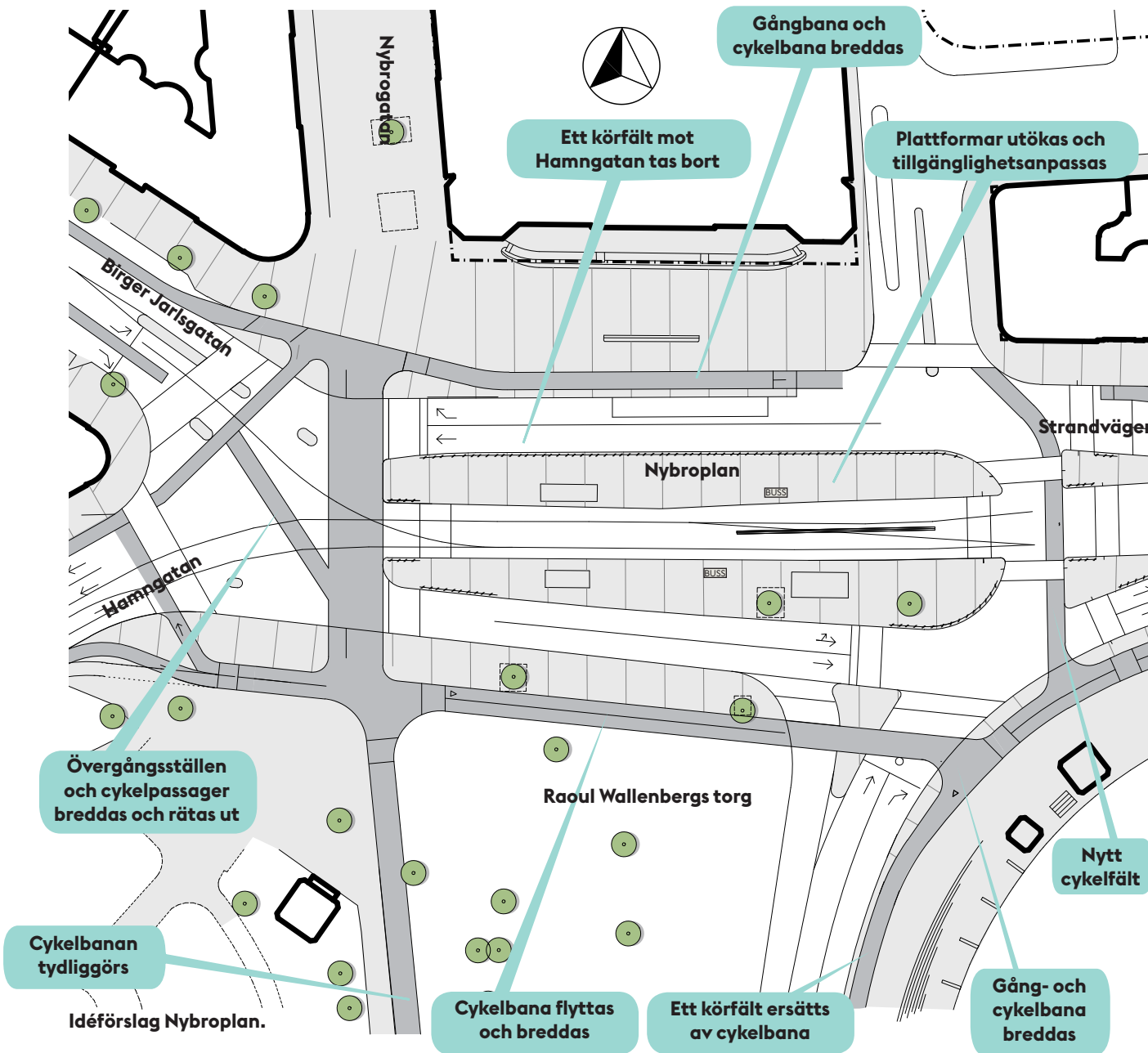
Entrén till Berzelii Park.

Befintlig möblering på Raoul Wallengravs Torg.



Uppskattade gradänger längs kajen.





Nulägesbeskrivning

Brister

- Rörig trafikmiljö med otillräckliga ytor för gående och cyklister.
- Otydliga cykelbanor och gångbanor.

Status

Projektering för tillgänglighetsanpassning av hållplatserna pågår.

Kostnader

Beräknad kostnad för projektet 10-20 mnkr.

Måluppfyllelse

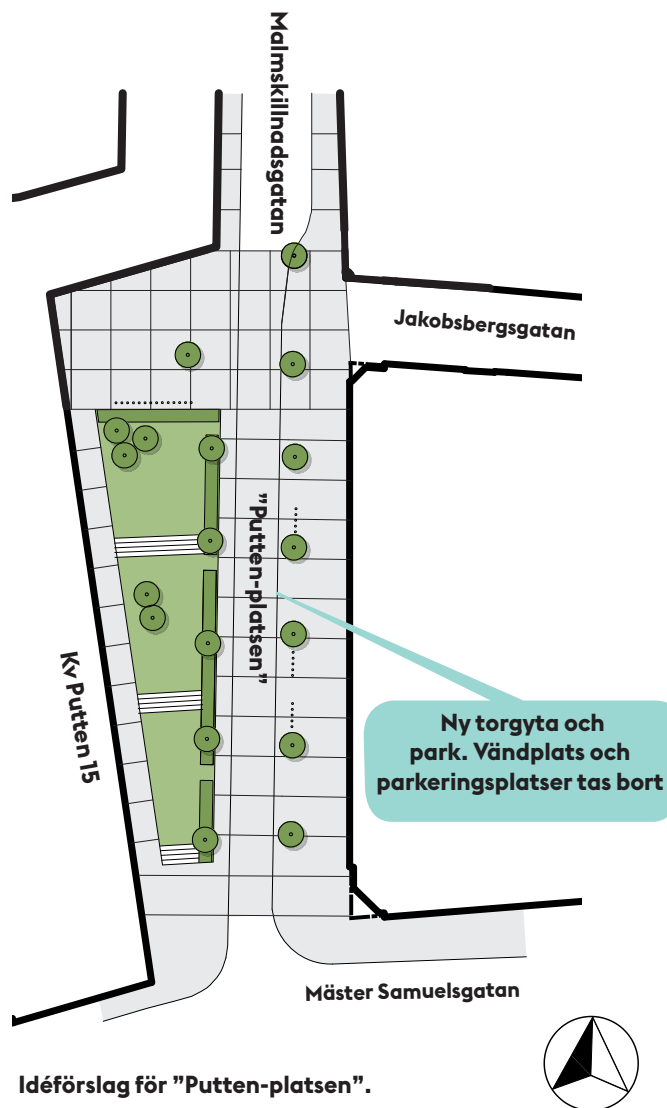
- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

"Putten-platsen"



Idéförslag

"Puttenplatsen", platsen vid Malmskillnadsgatan mellan Jakobsbergsgatan och Mäster Samuelsgatan, skulle kunna bli en grön vistelseplats. Dagens parkeringsplatser behöver i så fall tas bort. Biltrafiken kan fortsätta trafikera Malmskillnadsgatan i låg hastighet.



Idéförslag för "Putten-platsen".

Nulägesbeskrivning

Brister

- Låga vistelsevärden.

Status

Ingen pågående utredning.

Kostnader

Uppskattad kostnad 20-30 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn



Befintligt konstverk vid "Putten-platsen".

