

# TRAFIKPLAN FÖR KUNGSHOLMEN



maj 2001  
Remissutgåva

S

GATU- OCH  
FASTIGHETSKONTORET

---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
Riktlinjer.....	3
Allmänt .....	3
<b>Exploatering .....</b>	<b>4</b>
Nordvästra Kungsholmen .....	4
<b>Fordonstrafik.....</b>	<b>5</b>
Gatumiljö och trafiksäkerhet.....	5
Kungsholmstorg .....	5
Avstängning av Essingepåfarten från Lilla Essingen .....	5
Stora Essingen.....	6
Dubbelriktning av gator.....	6
Befintliga avstängningar.....	7
Borttagande av trafikrestriktioner .....	8
<b>Cykeltrafik .....</b>	<b>10</b>
Gamla Essinge Broväg.....	10
Cykelbana till och från Gröndal .....	10
Norr Mälarstrand.....	11
St Eriksgatan.....	11
<b>Parkering .....</b>	<b>11</b>
<b>Kostnader .....</b>	<b>11</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>12</b>
Gatumiljö - och trafiksäkerhetsåtgärder.....	12
Fordonstrafik .....	12
Cykelåtgärder .....	13

## BAKGRUND

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade 2000-10-31 ett av kontoret framlagt förslag till trafik- och gatumiljöplan för Östermalm. Nämnden fattade då beslut om ett antal trafikförändringar på Östermalm. Kontoret fick också i uppdrag att omarbete övriga trafik- och gatumiljöplaner för innerstaden enligt samma principer som i nämndens beslut angående Östermalm. Beslutet omfattar huvudsakligen följande frågor:

- ? Nya parkeringsanläggningar på tomtmark och möjligheterna att i samband därmed minska gatuparkeringen.
- ? Möjligheter att öppna avstängda gator.
- ? Införande av andra begränsningar.
- ? Dubbelriktning av gator med tillräcklig bredd.
- ? Utbyggnad av cykelbanor/cykelfält.

## Riktlinjer

I nämndens beslut rörande trafiken på Östermalm ges följande riktlinjer för omarbetningen av övriga trafik- och gatumiljöplaner i innerstaden:

- ? Framkomligheten ökas för alla trafikantgrupper genom att öppna enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt särskilt beakta en god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- ? Säkerheten för de oskyddade trafikanterna ökas.
- ? Gatumiljön förbättras genom trädplanen och ökad parkering på tomtmark.
- ? Cykelbanor/fält byggs ut enligt den kompletterade Cykelplan 98.

## Allmänt

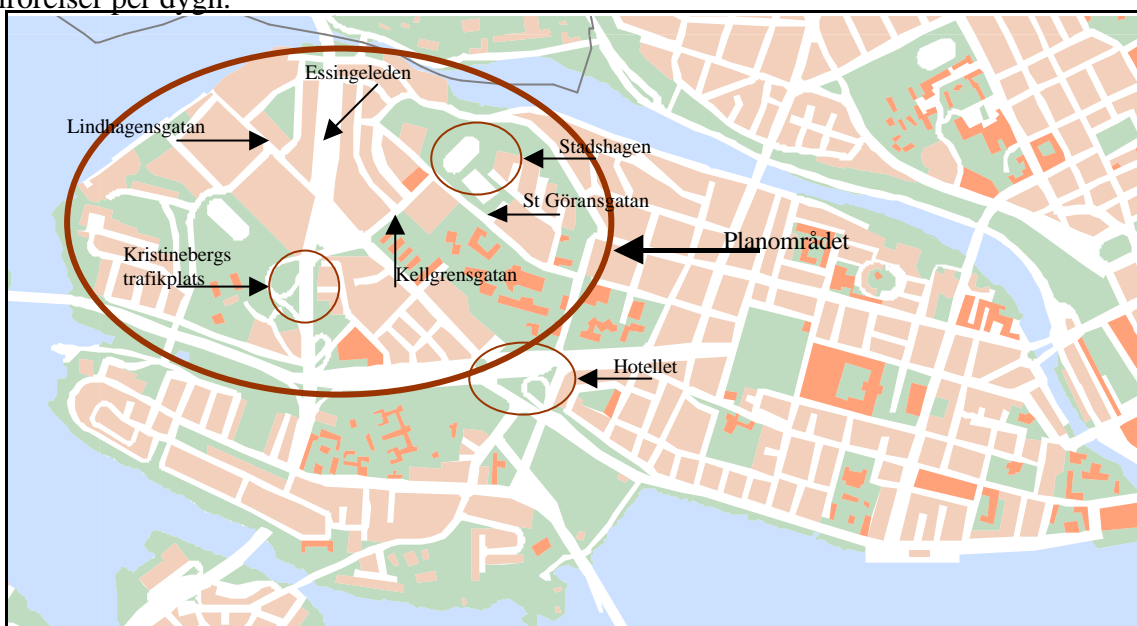
Planens tidshorisont är ca fem år. För Kungsholmens del är de stora trafikstrukturerande åtgärderna inom exploateringsområdet för Nordvästra Kungsholmen. Gatu- och fastighetskontorets svar till programförslaget för Nordvästra Kungsholmen kommer att redovisas separat i Gatu- och fastighetsnämnden under augusti 2001. I Trafikplanen beskrivs mycket översiktligt vissa pågående projekt inom området. Andra projekt såsom spårvagn till Nordvästra Kungsholmen utreds längre fram i tiden då man har beslutat om förlängningen av Djurgårdslinjen till centralen.

