



Christina Durling
Kommunikation
08-508 465 66
christina.durling@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-05-24

Oxenstiernsgatans framtida utformning

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Oxenstiernsgatans utformning.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

Stockholm växer och en av stadens större stadsutvecklingsprojekt är den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Den växer nu fram snabbt och med den ökar kraven på ett effektivt resande. Staden och SL planerar gemensamt trafiken till och från stadsdelen med tanke på gående, cyklister, bilister men framförallt med en effektiv och miljövänlig kollektivtrafik. Lindarängsvägen och Oxenstiernsgatan blir ett av de viktiga stråken till och från stadsdelen och ner till centrum. Trafikkontoret har tagit fram förslag för Oxenstiernsgatans framtida utformning. Kontorets förslag skickades ut på kontorsremiss i mars med remissperiod till och med den 20 april. De inkomna remissvaren redovisas nedan samt kontorets förslag till beslut.

-
- Bilagor:** 1 Kontorsremissen
2 Sammanställning av remissvar
3 Inkomna yttranden



Bakgrund

I och med att SL planerar en fortsatt utbyggnad av Spårväg City behöver Trafikkontoret ta fram en ny gestaltning och utformning av de gator som ska trafikeras av spårvägen. Nästa steg är en fortsatt utbyggnad från Djurgårdsbron till Frihamnen. De gator som är aktuella för denna etapp är Strandvägen, Oxenstiernsgatan samt Lindarängsvägen.

Spårväg City är en modern stadsspårväg som är tänkt att gå genom centrala Stockholm. En första etapp från Sergels Torg till Waldemarsudde byggdes 2009-2010 och trafikeras med moderna spårvagnar i reguljär trafik. SL planerar en fortsatt utbyggnad av Spårväg City från Djurgårdsbron, via Frihamnen och vidare till Ropsten där den sammankopplas med Lidingöbanan. Spårvägen kommer att få en väsentlig roll att förse den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden med effektiv och miljövänlig kollektivtrafik. Trafikkontoret kompletterar sträckan med planer för fungerande trafik även för cyklister, gångtrafikanter och bilister.

Förslagen som presenteras i kontorsremissen gäller Oxenstiernsgatan där förutsättningarna har ändrats på grund av att kontoret i höstas tvingades ta ner den stora eken som stod i gatans mitt, på grund av att den var i mycket dåligt skick.

Sträckan över Oxenstiernsgatan kan utformas på olika sätt med olika resultat och Trafikkontoret har presenterat dessa förslag för verksamheterna, fastighetsägarna och de boende i området.

Oxenstiernsgatans utformning

Trafikkontoret har sänt ut tre förslag på remiss. Alla utformade utifrån ett antal grundkrav. Kontoret presenterade i kontorsremissen olika förslag till utformning och gestaltning av Oxenstiernsgatan och för möjlig ny- och återplantering av träd. Den aktuella sträckan är från korsningen vid Berwaldhallen vid Dag Hammarskjölds väg fram till rondellen vid Valhallavägen.

En god gestaltning

Oxenstiernsgatan kan idag bitvis upplevas som karg och steril. I samband med att spårvägen dras fram görs en översyn av hela gatans utformning och ett helhetsgrepp tas gällande gestaltning. Målet är att skapa en tilltalande gata som ger ett stadsmässigt och funktionellt intryck.

En god gatuutformning karaktäriseras av en konsekvent gatusektion och en harmonisk linjeföring med så raka kantstenslinjer som möjligt. Det är även

önskvärt att inrymma trädrader. Träd och annan vegetation är värdefulla ur många aspekter, inte minst genom att tillföra årstidsvariation i en för övrigt statisk miljö. I samma zon som träden finns även möjlighet att placera utrustning i form av t.ex. soffor, skyltar och stolpar för belysning och kontaktledningar. Enhetlighet eftersträvas gällande material och utrustning.

Vägledande för utformning och möblering av hållplatser och kringliggande ytor är det gestaltningsprogram som gemensamt togs fram av Stockholms stad och SL i december 2010.

