

**Handläggare**  
Stina Airijoki  
08-508 26 063

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-06-11

## Omreglering till gågator i Norra Klara.

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till omreglering av Bryggargatan, Klara Norra Kyrkogata och Målargatan (inklusive Korgmakargränd) i Norra Klara till gågata.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner omreglering av Bryggargatan, Klara Norra Kyrkogata och Målargatan (inklusive Korgmakargränd) i Norra Klara till gågata.

Syftet med projektet är att med enkla medel, genom ny skyltning och borttagande av övergångsställen, omvandla Bryggargatan mellan Drottninggatan och Klara Norra Kyrkogata samt Klara Norra Kyrkogata och Målargatan (inklusive Korgmakargränd) mellan Kungsgatan och Bryggargatan till gågator. Gatorna är smala och används redan idag främst av gångtrafikanter.

Genom omreglering till enkelriktade gågator, med cykling tillåten i båda riktningar, skapas ett större system av gågator med förbindelse till dagens gågator Drottninggatan och Gamla Brogatan. Med sammanhängande gågator kan området utvecklas till ett mer

attraktivt offentligt rum och samtidigt ges företagen och handeln goda möjligheter att utvecklas. Det blir också enklare att gå och cykla. Dagens reglering i övrigt behålls. Inga parkeringar eller lastplatser berörs av förslaget.

### **Bakgrund**

Det finns goda möjligheter att förbättra kvaliteterna i Citys offentliga rum och i och med det skapa en än mer attraktiv del av staden. Norra delen av Klarakvarteren, mellan Vasagatan och Drottninggatan, samt Kungsgatan och Klarabergsgatan, är ett område där de urbana kvaliteterna i det offentliga rummet har potential att utvecklas, genom att skapa ett större sammanhängande system av gågator.

En gågata är en gata där utformning och reglering prioriterar gående och ger dem god framkomlighet. Gångator är ett bra sätt att förstärka en målpunkt eller ett kommersiellt stråk. Detta skulle ge goda förutsättningar för alla de verksamheter som finns lokaliserade i området och lockar många besökare till fots. Omregleringen av gatorna i Norra Klara ligger i linje med de två budgetuppdragen att arbeta för fler sammanhängande gångstråk som skapar ökade vistelsevärden och gör det enklare att promenera samt att utveckla arbetet med gågator, sommargångator och sommartorg med hög kvalitet.

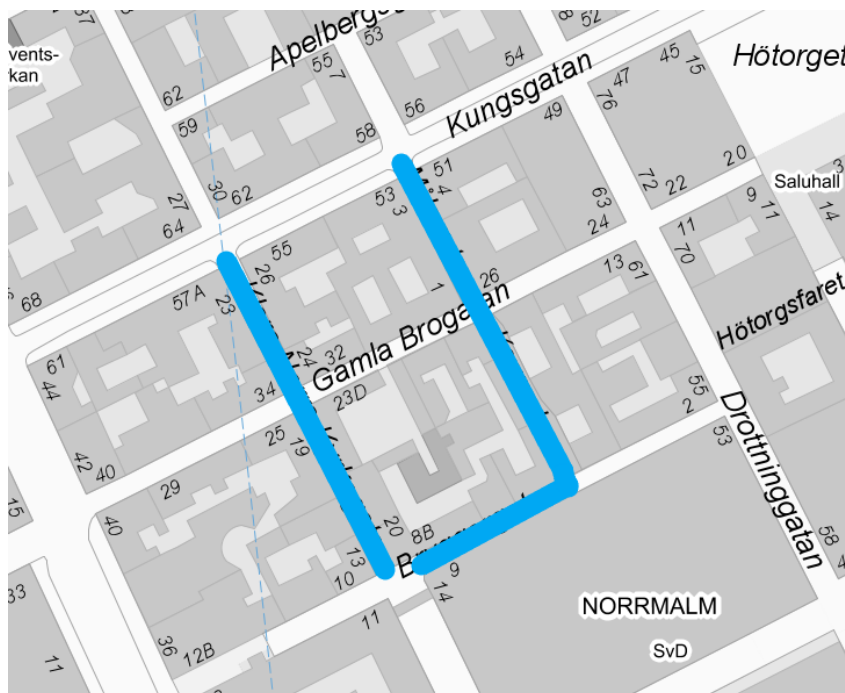
Enligt den av nämnden beslutade delegationsordningen för trafikkontoret kan kontoret fatta denna typ av beslut på delegation. I detta fall, då beslutet rör flera gator i stadens mest centrala del, har dock kontoret valt att låta nämnden ta ställning till förslaget.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med och City i samverkan, vilka företräder fastighetsägare och handel i området. Norrmalm stadsdelsförvaltning har informerats om förslaget.