Parallellt med denna plan presenteras ett förslag till trädplan.

## EXPLOATERING

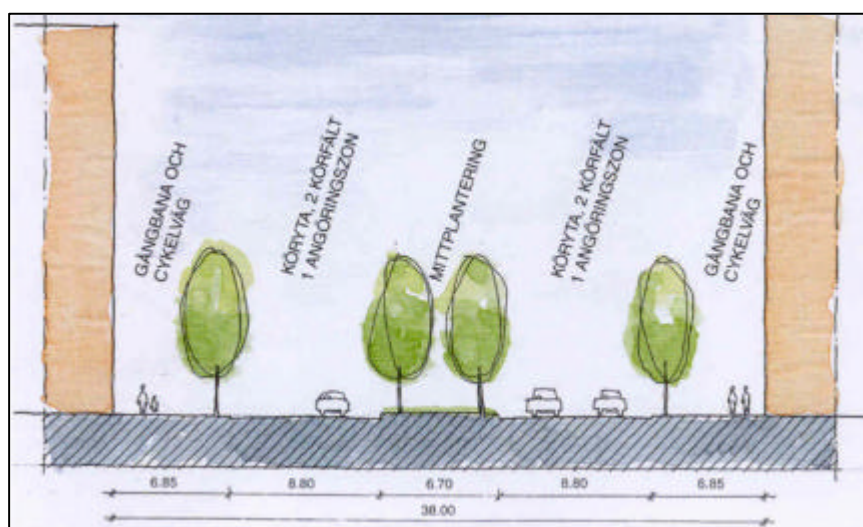
### Nordvästra Kungsholmen

För närvarande pågår samråd rörande ett förslag till program för Nordvästra Kungsholmen. Förslaget innebär att området får 3500 nya bostäder och 350000 kvm lokaler under en tioårsperiod. En exploatering enligt programförslaget ger en trafikökning med ca 27000 bilrörelser per dygn.



*Planområdets gräns på Kungsholmen.*

Lindhagensgatan byggs om till en esplanad med gång- och cykelbanor på båda sidor. Mellan Lindhagensplan och Strandbergsgatan föreslås två körfält och ett fält för angöring i vardera riktningen. Gatan övergår därefter till ett körfält och ett angöringsfält i vardera riktningen fram till Hornsbergs Strand. Korsningen med Kellgrensgatan byggs om för att få en till ytan mindre korsning.



*Lindhagensgatan öster om Essingeleden.*

Kellgrensgatans sträckning anpassas till den nya bebyggelsen. I samband med exploateringen kring Kellgrensgatan kommer man att anordna enkelriktade cykelbanor och nya träd.

I Stadshagens idrottsplats har planarbetet påbörjats för bostäder, kontor och en underjordisk idrottsanläggning. I samband med den exploateringen kommer St Göransgatan att rustas upp med bland annat nya cykelbanor.

En ombyggnad av Kristinebergs trafikplats med en ny ramp mot Drottningholmsvägen ger nya möjligheter att öka markexploateringen.

Ett projekt som är nära knutet till resten av exploateringen på Nordvästra Kungsholmen är Hotell vid Lindhagensplan (mellan Rålambshovsleden, Västerbron och Drottningholmsvägen). Rampen mellan Västerbron och Rålambshovsleden tas bort och ersätts av en ny gata över nuvarande Drottningholmsvägen mellan Lindhagensplan och Mariebergsgatan. Även ett företagshotell i anslutning till Drottningholmsvägen planeras.