Regeringsgatan

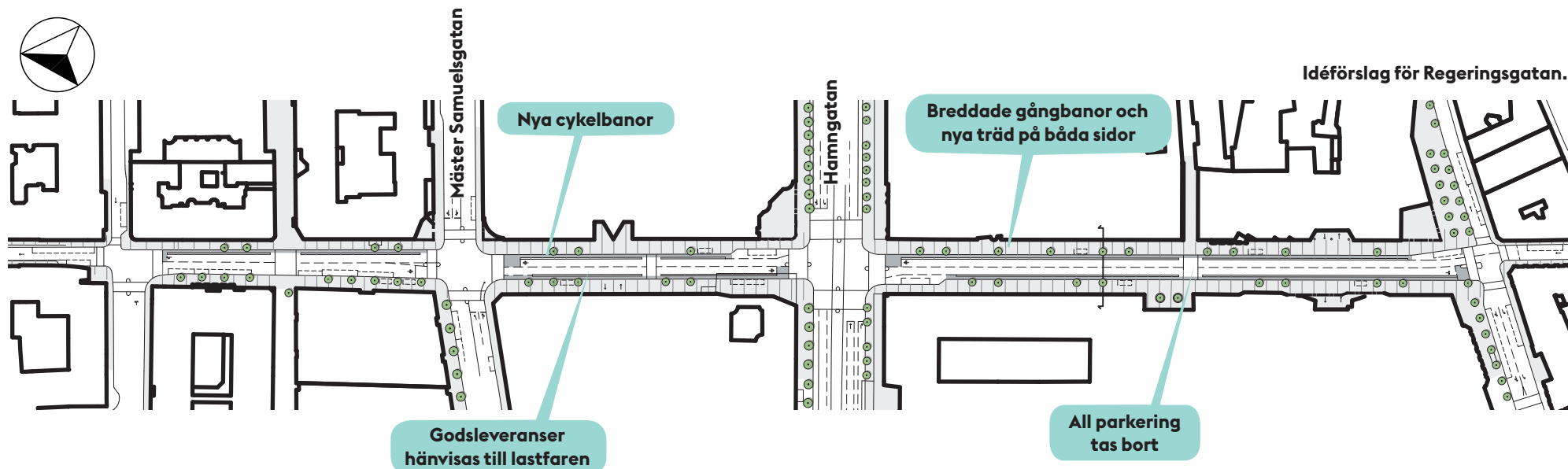


Idéförslag

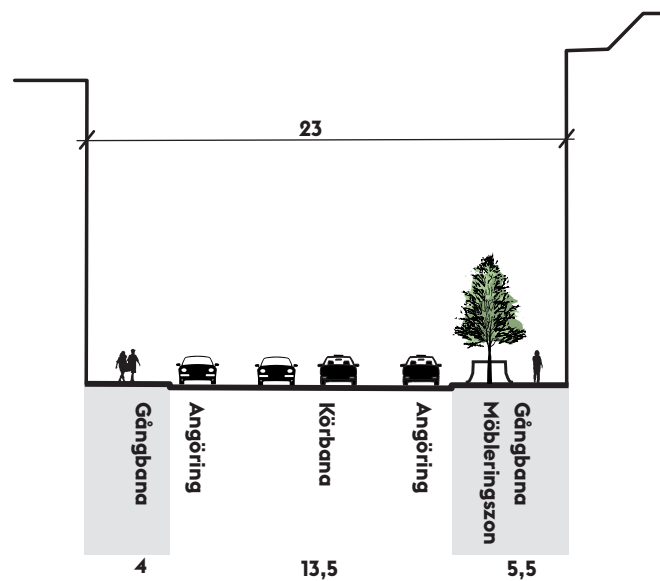
Regeringsgatan skulle kunna få breddade gångbanor med plats för uteserveringar och nya träd på båda sidor samt nya cykelbanor, om parkering och angöring tas bort och körbanan smalnas av till två körfält. Gatan skulle få en tydligare och mer sammanhållen gestaltning med en lugnare karaktär än omgivande gator. Träden kan placeras i glesa, uppluckrade rader så att gatan upplevs grön men ändå luftig. Söder om Hamngatan planteras träden i upphöjda planteringslådor, norr om Hamngatan planteras träden i mark. De gamla utrymmeskrävande trädlådorna byts mot smalare och lägre som erbjuder sittmöjligheter. Norr om Mäster Samuelsgatan smalnar gaturummet av så

möjligheterna till förändringar är där mer begränsade. För att kunna inrymma cykelbanor skulle 50-60 parkeringsplatser behöva tas bort, liksom taxiplatsen norr om Hamngatan. Varuleveranser kan nyttja lastfaren i fastigheterna. Vid Jakobsgatan och Hamngatan kan plats skapas för på- och avstigning. Möjligheten till ytterligare någon eller några angöringsplatser i körbanan kan provas.

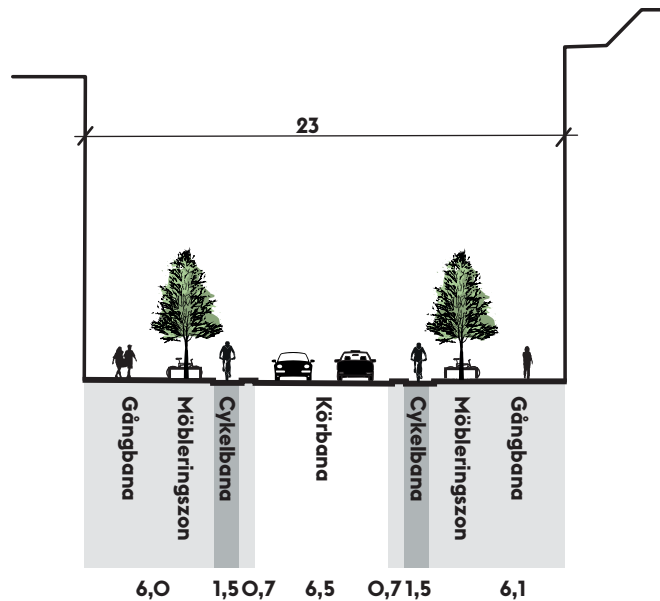
En alternativ lösning kan vara att behålla cykling i blandtrafik. Det skulle då vara möjligt att behålla parkering och angöring som idag men ändå bredda gångbanorna till ca 5,5 meter.



Befintlig sektion
Regeringsgatan. Skala
1:400.



Ny sektion
Regeringsgatan. Mer
grönska, ny cykelbana,
cykelparkeringar och
mindre körbana och
biluppställning. Skala
1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Trånga gångbanor.
- Avsaknad av sittplatser.
- Cykling i blandtrafik.

Status

Strukturplan har tagits fram.

Kostnader

Beräknad kostnad för projektet 50-80 mkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Sergels Torg



Idéförslag

Sergels Torg är ett av stadens signum och kanske Stockholms mest kända offentliga plats. Platsen stod klar 1967 och är internationellt känd som en av de mest konsekvent genomförda modernistiska miljöerna i världen. Platsen var tänkt som ett nav i en större trafiklösning som förutom Sveavägen skulle inbegripa en trafikled från Norr Mälarstrand till Nybroplan via Klarabergsgatan och Hamngatan. Samtidigt skulle torget fungera som "huvudentré" till City för tunnelbane- och tågresenärer, samt som stadens nya fest-, evenemangs- och demonstrationsplats. I enlighet med

den tidens ideal separerades bil- och gångtrafiken i olika nivåer.

För biltrafiken har platsen med åren fått minskad betydelse, framför allt sedan omvandlingen av Klarabergsgatan inleddes, men för gångtrafiken är platsen ett allt mer betydelsefullt nav med flöden som ökar i takt med Citys utveckling. Det finns flera kvalitativa platser i området såsom Soltorget, men det är också en mycket otrygg plats vilket stiftelsen Tryggare Sverige visat i en analys. Området är också starkt drabbat av brottslighet, inte minst kopplat till narkotikahandel. Dessa problem gör att Sergels Torgs stora potential som vistelse- och mötespunkt inte nyttjas.