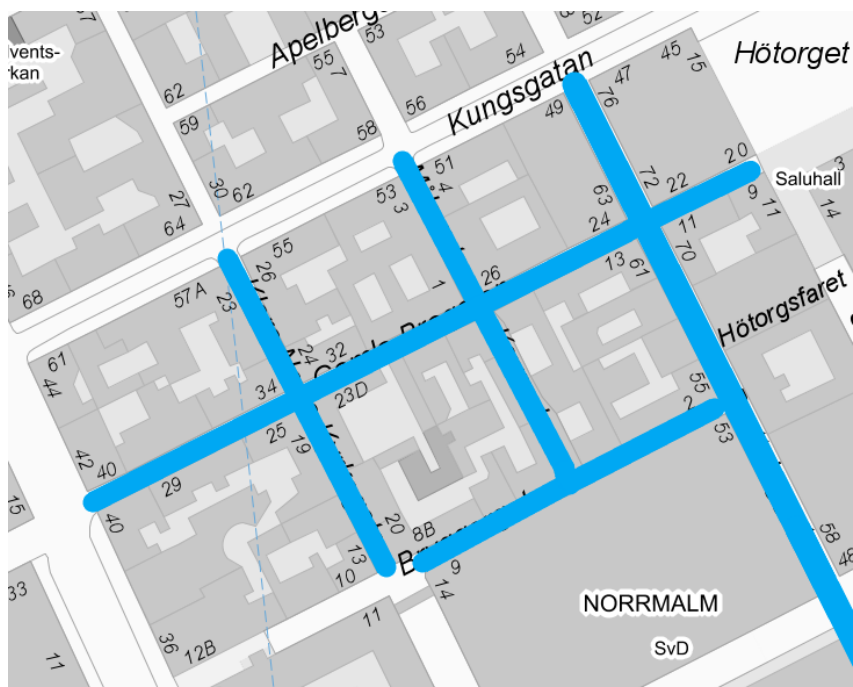
### **Mål och syfte**

Syftet med projektet är att, med enkla medel, omvandla Bryggargatan mellan Drottninggatan och Klara Norra Kyrkogata samt Klara Norra Kyrkogata och Målargatan (inklusive Korgmakargränd) mellan Kungsgatan och Bryggargatan till gågator (se figur 1 nedan).



Figur 1. Nya gågator föreslås i Norra Klara (blå markering) i anslutning till dagens gågator.

På detta sätt skapas ett större system av gågator med förbindelse till dagens gågator Drottninggatan och Gamla Brogatan (se figur 2 nedan).



Figur 2. Ett större system av gågator (blå markering) skapas i Norra Klara.

En gågata är en gata där utformning och reglering prioriterar gående och ger dem god framkomlighet. Motorfordon får förekomma för angöring och leveranser till bostads- eller verksamhetsentréer. Fordon (cyklar, bilar, m.fl.) får köras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Gångator är ett bra sätt att förstärka en målpunkt eller ett kommersiellt stråk. I Norra Klara finns goda möjligheter till ökad och bättre plats för vistelse samt att göra det snabbare och enklare att gå och cykla. Detta bidrar till ett mer attraktivt offentligt rum och ger samtidigt företagen och handeln goda möjligheter att utvecklas. Detta är positivt både för de som bor och arbetar här och för områdets många besökare.