## **FORDONSTRAFIK**

### **Gatumiljö och trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten föreslås få en ökad betydelse under de närmaste åren med tyngdpunkten på de oskyddade trafikanterna. Kontoret kommer att sträva efter en säkrare trafikmiljö för barn, äldre och cyklister i det dagliga arbetet.

### **Kungsholmstorg**

Önskemål finns att göra Kungsholmstorg till ett sammanhängande parkstråk. Det innebär att en eller båda genomgående gatorna mellan parkytorna läggs igen. I samband med det ser man över möbleringen, belysningen och vegetationen.

Kontoret föreslår att endast den norra gatan (Garvargatan) stängs för trafik över torget. Att lägga igen överfarten närmast Norr Mälarstrand innebär svårorienterade omvägar för till exempel parkeringssökande.

### **Avstängning av Essingepåfarten från Lilla Essingen**

Vägverket har som önskemål att stänga den norrgående påfarten från Lilla Essingen för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till Fredhällstunneln. Trafiken norrut skulle i så fall bli hänvisad till Stadshagspåfarten. Påfarten har varit avstängd på grund av Vägverkets reparationer och ommålning av Essingeleden till fyra körfält per riktning. Avstängningen av påfarten från Lilla Essingen föreslås bli permanent.

## Stora Essingen

Gatunätet på Stora Essingen är huvudsakligen av ytterstadskaraktär. Kontoret föreslår att en översyn av trafikproblemen på Stora Essingen ska ske separat.

### Dubbelriktning av gator

Dubbelriktning av gator innebär att tillgängligheten och orienterbarheten inom området ökar. Tidigare studier av enkelriktade gator som dubbelriktats visar också att såväl trafikmängd som hastighet i de flesta fall minskar. Särskilt gäller detta när dubbelriktningarna kombinerats med hastighetsdämpande åtgärder.

Generellt har gator med en körbanebredd av 10 meter eller mer dubbelriktats om det inte funnits speciella skäl emot detta. På dessa gator kan önskvärd framkomlighet upprätthållas med parkerade fordon på båda sidor. Dessutom är det ett mått som ur drift- och underhållsynpunkt accepteras. Gator som har mindre körbanebredd, ner till 9 meter har studerats utifrån dess funktion. En 9 m bred bostadsgata med lite trafik kan utformas med dubbelriktad trafik. I detta fall innebär det att två tyngre fordon inte kan mötas på gatan med parkerade bilar. För gator med mindre sektioner kan inte dubbelriktning upprätthållas med mer än att ena sidan görs fri från parkering. Detta har inte ansetts möjligt varför de fortfarande föreslås enkelriktade.



*Gator som föreslås dubbelriktas och gator som förblir enkelriktade trots sina tillräckliga bredder.*

Nedanstående gator har tillräcklig bredd för att dubbelriktas:

Pontonjärgatan mellan John Ericssonsgatan och Pilgatan dubbelriktas. Detta medför att trafik till och från Hantverkargatans östra delar kan komma in på Pontonjärgatan via Pilgatan, dvs genomfartstrafiken ökar. Ingen ombyggnad krävs.

---

Lidnersgatan och Ola Hanssonsgatan mellan Lidnersplan och Love Almqvists väg. Ola Hanssons gatan är endast 9 meter bred, men eftersom den bara är 50 m lång medför det inga framkomlighetsproblem, då möte mellan två större fordon kan ske i början eller slutet på gatan.

Gator som är tillräckligt breda men som inte föreslås dubbelriktas är Rålambsvägen och Frödingsvägen. Dubbelriktning av dessa gator medför att även närliggande gator som inte har tillräcklig bredd måste dubbelriktas, då skulle många parkeringsplatser gå förlorade. En annan viktig anledning är att många av enkelriktningarna i Fredhäll har tillkommit för att förbättra bussarnas framkomlighet.

## Befintliga avstängningar

De flesta av avstängningarna och trafikrestriktionerna på Kungsholmen tillkom i samband med en tafiksanering i början på 1980-talet. Syftet var att minska trafikmängderna och hastigheterna i bostadsområden för att få trafiksäkrare gator utan genomfartstrafik. Dessa avstängningarna är mer eller mindre permanentade med träd, parksoffor och cykelbanor.