Grundförutsättningar och bedömningskriterier

Trafikkontoret har tittat på tre alternativ till utformning av Oxenstiernsgatan och som presenterades i kontorsremissen. Samma grundförutsättningar gäller för samtliga förslag och de beskrivs enligt nedan:

- Två körfält i varje riktning, ett reserverat för kollektivtrafik och ett för övrig trafik. Reserverade körfält för kollektivtrafik är en förutsättning för att kunna upprätthålla en effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik på stornätet i enlighet med den av staden och SL framtagna Stornätsstrategin. Körfält med blandtrafik är inte ett alternativ då detta skulle hindra framkomligheten för spårväg och bussar.
- I enlighet med Stockholms stads föreslagna Cykelplan behövs ett dubbelriktat cykelstråk om 3 meter. Cykelbanan kommer utgöra en del av huvudstråken från Norra Djurgårdsstaden till centrala Stockholm. Stråket behöver dessutom byta sida någonstans på sträckan och det lämpligaste och säkraste stället är i höjd med Karlavägen där det ändå behövs en signalreglering.
- Mellan parkeringsraden och cykelbanan behövs ett säkerhetsutrymme om minst 0,8 meter för att klara av öppnade bildörrar samt i- och urlastning utan att komma i konflikt med passerande cyklister.
- På bägge sidor behövs tillräckliga gångytor för gående i området (2,5 meter).
- Utöver detta behövs utrymmen för att klara angöring till fastigheter, inklusive lastplatser och viss parkering.



- Spårvägsanläggningens utformning styrs av gatans utformning i plan och profil, men också av de geometriska kraven på spåren och plattformarna. För god åkkomfort eftersträvas rakast möjliga dragning och stora radier. En plattform behöver ligga på en raksträcka och vara minst 60, men helst 65 meter lång och minst 2,5 meter bred. Dock minst 3,5 meter bred på en del av längden.
- Eftersom plattformsavståndet söderut mot Djurgårdsbron är betydligt större än norrut mot Hakberget, så är det önskvärt med ett plattformsläge söder om korsningen Karlavägen. Framförallt är avståndet till Berwaldhallen viktigt så att det inte blir för långt.
- Om träd ska placeras nära spåranläggningen så får inga grenar finnas i ett område närmast spåren (5 meter brett och 7 meter högt räknat från centrum av respektive spår).
- Samtliga anläggningar behöver klara Stockholms stads och SL:s tillgänglighetskrav för personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret bedömer det inte möjligt att återplantera den så kallade "lilla eken" i gatumitt. Anledningen till detta samt lämpliga platser att återplantera trädet presenteras på sidan 12 i remissen.
- En annan styrande förutsättning är det betongdäck som finns under Radiohustorget. Däcket har begränsad bärighet och tål inte full trafikbelastning. Gatan kan därför inte läggas ovanpå däcket. Gång- och cykeltrafik kan läggas på däcket.

Analys och bedömning

Trafikkontoret har erhållit 27 yttranden av kontorsremissen. Många har varit väl genomarbetade och kreativa och samtliga yttranden och förslag har bedömts enligt ovan redovisade grundförutsättningar och kriterier.

Samtliga inkomna yttranden sammanfattas i bilaga 2 samt bifogas även i sin helhet i bilaga 3.

Följande remissinstanser förordar Trafikkontorets förslag "Samlad hållplats"

Yttrande nummer 7 Vasakronan AB
Yttrande nummer 8 Brf Gärdet
Yttrande nummer 9 Brf Rekryten 7
Yttrande nummer 10 Skönhetsrådet
Yttrande nummer 11 Sveriges Radio Förvaltnings AB
Yttrande nummer 12 AB Storstockholms Lokaltrafik
Yttrande nummer 21 Privatperson
Yttrande nummer 24 Stadsbyggnadskontoret

Följande remissinstanser förordar Trafikkontorets förslag "Samlad hållplats" men med egna tillägg