### Befintlig situation

Norra Klara ligger omgivet av Kungsgatan i norr samt Vasagatan och Drottninggatan i väster respektive öster (se figur 3 nedan).



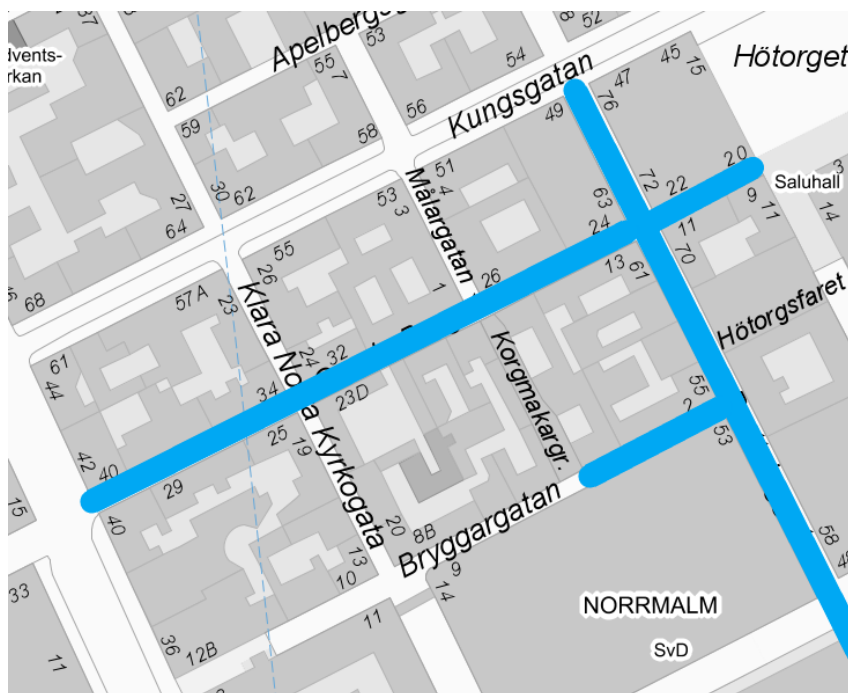
Figur3. Norra Klara ligger centralt i staden, vid den norra gränsen till City.

### Trafikföring och reglering

Gatorna i Norra Klara är smala och används redan idag främst av gångtrafikanter. De omges av Vasagatan, Kungsgatan och Drottninggatan som är huvudstråk för gångtrafik i City. Klara Norra Kyrkogata erbjuder en gen väg parallellt med Drottninggatan mellan Kungsgatan och de stora målpunkterna vid Sergels torg för både gående och cyklister. Vasagatan och Kungsgatan

utgör viktiga stråk för cykeltrafik. Vid Vasagatan finns anslutning till Centralstationen och Kungsgatan trafikeras av stombuss.

I Norra Klara finns redan idag ett system av gågator i form av Gamla Brogatan och del av Bryggargatan. Båda dessa har anslutning till stadens mest besökta gågata, Drottninggatan (se figur 4 nedan).



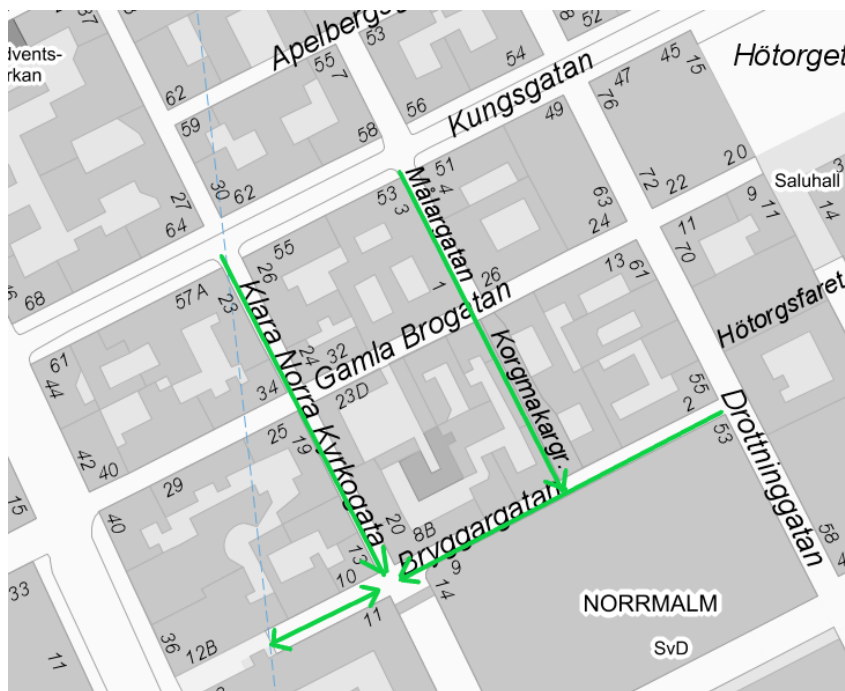
Figur 4. Dagens system av gågator i Norra Klara.