En starkt bidragande orsak till problemen med otrygghet är de offentliga platserna under tak. Under 60- och 70-talen byggdes många liknande offentliga platser under tak, men på grund av kriminalitet och otrygghet har en efter en av dessa omvandlats till inomhusmiljöer som kan stängas nattetid. Exempel på sådana platser är platsen under korsningen Sveavägen/Kungsgatan, platsen under korsningen Fleminggatan/S:t Eriksgatan, Tysta Marigången, Fyrfotagången, Tegelbacksgången samt Hästskogången (nuvarande Sergelgången) under Hamngatan som byggdes om 2004. Sedan ombyggnaderna är de tidigare problemen borta, och ingen saknar de gamla miljöerna.

Det finns en myt om att kriminalitet och otrygghet är konstanta och bara flyttar när man gör åtgärder

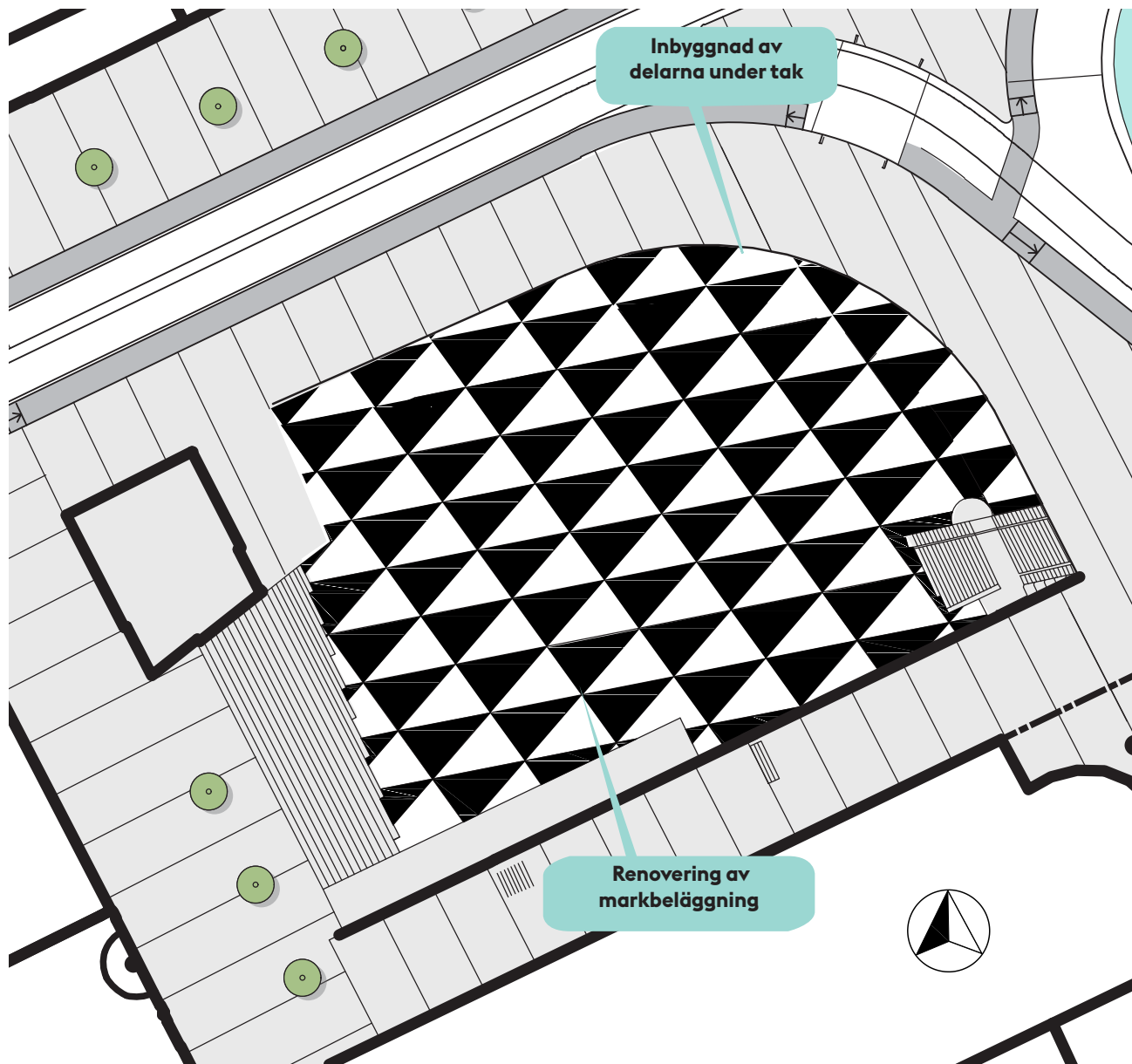
på en plats, men forskning visar att det inte stämmer - kriminalitet och otrygghet kan minskas.

Sergels Torg skulle på grund av ovanstående bättre komma till sin rätt om de delar som ligger under tak vid torget byggdes in på samma sätt som vid Sergelgången. Sedan 2006 finns en detaljplan som medger detta.

Torget beläggning med det klassiska triangelmönstret är mycket sliten då många plattor har gått sönder genom åren och lagats med asfalt eller andra typer av plattor än de ursprungliga. Torget skulle få ett lyft om det fick en ny beläggning i samma mönster som den befintliga.

Otrygga miljöer vid Sergels Torg.





Idéförslag till Sergels Torg.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Otrygg och brottsutsatt plats.
- Otydliga gångstråk mellan nivåer och anslutande platser. Prång och skrymslen.

Status

Ingen pågående utredning av torget. Detaljplan för inbyggnad av ytorna under taket finns. Tätskiktsrenovering med renovering av glasobelisken och på Klarabergsgatan pågår till och med 2018. I samband med tätskiktsarbeten genomförs förändringar i gaturummet som innebär prioritering av gång- cykel och kollektivtrafik, och ökade vistelsekvaliteter skapas i området.

Kostnader

Kostnaden för inbyggnad av ytorna under taket uppskattades 2006 till 225 mnkr. Kostnadsuppskattning för ny beläggning på torget är ännu inte gjord.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Slöjdgatan