Yttrande 14 (Östermalms SDF) förordar Trafikkontorets alternativ "Samlad hållplats" men önskar se det i kombination med ett gatuträd centralt placerat mitt i gatan. En placering av ett stort träd centralt i gatan samtidigt med trädrader på båda sidor av gatan är inte möjligt enligt grundkriterierna för kontorsremissen. Förslaget kräver sannolikt att spårvägen i någon utsträckning går i blandtrafik. En viktig planeringsförutsättning för spårvägen är att den i hela sin sträckning ska gå i reserverat kollektivtrafikkörfält för att uppnå önskad medelhastighet och därmed vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. I yttrandet ifrågasätts även om det fria rummet är rätt redovisat. Måttet för det grenfria utrymmet som satts som grundförutsättning är 5 meter brett och 7 meter högt räknat från centrum av respektive spår. Det är en kombination av det fria rummet för spårvagnen och säkerhetsavståndet till kontaktledningen som regleras av elsäkerhetsföreskrifterna som gäller vid nyanläggning av spår.

Yttrande nummer 5 (Lillemor och Bo Sillén) förordar Trafikkontorets förslag "Samlad hållplats" men har även ett avvikande förslag med dubbla spår på östra sidan. En utformning med spårvägen på eget utrymme längs Oxenstiernsgatans östra sida har studerats och tidigare avförts. Utformningen innebär låg framkomlighet och tillgänglighet för alla trafikslag, även för spårvägen. Spåren med dubbelriktad spårvägstrafik korsar flera trafikströmmar längs sträckan. Utformningen av Dag Hammarskjölds väg, Oxenstiernsgatan, Taptogatan och Valhallavägen påverkas, där extra körfält behövs i flera punkter. En sidoförlagd



spårväg på egen banvall längs sträckan ger mer karaktär av tvärbana än cityspårväg. Det skulle behövas ett stängsel som skyddar mot korsande gångtrafik, vilket även gör barriären synlig. Alternativet innebär ett brett gaturum med stora trafikytor, där det inte finns någon yta att plantera nya träd.

Följande remissinstanser redovisar egna förslag

Förslag i yttrande nummer 3 benämnt "Kurbits". Förslaget innebär en mindre park samt vistelseyta i mittrefugen. Förslaget förutsätter att spårvägen norrut går i blandtrafik på sträckan mellan Karlavägen och Hakberget. En viktig planeringsförutsättning för spårvagnen är att den i hela sin sträckning ska gå i reserverat kollektivtrafikkörfält för att uppnå önskad medelhastighet och därmed vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Dessutom anser kontoret att anläggandet av en vistelseyta mitt i gatan med obefintliga skyddsavstånd till rörlig trafik inte är lämpligt av trafiksäkerhetsskäl. Förslaget uppfyller inte grundkriterierna för kontorsremissen vad gäller blandtrafik samt kraven på trafiksäkerhet.

Förslag i yttrande nummer 17 benämnt "Caféket". Förslaget bygger på att ha en vistelseyta i mittrefugen med två planterade fullstora ekar samt ett café. Förslaget uppfyller inte kriterierna för blandtrafik eller trafiksäkerhet. Att ha en vistelseyta mitt i gatan med obefintligt skyddsavstånd till rörlig trafik är inte lämpligt av trafiksäkerhetsskäl.

Förslag i yttrande nummer 23 benämnt "Aqua". Förslaget liknar yttrande nummer 3 där en park och vistelseyta föreslås i mittrefugen. I detta förslag föreslås även en vatteninstallation samt en längsgående mur. Förslaget förutsätter att spårvägen norrut går i blandtrafik på sträckan mellan Karlavägen och Hakberget. Kontoret anser att anläggandet av en vistelseyta mitt i gatan inte är lämpligt av trafiksäkerhetsskäl. Förslaget har en låg mur mot körytorna men kontoret bedömer att höjden på murarna inte är tillräcklig för att förhindra oönskade passager till och från vistelseytan. Murarna är dessutom att betrakta som höga hinder för rörlig trafik och behöver läggas med ett tillräckligt skyddsavstånd. Utifrån bifogad skiss är det svårt att avgöra om tillräckligt avstånd kan uppnås. Kontoret anser även att murarna utgör ett hinder i tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Förslaget uppfyller inte grundkriterierna för remissen vad gäller trafiksäkerhet, blandtrafik samt stadens krav för tillgänglighet.