Gågatan Gamla Brogatan, men också Klara Norra Kyrkogata och Bryggargatan, som inte är reglerade som gågator, har många besökare till fots. De stora gångflödena bidrar till stadslivet och till att stadsdelen är ett attraktivt område i staden. För sammanställning av trafikflöden, se tabell 1 nedan.

Gångtrafik Norra Klara (gående per dygn)	
Klara Norra Kyrkogata	4 000
Gamla Brogatan	6 500
Bryggargatan	2 500
Cykeltrafik Norra Klara (cyklister per dygn)	
Gamla Brogatan	100
Motorfordonstrafik Norra Klara (fordon per dygn)	
Klara Norra Kyrkogata	300
Målargatan	600
Korgmakargränd	300
Bryggargatan	600

Tabell 1. Sammanställning av trafikflöden i Norra Klara.

Alla gatorna i området är öppna för allmän trafik, men trafikflödena är låga. Eftersom de är så smala är de reglerade med enkelriktad trafik med cykling tillåten i båda riktningarna (se figur 5). Västra delen av Bryggargatan tillåter dubbelriktad trafik, då den inte är öppen för fordon mot Vasagatan.



Figur 5. Gatorna i Norra Klara är enkelriktade för motorfordon (gröna pilar) men öppna för cykling i båda riktningar. Västra delen av Bryggargatan är dubbelriktad, men slutar i en vändplan före Vasagatan.

Samtliga gator är reglerade med stannandeförbud. Gatorna är i många fall så trånga att stillastående större fordon skulle hindra övrig trafik. Det finns inga parkeringar längs gatorna i Norra Klara, förutom på privat mark vid sidan av den allmänna körvägen, längs Korgmakargränd. Området har fyra markerade lastplatser, samt ytterligare några på privat mark invid Korgmakargränd.

### Utformning

Gamla Brogatan och Drottninggatan är attraktiva urbana stråk i staden, med många besökare. I bottenvåningarna finns lokaler med framförallt handelsverksamhet, som lockar besökare till området. Dessa gator är redan idag reglerade som gågator och utformade med ett golv i samma nivå från fasad till fasad (se figur 6 nedan).



Figur 6. Gamla Brogatan är en gågata med lokaler i bottenvåningarna.

Även Bryggargatan i kvarteret närmast Drottninggatan är idag reglerad och utformad som en gågata (se figur 7 nedan).



Figur 7. Bryggargatan mellan Korgmakargränd och Drottninggatan är redan idag reglerad och utformad som gågata.

Klara Norra Kyrkogata och Målargatan, samt Bryggargatan väster om Korgmakargränd har en traditionell utformning med köryta och gångbanor (se figur 8, 9 och 10 nedan). Gångbanorna på gatorna i Norra Klara är mycket smala och fordonstrafiken liten. Många gående använder därför hela gatans bredd att gå på. Det finns en del cyklister i området, men inget stort flöde.



Figur 8. Klara Norra Kyrkogata sedd från Kungsgatan, en traditionell gata med smala gångbanor.