Ett av dessa områden är gatorna till och från Norr Mälarstrand (väster om Kungsholmstorg), som stängdes av. Dessa gator används flitigt som cykelgator och man har även anordnat cykelövergångar till och från cykelbanan på Norr Mälarstrand. En öppning av dessa gator skulle medföra trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid korsningarna med Norr Mälarstrand. Tillfart till berörda bostadsområden sker vid den signalreglerade korsningen med Polhemsgatan och kontoret anser att avstängningarna av Chapmansgatan, Ehrensväds gatan, John Ericssonsväg och Pilgatan ska bibehållas.

Hjalmar Söderbergsväg är avstängd under Essingeleden där endast gång- och cykeltrafik är tillåten. Programmet för Nordvästra Kungsholmen (NVK) redovisar en annorlunda betydelse av gatan i framtiden. Den kommer att få karaktär av en genomfartsgata. Kontoret föreslår att man jobbar vidare med utformningen av gatan i samband med de nya detaljplanerna inom området.

St Göransgatans avstängning vid Mariebergsgatan har förbättrat trafiksäkerheten kring skolorna i området. Öppning av avstängningen och utbyggnaden av planerad exploatering inom NVK innebär en ökad genomfartstrafik från de västra till de östra delarna av Kungsholmen. Även St Göransgatans funktion och gestaltning ingår i planeringen av Nordvästra Kungsholmen. Kontoret föreslår att man för närvarande inte öppnar upp St Göransgatan, men att man fortsätter att undersöka möjligheterna i planeringen av NVK.

En öppning av Polhemsgatan vid Hantverkargatan skulle innebära stor ökning av trafiken på gatan, då man skulle kunna åka från Norr Mälarstrand till Fleminggatan. Den möjligheten finns idag vid Scheelegatan, som är en gata mer anpassad för genomfartstrafik. Kontoret föreslår att gatan förblir avstängd mot Hantverkargatan.

Norra Agnegatan är avstängd mot Fleminggatan och ingår i ett välfrekventerat cykelstråk. Cyklisterna har möjlighet att komma till Kungsholmstorg genom en lugnare gata. En öppning av avstängningen skulle innebära borttagning av ett stort träd och komplicera den befintliga signalanläggningen i korsningen med Fleminggatan. Kontoret föreslår att avstängningen kvarstår.

Öppning av Bergsgatan mot Sheelegatans västra anslutning innebär en förbättring av orienterbarheten i området.

Trafiksiffror från 1978, innan avstängningen gjordes, visar att trafiken minskade från 3000 fordon/dygn till 1000 fordon/dygn på västra sidan om Sheelegatan. Om avstängningen tas bort kommer trafiken troligen att öka igen. Eventuellt behövs en ny signalreglering i korsningen Bergsgatan – Scheelegatan vilket innebär försämrad framkomlighet på Scheelegatan. Ombyggnad krävs och två större träd behöver tas bort. Kontoret föreslår att Bergsgatan (mot Scheelegatan) ska öppnas upp.