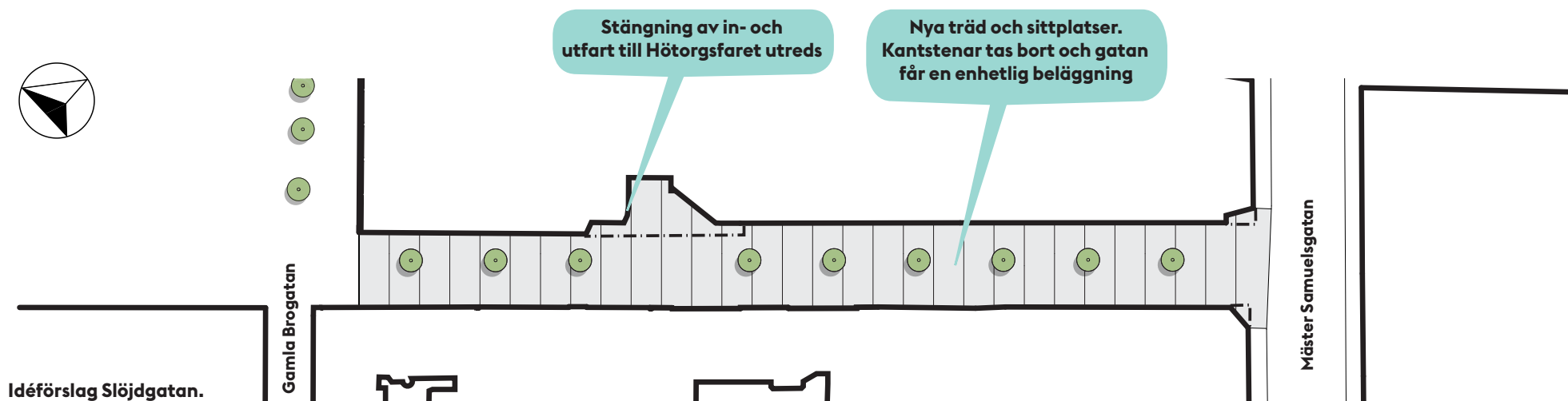


Idéförslag

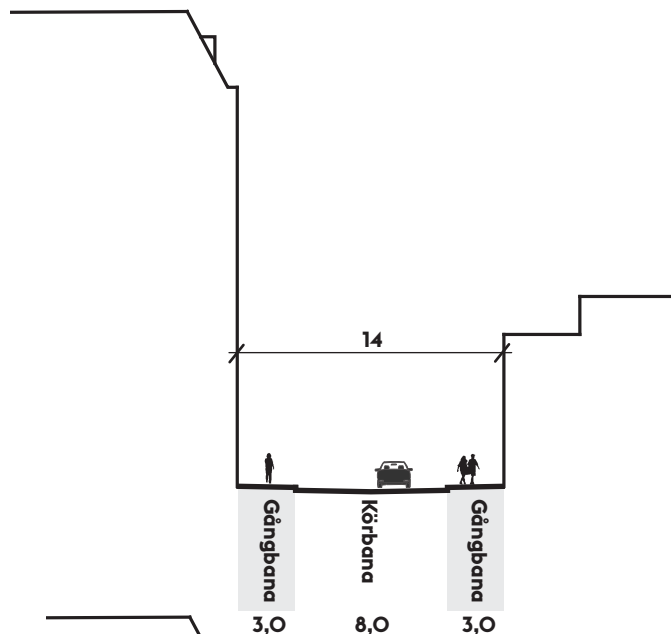
Slöjdgatan skulle kunna omvandlas till gångfartsgata med generösa ytor för gående och möblering med träd och sittplatser. Fordonstrafik kan tillåtas på gåendes villkor. Möjligheten att stänga in- och utfarten till Hörtorgsgaraget skulle kunna prövas eftersom alternativa in- och utfarter finns vid Sveavägen.



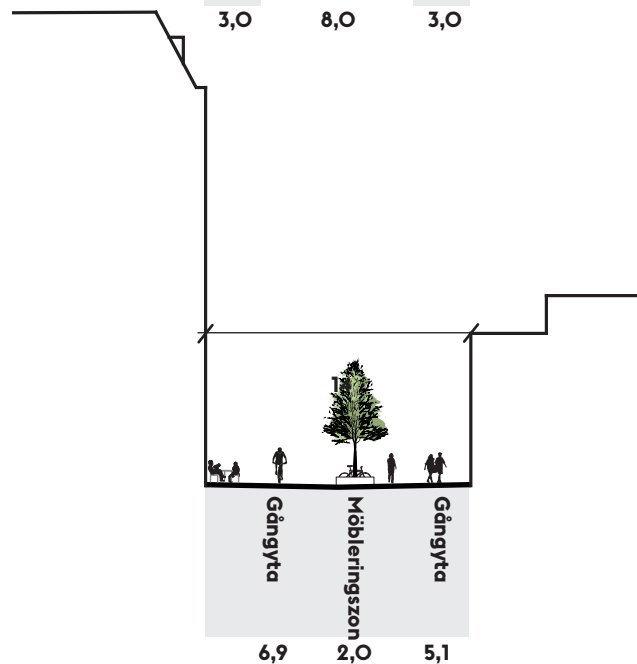
Slöjdgatan idag.



Befintlig sektion
Slöjdgatan. Gatan
domineras av körbana
och har därmed låga
vistelsevärden. Skala
1:400.



Ny sektion Slöjdgatan.
Platsen får generösa
gångytor och
möbleringszon med träd i
planteringslådor. Här finns
utrymme för gatumöbler
och cykelparkering. Skala
1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Trånga gångbanor.
- Låga vistelsevärden.
- Avsaknad av grönska och sittmöjligheter.

Status

Ingen utredning pågår.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 10-20 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn ✓

Strömgatan



Idéförslag

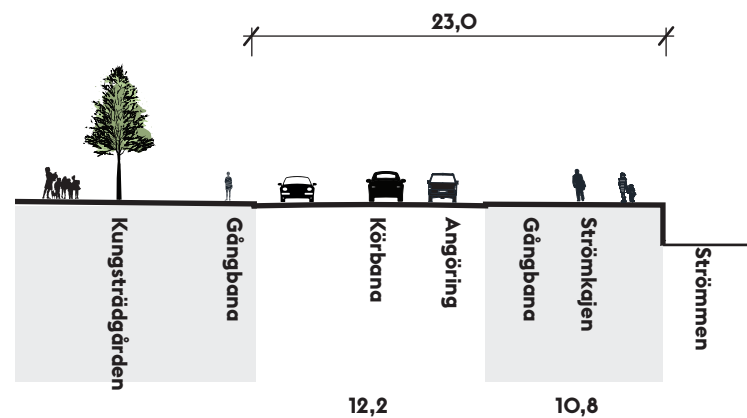
Strömgatan har på sträckan mellan Gustav Adolfs Torg och Strömsbron potential att bli ett fint vistelse- rum och flanörsstråk längs vattnet. Operans vackra byggnad och Kungsträdgården vetter mot gatan som skulle kunna få bredare gångbanor med plats för sitt- platser vid vattnet och cykelbana i östlig riktning. Vid Kungsträdgården kan kopplingen mellan parken och kajen förstärkas, och bättre vattenkontakt kan skapas



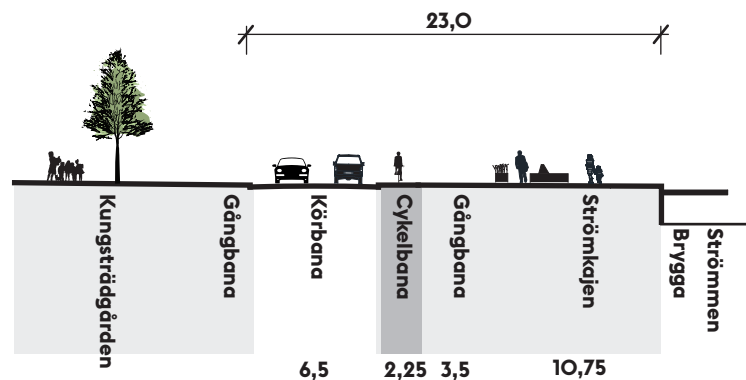
Strömgatan västerut.

med en ny brygga mot Strömmen. Om det ska vara möjligt att skapa mer plats för gång- och cykeltrafiken behöver körbanan smaltas av och en alternativ plats för turistbussangöringen hittas.

Befintlig sektion Strömgatan från väster mot öster.
T v i sektionen ligger Kungsträdgården och t h ligger Strömmen.
Skala 1:400.



Ny sektion Strömgatan. Kajen föreslås kompletteras med möbler och utökad möjlighet till vattenkontakt kan skapas med en brygga.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Cykling i blandtrafik på pendlingsstråk.
- Låga vistelsevärden.
- Svag koppling till vattnet från Kungsträdgården.