Figur 9. Målargatan sedd från Kungsgatan, en traditionell gata med smal gångbana på ena sidan.





Figur 10. Bryggargatan sedd österut från Klara Norra Kyrkogata, en traditionell gata med smala gångbanor på var sida.

Målargatan övergår i Korgmakargränd, när den passerar genom fastigheten Lammet. Målargatan ändrar karaktär då den passerar i en arkad genom byggnaden (se figur 11 nedan). Gatan är privat fastighetsmark, men öppen för allmän trafik. Korgmakargränd kantas av parkering och lastplatser på privat mark.



Figur 11. Korgmakargränd passerar genom fastigheten Lammet och är öppen för allmän trafik.

### Åtgärdsförslag

Dagens trafikreglering i Norra Klara är inte anpassad efter att gatorna används främst av gångtrafikanter. Gamla Brogatan är en

livlig gågata i Norra Klara, med anslutning till Drottninggatan i öster. Även det östligaste kvarteret av Bryggargatan är reglerat som gågata. Genom att på ett enkelt sätt omvandla Klara Norra Kyrkogata, Målargatan (inklusive Korgmakargränd) samt Bryggargatan till gågator, skapas ett större sammanhängande system av gågator (se figur 2 tidigare i detta ärende).

Det faktum att dessa gator redan idag används främst av gående samt närheten till gångstråken på Drottninggatan, Kungsgatan och Vasagatan med Centralstationen innebär att det finns potential även för dessa gator att få folkliv. Det skulle bidra till en positiv utveckling av det offentliga rummet och ge bättre förutsättningar för alla dem som redan går i området. Ett ökat stadsliv ökar områdets attraktivitet.

#### **Reglering av gågatuområdet**

Förslaget innebär att det område som idag är reglerat som gågata kommer fortsätta vara det. Dessutom läggs anslutande gator till, så att systemet av gågator i Norra Klara utökas.

Bryggargatans del mellan Klara Norra Kyrkogata och Vasagatan behåller samma reglering som idag, då motivet för ny reglering till gågata inte finns här. Denna del av Bryggargatan är en dubbelriktad återvändsgata med gångbanor. Gatan ansluter till lastfar och garage på var sida. Trafiken domineras av större leveranser till och från garage och fastigheter (se figur 12 nedan). I änden av Bryggargatan mot Vasagatan är det sedan tidigare en genomgående gångbana och en entré till tunnelbanan. Även Bryggargatans korsning med Klara Norra Kyrkogata används som vändplan för vändande trafik. På denna yta är behovet av en tydligt uppdelad trafikmiljö stor och därför bibehålls nuvarande reglering.



Figur 12. Västra kvarteret av Bryggargatan mot Vasagatan föreslås inte ingå i det nya gågatuområdet. Gatan är en återvändsgata med anslutning till lastfar och garage med mycket leveranstrafik.

De nya gågatorna behåller samma enkelriktningar som idag. Möjligheten att cykla i båda riktningar behålls. Även stannande-förbudet blir detsamma som idag. De lastplatser som finns blir kvar på samma platser.

#### Utformning av gågatuområdet

Förslaget innebär att dagens utformning av gatorna blir kvar. Omvandling till gågatuområde sker genom ny skyltning och borttagande av de övergångsställen som finns på gågatorna.

Entréerna till gågatuområdet är viktiga för att tydligt signalera att gågata börjar för alla trafikanter. Entréerna till området från Kungsgatan i norr vid Klara Norra Kyrkogata och Målargatan har redan beslutats byggas om under året med genomgående gångbanor längs med Kungsgatan, inom ramen för stadens tillgänglighetsarbete. Detta bidrar till tydliga entréer till gågatuområdet (se figur 13 nedan).



Figur 13. Dagens anslutningar från Kungsgatan vid Målargatan till vänster i bild och Klara Norra Kyrkogata till höger, byggs om till tydliga entréer med genomgående gångbanor längs med Kungsgatan.