Följande yttranden stöder förslaget i yttrande nummer 3:

Yttrande nummer 4 Per Schönning
Yttrande nummer 6 B Lagerqvist och H Stjernevall, Miljöf. Ekens Vänner
Yttrande nummer 16 Per Schönning
Yttrande nummer 18 Privatperson
Yttrande nummer 19 Johan Strömstedt, Miljöföreningen Ekens Vänner m.fl.
Yttrande nummer 20 Birger Eneroth
Yttrande nummer 22 Johan Strömstedt
Yttrande nummer 25 Per Schönning
Yttrande nummer 26 Bo Lagerqvist, Miljöföreningen Ekens Vänner

Övriga yttranden

Yttrande nummer 27 Djurgårdens Hembygdsförening Efter remisstidens utgång inkom Djurgårdens Hembygdsförening med ett yttrande vilket stöder Trafikkontorets remissförslag ”Tidigare samrådsförslag”.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Spårväg Citys fortsatta utbyggnad till Norra Djurgårdsstaden planeras utifrån förslaget ”Samlad hållplats”.

Detta förslag innebär att kollektivtrafiken trafikerar reserverade körfält i gatumitt och säkerställer på så sätt bättre framkomlighet. Detta förslag innebär också rent estetiskt ett mer symmetriskt gaturum med raka kantstenar och trädrader på båda sidor.

Plattformarna läggs söder om korsningen Karlavägen. För att få bästa möjliga gatuutformning med en trädrad på Oxenstiernsgatans västra sida kan plattformarna inte saxas. Plattformslaget medför att gångavståndet till Berwaldhallen minimeras och att antalet passager för gående över spåren hålls nere och ger på så sätt bättre trafiksäkerhet.



Biltrafiken har ett körfält i varje riktning samt ett vänstersvägande körfält norrifrån in mot Radiohustorget. På sträckan finns en obevakad gångpassage och ett signalreglerat övergångsställe.

Parkering och angöring till fastigheterna på östra sidan av Oxenstiernsgatan placeras norr om Karlavägen och på västra sidan både norr och söder om Karlavägen. Lastplats och taxiangöring kan inrymmas på östra sidan direkt norr om Karlavägen.

Cykeltrafiken får fullgod standard på sträckan enligt stadens nya föreslagna Cykelplan. En ny trädrad är möjlig på västra sidan vilket skulle vara positivt för gaturummet samt ge skydd för gående och cyklister. I zonen på västra sidan ryms förutom träd även annan möblering som exempelvis cykelställ och kontaktledningsstolpar. För gående och cyklister skapar möbleringszonen dessutom distans till den rörliga trafiken vilket ökar trygghetskänslan.

Kapaciteten i trafiksignalen påverkas positivt av att vänstersvägande fordon kan gå samtidigt med de gående på övergångsstället söder om korsningen.

Trafikkontoret föreslår att en ny ek planteras i närområdet. Remissvaren har visat att det finns fler aspekter att ta hänsyn till vad gäller placeringen av den lilla eken eller ett nytt fullstort träd. Flera olika förslag på återplanteringsplatser har angivits i remissvaren. Trafikkontoret föreslår därför att denna fråga utreds vidare och att detta görs efter det att SL:s järnvägsplan är fastställd. Gemensamt för förslagen till nya planteringsplatser är att goda växtbetingelser kan skapas och att det finns goda förutsättningar för träd att utvecklas på ett naturligt sätt, utan beskärning. Det ska också finnas möjlighet att skapa attraktiva platser med sittmöjligheter intill trädet.

Slut