Status

Ingen utredning pågår.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 15-30 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Sveavägen söder om Kungsgatan

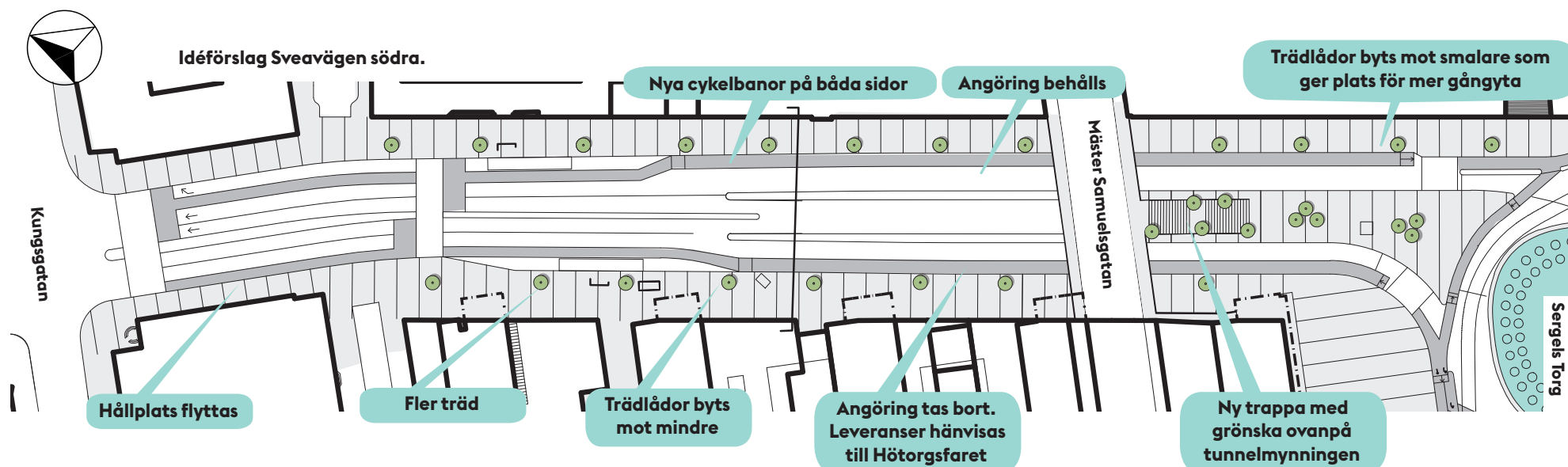


Idéförslag

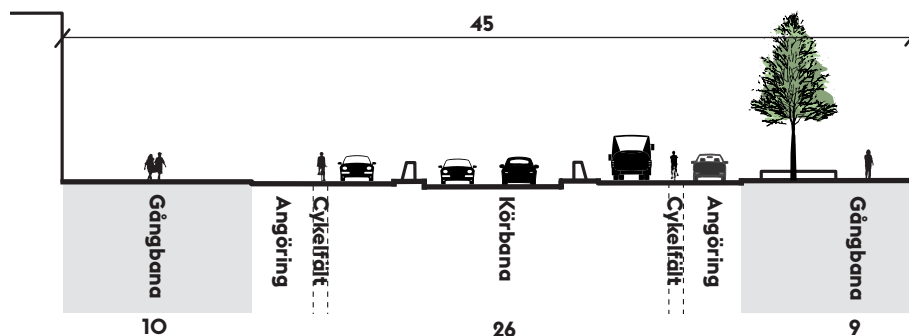
Sveavägen mellan Sergels Torg och Kungsgatan skulle kunna få nya cykelbanor med bra standard och breddade gångbanor om de breda planteringskärlen byts mot smalare och om angöringen på västra sidan tas bort. Leveranser på västra sidan hänvisas då till Hötorgsfaret. Mellan Mäster Samuelsgatan och Sveavägens mittrefug skulle en bred gradäng med sittytter, trappa och grönska i fint solläge kunna byggas över tunnelmynningen. Busshållplatsen vid Konserthuset kan flyttas närmare Sergels Torg för att ge plats för en cykelbana. På östra sidan närmast Kungsgatan kan en lösning med cykelbana istället för cykelfält provas.



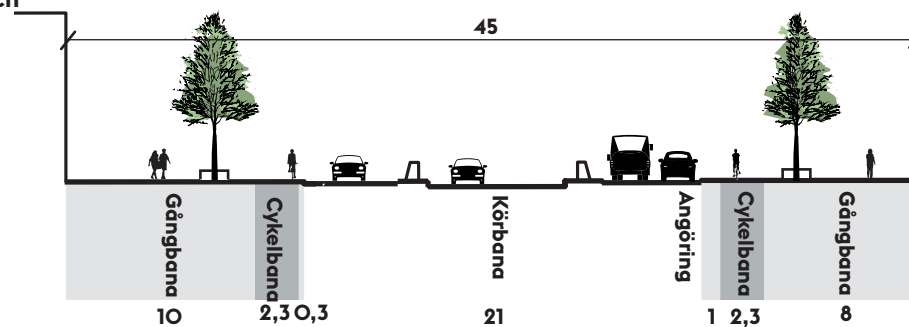
Tillfällig möblering i anslutning till Sveavägen.



Befintlig sektion
Sveavägen.
Skala 1:400.



Ny sektion
Sveavägen med mer
yta för cyklister.
Delvis generösare
gångbanor
pga smalare
planteringskärl och
mer grönska.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Klaratunneln ger en stor barriäreffekt.
- Smala cykelfält ger låg standard cykeltrafiken.
- Träden behöver på sikt bytas på grund av almsjuka.

Status

Utredning om förbättringar för cykeltrafiken startar 2017.

Kostnader

Beräknad kostnad för projektet 30-50 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Sveavägen norr om Kungsgatan



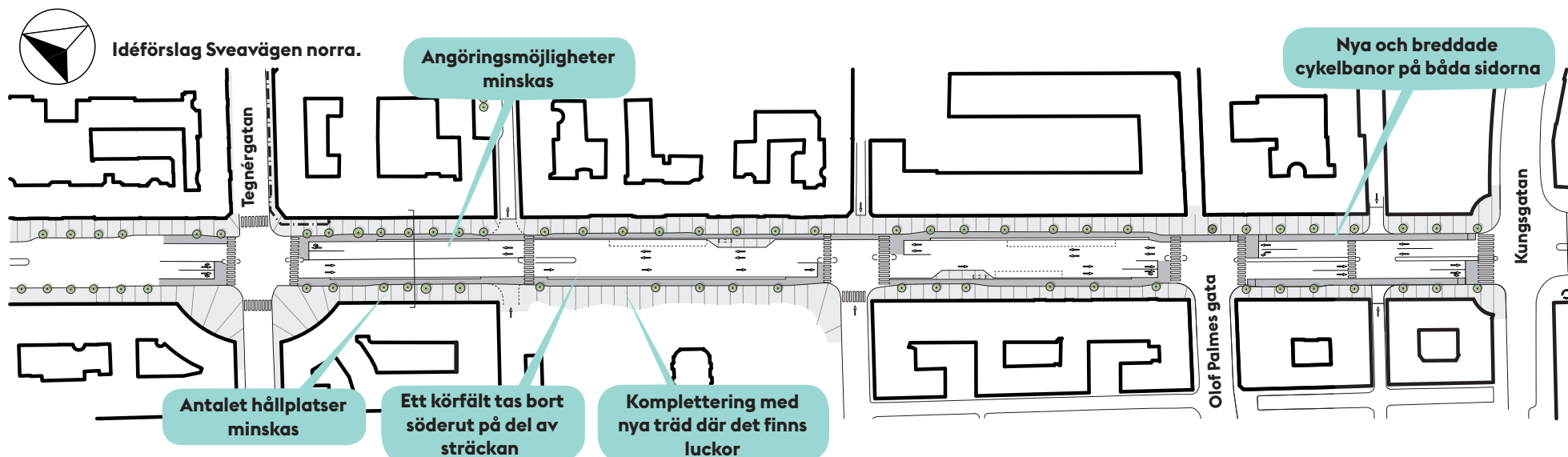
Idéförslag

Sveavägen norr om Kungsgatan skulle kunna få breddade och sammanhängande cykelbanor med bra standard, om ett körfält tas bort och angöringsmöjligheterna minskas. Antalet hållplatser skulle kunna minskas, och de kvarvarande byggas ut så att cykelbarna går bakom väntytorna. På grund av almsjukan behöver träden bytas mot en annan art, och växtbäddarna bör förbättras. Alléerna kan kompletteras där det finns luckor.