*Avstängningen av Bergsgatan mot Scheelegatan.*

## Borttagande av trafikrestriktioner

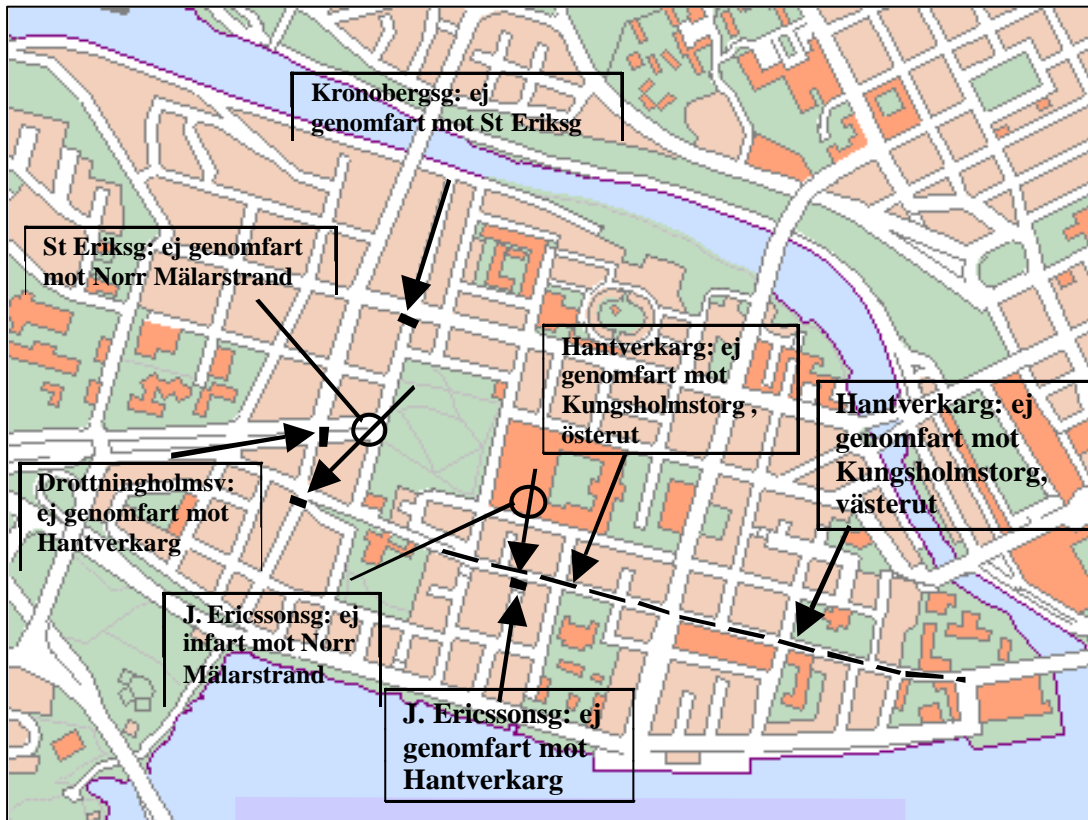
Hantverkargatan är avstängd för motordrivna fordon mellan Polhemsgatan och Kungsholmstorg för genomfart österut, begränsningen gäller ej buss, taxi och transport till fastigheterna. Samma sak gäller från Ragnar Östbergs Plan till Kungsholmstorg västerut. Dessa restriktioner har kommit till för att underlätta för busstrafiken på gatan. Kontoret anser därför inte att dessa ska tas bort. Restriktionerna är motiverade av den dåliga framkomligheten för kollektivtrafiken på Hantverkargatan.





*Hantverkargatan, korsning med Polhemsgatan.*

För att minska genomfartstrafik förbi lugna bostadsområden införde man restriktioner på Kronobergsgatan, J.Ericssonsgatan, Drottningholmsvägen och St Eriksgatan för genomfart mot Hantverkargatan, St Eriksgatan och Norr Mälärstrand. Dessa restriktioner gäller vanligtvis inte buss, taxi, moped och transporter till och från fastigheter på sträckan. Kontoret föreslår att dessa restriktioner ska tas bort. Anledningen är att det är svårt att få dessa restriktioner att efterlevas och stadsdelen blir mer lättorienterad.



*Restriktioner på Kronobergsgatan, J.Ericssonsgatan, Drottningholmsvägen och St Eriksgatan.*

## CYKELTRAFIK

För Kungsholmens del är det viktigt att förbättra cykelförbindelserna på Essingeöarna. Sedan snabbspårvägen med cykelbron till Alvik blev klar under 2000 finns det ett stort behov att även kunna ta sig söderut mot Gröndal. Med den nya bebyggelsen på Lilla Essingen förstärks önskemålen om en förbindelse mellan Lilla och Stora Essingen och som förbinder öarna med resten av innerstaden.

Det är även viktigt att man tar hänsyn till cykeltrafiken vid planeringen och projekteringen av de nya gatorna i det nya exploateringsområdet Nordvästra Kungsholmen.



*Lilla och Stora Essingen.*

### Gamla Essinge Broväg

I samband med broreparationen kommer man under 2001 att anlägga cykelbanor på bron mellan Stora och Lilla Essingen.

Cykelbana planeras på delen mellan Mariebergsbron och bron till Stora Essingen. Fortsatta studier kommer att pågå under 2001. Ombyggnationen planeras till 2002. Redovisningen kommer att ske separat i nämnden under augusti för ett inriktningsbeslut.

### Cykelbana till och från Gröndal

Vägverket har under 2000 breddat gångförbindelsen på Gröndalsbron (Essingeleden) så att cykeltrafik nu kan möjliggöras. Kontoret har gjort förstudier på anslutningen mellan bron och gatunätet på Stora Essingen för att inrymma en cykelbana. Projekteringen kommer att ske i samråd med Vägverket.

## Norr Mälärstrand

På Norr Mälärstrands cykelbana cyklar ca 4000 människor per dygn. Cykelbanan är endast 2,5 m bred. Diskussioner med Stockholm Parkering har lett till en överenskommelse om att om möjligt minska parkeringsytan till förmån för en cykelbanebreddning. Detta kan ske med i princip oförändrat antal parkeringsplatser.