I söder utgör Bryggargatan gränsen till gågatuområdet i Norra Klara (se figur 14 nedan). Gågatan längs Bryggargatan förlängs västerut ner till korsningen med Klara Norra Kyrkogata. Var gångatan börjar och slutar, markeras med väl synliga gågatuskyltar i korsningen. Övergångsställen tvärs nya gågator tas bort. Bryggargatan väster om Klara Norra Kyrkogata ingår ej i gågatuområdet.



Figur 14. Bryggargatan, här sedd västerut mot Vasagatan i korsning med Klara Norra Kyrkogata, utgör områdets gräns i söder. Bryggargatan bortom denna korsning behåller dagens reglering.

Längs med Gamla Brogatan, som redan idag är gågata, finns markering för ett övergångsställe i korsningen med Klara Norra Kyrkogata (se figur 15 nedan). Övergångsstället fyller ingen funktion, då fordon ändå har väjningsplikt mot gående på gågata och gående får använda hela gatan. Markeringen, som är utförd med gatsten, kommer att tas bort i samband med omregleringen.



Figur 15. Övergångsställesmarkeringen längs med Gamla Brogatan tvärs Klara Norra Kyrkogata tas bort i samband med omregleringen.

### **Möjlig fortsatt utveckling av gågatuområdet**

Sedan en tid tillbaka förs en dialog med fastighetsägare kring en upprustning av dagens gågata Gamla Brogatan i centrum av Norra Klara. Detta kan genomföras under förutsättning av en hög grad av privat finansiering. Dialogen fortsätter och kan utökas till att gälla fler delar av det område i Norra Klara som föreslås ingå i gågatuområdet. Möjligheten att byta beläggning och anpassa belysningen kan bidra till en mer attraktiv miljö för gående och en tydligare identitet som gågata.

### **Konsekvenser**

En gågata är en gata där utformning och reglering prioriterar gående och ger dem god framkomlighet. Motorfordon får förekomma för angöring och leveranser till bostads- eller verksamhetsentréer. Fordon (cyklar, bilar, m.fl.) får köras i högst gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

### **Gångtrafik**

Gående får med detta förslag bättre framkomlighet. Dagens gator är trånga och gångbanorna för smala för att rymma flödet av gångtrafikanter. Därför använder gående redan i dag hela gatans bredd för att gå. Den nya regleringen till gågata stämmer bättre överens med hur gatorna redan används. En reglering till gågata innebär också att fordonstrafiken måste anpassa sin hastighet till gångfart och väja för gående.

### **Cykeltrafik**

Förslaget innebär att cyklister måste hålla gångfart och väja för gående. I övrigt blir det ingen förändring för cykeltrafiken. Cyklister har fortsatt god framkomlighet på gator med lite övrig trafik. Möjligheten att cykla i båda riktningar på enkelriktade gator behålls.

### **Biltrafik**

Förslaget bedöms ha mycket små konsekvenser för motorfordonstrafiken. Flödet av bilar i området är litet och dessa måste redan idag anpassa sin hastighet till de trånga gatorna med många gående. De enkelriktningar som finns idag behålls.

### **Parkering och leveranser**

Det finns inga parkeringar i området idag, förutom på privat mark i anslutning till Korgmakargränd. Detta blir oförändrat i förslaget. Omreglering till gågata påverkar inte möjligheten för leverans- trafik negativt. De lastplatser som finns idag behålls på samma platser.

### **Tidplan**

Om nämnden fattar beslut om omreglering i juni 2020, kan en omreglering till gågator genomföras under sommaren 2020.

### **Ekonomi**

Omregleringen kommer att genomföras med enkla medel, genom skyltning av gågata och borttagande av övergångsställen på dessa. Utgiften för detta uppskattas till 0,1 mnkr. Projektet ryms inom kontorets budget för året. Projektet bedöms inte bidra till ökade driftkostnader.

### **Risk**

Då omfattningen av projektet är litet och de åtgärder som föreslås är enkla, bedöms också riskerna som små. Samråd har hållits med City i samverkan, som företräder fastighetsägare och handel i området och dessa ställer sig positiva till förslaget.

### **Slut**