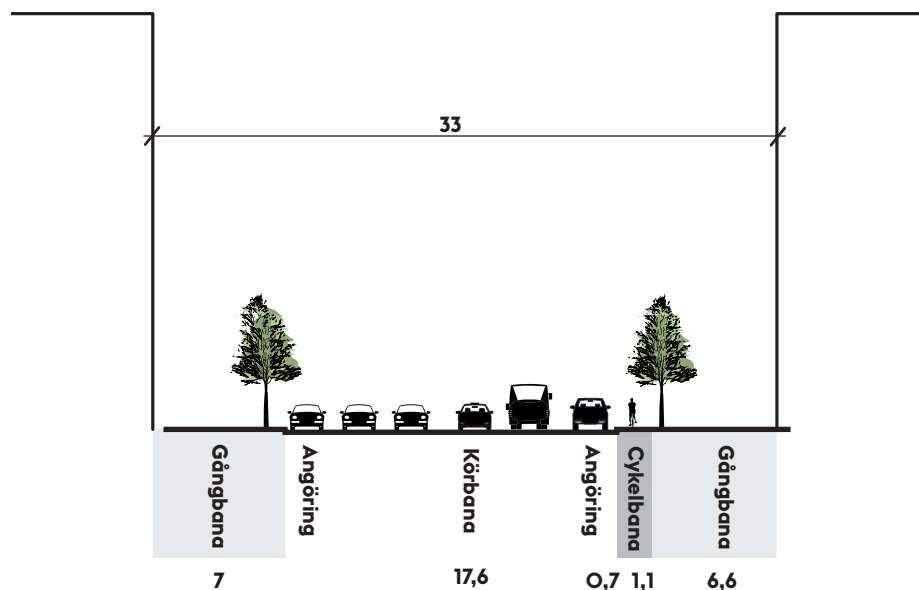
Att ta bort körfält påverkar biltrafikens framkomlighet negativt. För att bedöma effekterna behöver detta utredas. Även angöringsfrågorna behöver utredas.



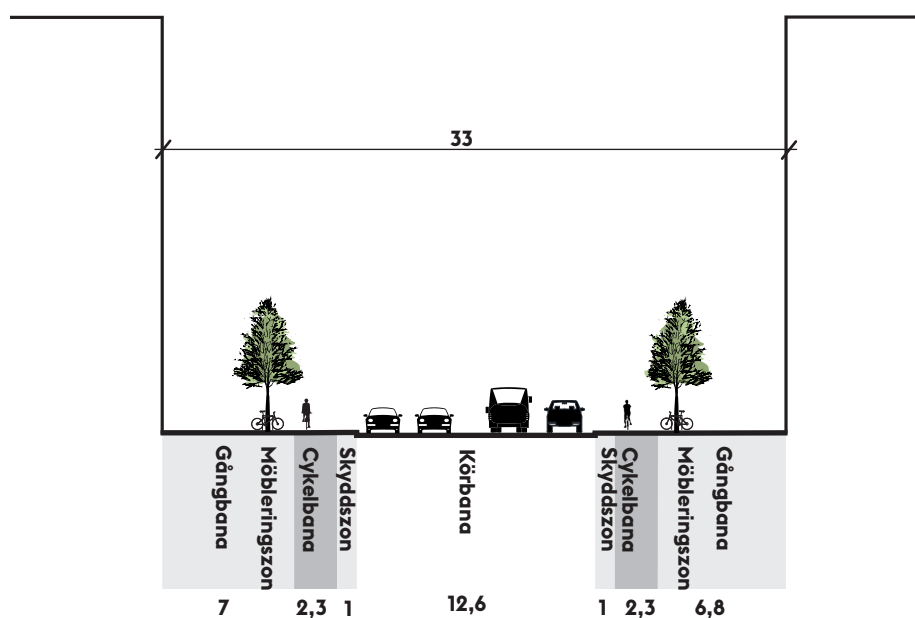
Sveavägen norr om Kungsgatan.



Befintlig sektion
Sveavägen.
Skala 1:400.



Ny sektion Sveavägen med
mer yta för cyklister.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Smala och osammanhängande cykelbanor.
- Många träd längs gatan är i dåligt skick och vissa har drabbats av almsjuka varför de behöver bytas ut.

Status

Utredning om förbättringar för cykeltrafiken startar 2017.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 70-90 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Tegelbacken



Idéförslag

Vid Tegelbacken skulle stora vistelseytor kunna skapas genom att minska dagens överdimensionerade trafikytor. Vid vattnet kan ett nytt torg i söderläge med bryggor vid vattnet skapas. Gång- och cykeltrafiken kan ges generösa ytor och passagera över gatorna kortas. Vid Centralpalatset, som idag är placerat som i en rondell, kan en bilfri miljö skapas längs vattnet och körbanan vid Rödbodtorget minskas. Bilar och bussar kan ledas förbi det nya torget via två T-korsningar, och busstrafiken får vanliga kantstenshållplatser istället för dagens terminallösning. En ny cykelbro

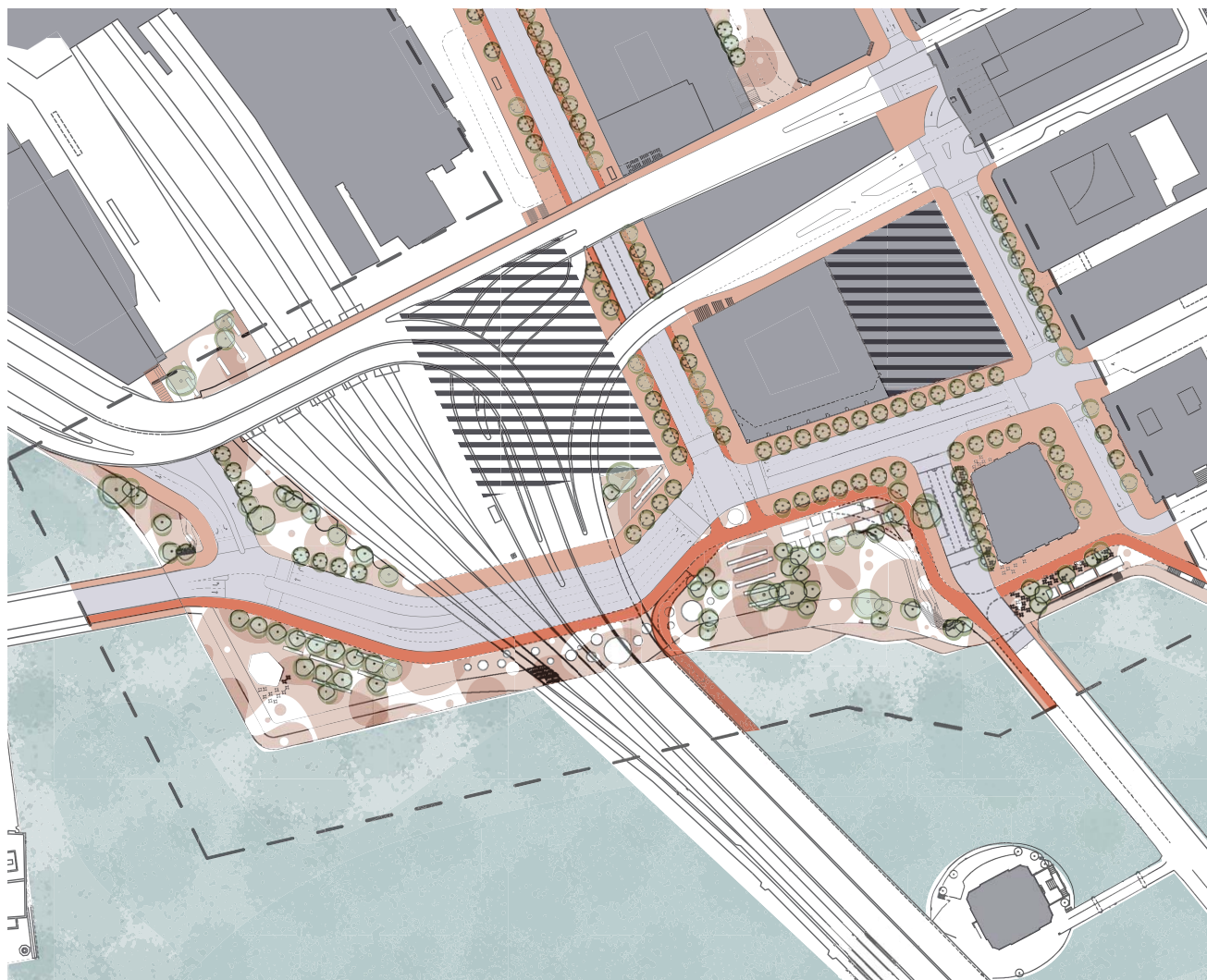


Folk vistas vid kajkanten nära Tegelbacken.

längs Centralbron skapar en snabb och gen väg till Gamla Stan och Södermalm. I Järnvägsparken kan ny bebyggelse stärka stråket längs Vasagatan, stärka platsbildningen kring det nya torget och dölja en del av bilramperna.