## St Eriksgatan

Cykelbanor på gatans båda sidor kommer att utföras på delen St Eriksplan – Drottningholmsvägen. Projektet är nu uppdelat i två delar: St Eriksplan - Alströmergatan och Alströmergatan – Drottningholmsvägen, varav den första delen genomförs 2001 och den andra 2002.

## **PARKERING**

Det finns planer på att bygga ett parkeringshus på Lilla Essingen, mellan Essingeleden och Gamla Essingebroväg. Parkeringsplatserna skulle då kunna utnyttjas av både kontore och bostäder på Lilla Essingen. Projektet saknar för tillfälle finansiering.

Kontoret har som princip att vid nyexploatering ska respektive fastighet klara sin egen parkering på kvartersmark. Inom Nordvästra Kungsholmen planeras parkeringsgarage som täcker behovet av parkeringsplatser som tillkommer på grund av exploateringen.

Nämnas kan Rådhusgaraget som blev klart under 2001 med 66 parkeringsplatser.

## **KOSTNADER**

Cykelbanor inom Nordvästra Kungsholmen kommer att bekostas i huvudsak av exploateringarna. Avstängningen av Essingepåfarten bekostas av Vägverket. Igenläggningen av Garvargatan antas ha en försumbar kostnad, som kan integreras i upprustningen av Kungsholmstorg. Även borttagandet av restriktionerna på Kronobergsgatan, J.Ericssonsgatan, Drottningholmsvägen och St Eriksgatan antas ha en försumbar kostnad, då detta endast innebär nedmontering av skyltar.

Redan beslutade cykelkostnader:

? Cykelbana på bron mellan Stora och Lilla Essingen: ca 1 miljon

? Cykelbana på St Eriksgatan: 18 miljoner

Totalt: 19 miljoner

Planerade cykelkostnader:

? Cykelbana på Gamla Essinge Broväg: 3 miljoner

? Cykelbaneanslutning till Gröndalsbron: 2 miljoner

? Breddning av cykelbana på Norr Mälarstrand: 1 miljon

Totalt: 6 miljoner

Kostnaden för öppnandet av Bergsgatan beräknas uppgå till 2 miljoner (inklusive eventuella trafiksignaler).

## **GENOMFÖRANDE**

Trafikplanen för Kungsholmen ska ge en översikt av aktuella och tänkbara projekt samt underlätta prioriteringen av vilka åtgärder som ska genomföras.

Fortlöpande genomförs handikappanpassning av övergångsställen och busshållplatser inom ramen för gatuunderhåll och inom andra projekt.

Planen anger en ambitionsnivå för åtgärder att utföras på fem års sikt. Gatu- och fastighetsnämnden har avsatt 30 Mkr om året för att bygga cykelbanor i hela innerstaden. Detta innebär att alla föreslagna cykelbanor i Trafikplan för Kungsholmen kanske inte kommer att kunna genomföras inom fem år.

### **Gatumiljö- och trafiksäkerhetsåtgärder**

Igenläggningen av Garvargatan föreslås ske i samband med upprustningen av Kungsholmstorg 2003.

Avstängningen av påfarten från Lilla Essingen till Essingeleden föreslås ske i år, i samband med den tillfälliga avstängningen på grund av reparationsarbetena på leden. Överenskommelsen mellan Vägverket och Staden redovisades separat i nämnden under juni. Nämnden beslöt då att frågan om avstängningen av påfarten från Lilla Essingen ska behandlas i Trafikplanen för Kungsholmen.

### **Fordonstrafik**

Öppning av Bergsgatan beräknas kunna göras tidigast under 2002 om finansiering finns.

Borttagning av redovisade restriktioner kring Hantverkargatan, St Eriksgatan och Norr Mälarstrand kan tas bort så fort Trafikplanen är godkänd.

## Cykelåtgärder

För cykelbanorna på Lilla och Stora Essingen och anslutningen till Gröndalsbron kommer utformningen att redovisas separat i nämnden för ett inriktningsbeslut under 2001. Målet är att kunna bygga ut förbindelserna under 2002-2003.

Tidpunkten för när föreslagna cykelåtgärder inom Nordvästra Kungsholmen kan göras är beroende av exploateringstakten inom området.

Eftersom en prioritering av cykelprojekten i innerstaden måste göras, kan kontoret inte säga när cykelbanorna på övriga Kungsholmen kan genomföras.