En uträtning av gatan under järnvägen har studerats. Det skulle kunna ge ännu större ytor för gång- och cykeltrafiken, men det bedöms ur teknisk och ekonomisk synpunkt vara mycket svårt. Att minska trafikytorna och ändra trafikföringen har viss påverkan på framkomligheten för bilar och bus-

sar. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.



Idéförslag Tegelbacken.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Överdimensionerade biltrafikytor.
- Bristfälliga kopplingar för gående och cyklister.
- Låga vistelsevärden.

Status

Rapport Södra Klara - förutsättningar och utvecklingspotential framtiden

Projektering pågår för cykelbanor på Vasagatan.

Utredning pågår om cykelbro öster om Centralbron.

Trafikverket genomför upprustning av tågbron och gångbron väster om Centralbron under 2017-2021.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 100-150 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn ✓



Befintlig situation.



Visualisering av idéförslag.

Tegnérgatan



Idéförslag

Tegnérgatan mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan skulle kunna få enkelriktade cykelbanor och en breddad gångbana med träd, om körbanan smaltas av till ett körfält och angöringen på ena sidan tas bort. En alternativ lösning som tillåter att angöring behålls på båda sidorna kan vara att endast ha cykelbana på norra sidan och behålla cykling i blandtrafik österut. Ytterligare en alternativ lösning som tillåter att två körfält

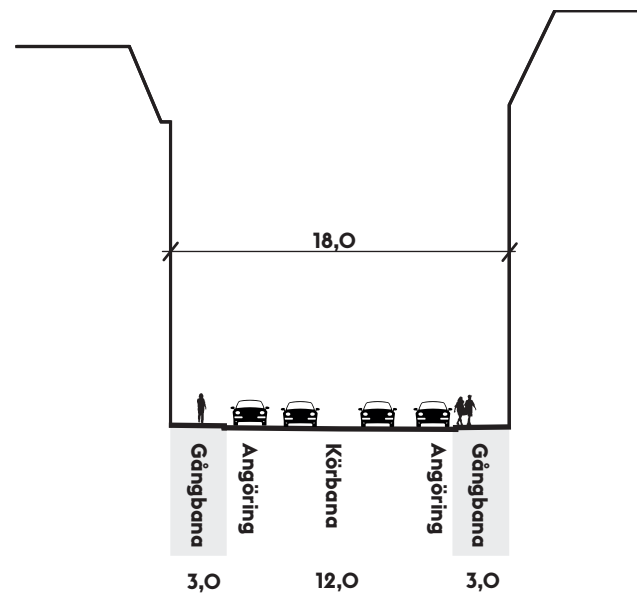


Tegnérgatan idag.

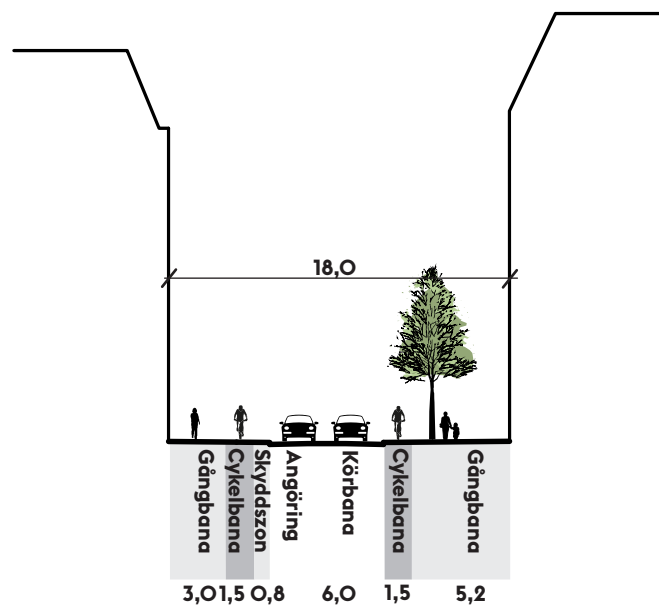
behålls kan vara en breddad gångbana med träd och borttagen angöring på ena sidan, med cykling i blandtrafik bara i ena riktningen som idag.

Att ta bort körfält påverkar biltrafikens framkomlighet negativt. För att bedöma effekterna behöver detta utredas. Även angöringsfrågorna behöver utredas.

Befintlig sektion
Tegnérsgatan.
Skala 1:400.



Ny sektion Tegnérsgatan
mot väster med generösare
gångytor, cykelbanor och
trädplantering.
Skala 1:400.



Nulägesbeskrivning

Brister

- Cykling i blandtrafik.
- Avsaknad av grönska och sittmöjligheter.

Status

Ingen utredning pågår.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 10-25 mkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik ✓
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn ✓



Exempel på tillfällig
möblering som skapar ökade
vistelsevärden.

Upplandsgatan



Idéförslag

För cykeltrafiken är Upplandsgatan ett stråk som förbinder Odenplan och Tegelbacken. För att underlätta cykling skulle enkla åtgärder kunna göras, såsom hastighetssäkring och väjningsplikt för trafik på tvärgatorna.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Inga åtgärder som främjar cykling.

Status

Ingen utredning pågår.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 1-5 mnkr.

Måluppfyllelse

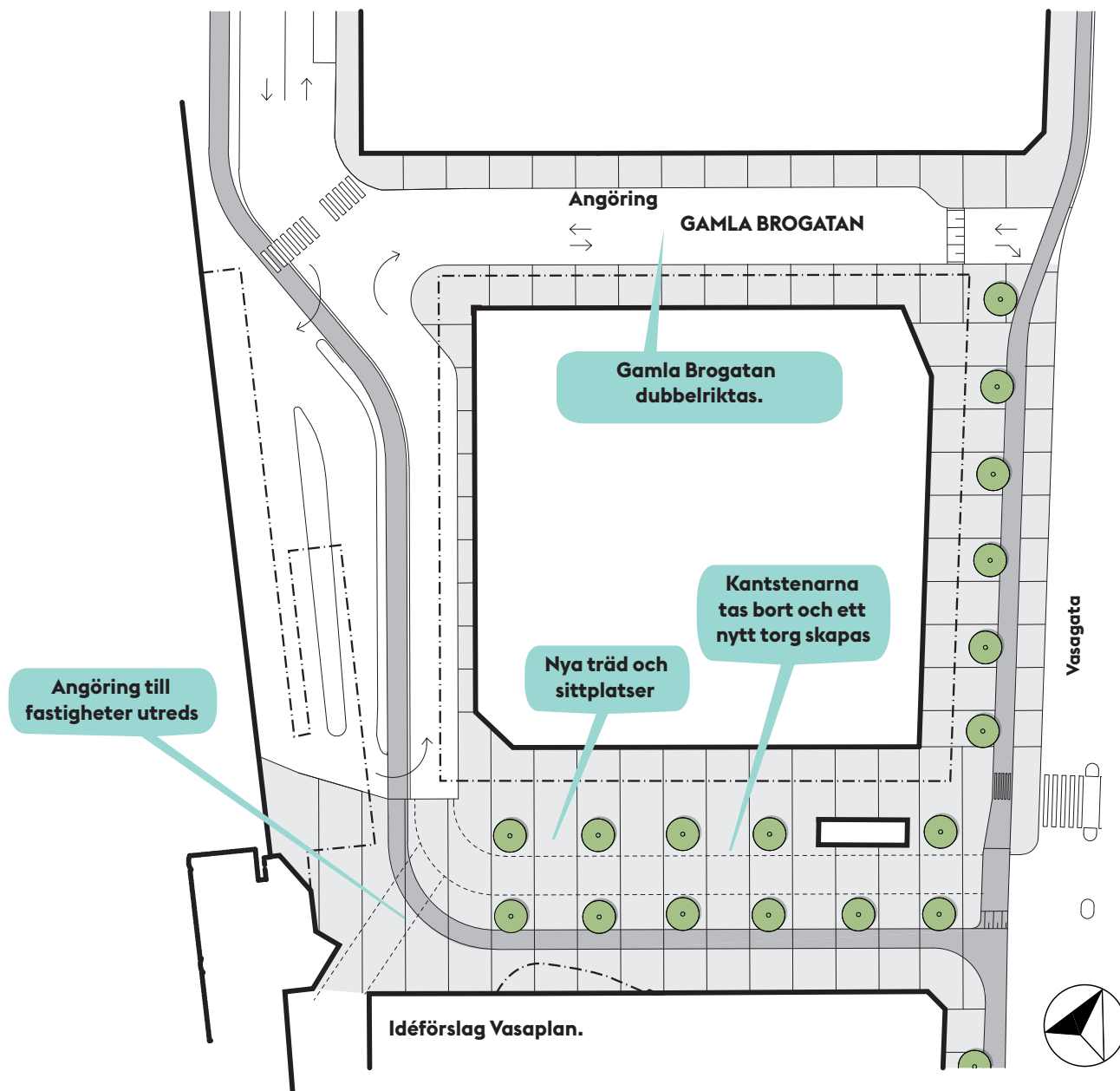
- Lättare och trevligare att gå
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla ✓
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer
- Bättre vistelsemöjligheter
- Fler gröna inslag
- Fler miljöer för barn

Vasaplan



Idéförslag

Vasaplan skulle kunna omvandlas till ett torg med träd, sittplatser, uteserveringar och cykelparkeringar. Angöringstrafik bör minimeras och fordon får framföras på gåendes villkor. För att kunna göra detta behöver biltrafiken från Östra Järnväggsgatan och arlandataxi mot Vasagatan hänvisas till Gamla Brogatan, som dubbelriktas.





Befintlig situation Vasaplan.

Nulägesbeskrivning

Brister

- Entré till staden med karaktär av baksida.
- Låga vistelsevärden.
- Brist på cykelparkering.

Status

Trafikeffekter studerade inom ramen för Vasagatans omdaning.

Kostnader

Uppskattad kostnad för projektet 20-30 mnkr.

Måluppfyllelse

- Lättare och trevligare att gå ✓
- Lättare, säkrare och snabbare att cykla
- Snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik
- Mer attraktiva stadsmiljöer ✓
- Bättre vistelsemöjligheter ✓
- Fler gröna inslag ✓
- Fler miljöer för barn

Referenser

1. AB Storstockholms lokaltrafik. Fakta om SL och länet. 2014.
2. Andersson Jönsson Landskapsarkitekter, Alessandro Ripellino Arkitekter, Grontmij. Södra Klara - förutsättningar och utvecklingspotential. 2015
3. Banverket. Citybanan i Stockholm Järnvägsplan. 2007
4. Boverket. Boverket.se. 2016
5. C/o City. Ekosystemtjänster i stadsplaneringen- en vägledning. 2014
6. City i Samverkan. Attitydundersökning. 2016
7. City i Samverkan. Kundflöde i City. 2011-2015
8. Dan Burden. 22 Benefits of urban trees. 2006
9. Henriksson, SLU/Boverket. Vegetation och ljudmiljö. 2011
10. Iterio. Vistelseanalys med kartmaterial Stockholms city. 2015
11. Movium, SLU. Hela staden, argument för en grönblå stadsbyggnad. 2013
12. New York City DOT. The economic benefits of sustainable streets
13. Oslo kommune. Lina Jankuviene, Oslo kommune, Bilfritt Byliv. 2016
14. Riksantikvarieämbetet. Riksentressen för Kulturmiljövården-Stockholms län (AB). 2002
15. Spacescape. Analys och plan för City. 2013
16. Spacescape. Cityanalys. 2012
17. Stockholm stad. Cykelplan. 2013
18. Stockholm stad. Gisdata
19. Stockholm stad. Start PM för planläggning av området kring Centralstationen. 2017
20. Stockholm stad. Stockholmskällan
21. Stockholm stad, SBK. Malmarna. 1969
22. Stockholms stad. En strategisk inriktning för bättre lev-
ranstrafik. 2014-2017
23. Stockholms stad. Framkomlighetsstrategin. 2012
24. Stockholms stad. Gångplan. 2016
25. Stockholms stad. Parkplan Norrmalm. 2015
26. Stockholms stad. Planbeskrivning Detaljplan delar av Hästskon 12 mfl. 2015
27. Stockholms stad. Program för City, samrådshandling. 2017
28. Stockholms stad. Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm. 2010
29. Stockholms stad. Stockholm bullerkarta 2016
30. Stockholms stad. Stockholm.se. 2017
31. Stockholms stad. Stockholms stads miljöprogram. 2016-2019
32. Stockholms stad. Trafikflödeskartor Stockholm. 2016
33. Stockholms stad. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad. Del 1 och 2. 2008-2010
34. Stockholms stad. Vision för City. 2012
35. Stockholms stad. Översiktsplan, samrådsförslag. 2016
36. Trafikverket. Trafikverket.se. 2017
37. Transportstyrelsen. STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). 2017
38. Tryggare Sverige. Trygghetsanalys Sergels torg 2014
39. Tyréns. Cykelparkering i Stockholm, inventering och behovsanalys. 2013
40. WSP. Biltrafiken i Stockholm City. 2015
41. WSP. Privatpersoners resande till och från Stockholms city, analys av RVU-data 2015 och 2004. 2016
42. WSP. Stockholms stads resvanor till handelsplatser. 2013
43. VTI. Vegetationens inverkan på luftmiljön. 2015
44. Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Luftkvalitetskartor. 2016.

Medverkande

Trafikkontoret

Kristofer Tengliden

Kristina Menyes

Tyréns

Kristina Glitterstam

Per Francke

White arkitekter

Anna Bernmark

Tove Jägerhök

Fotografier & illustrationer:

Lennart Johansson: Framsida, 16, 18, 19, 20, 24, 26, 30, 35, 36, 37, 38, 40, 46, 50, 51, 52, 54, 55, 61, 68, 69, 76, 79, 80, 93, 99, 103, 108, 110, 120, 127

White View: 72, 84, 96, 73, 85, 97

Stockholmskällan okänd: 7 tv, 48, 80

Stockholmskällan, Johan Källström: 7 th

Stockholmskällan Lennart af Petersens: 8, 9, 48

Kristofer Tengliden: 78, 106, 116

Kristina Menyes: 12, 122

Liselott Luhr: 91

Camilla Kappel: 112

Tove Jägerhök: 114, 125

Alessandro Ripellino Arkitekter: 118, 119

Creuna: 49

Andersson & Jönsson Landskapsarkitekter: 117

Sirje Spuhl: 81

Dinell Johansson: 58

Övriga illustrationer: White & Tyréns



Vistelse på Norra Bantorget