

# TRAFIKPLAN FÖR NORRMALM



november 2001



GATU- OCH  
FASTIGHETSKONTORET

<b>Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>Riktlinjer</b>	<b>3</b>
<b>Allmänt</b>	<b>3</b>
<b>Exploatering</b>	<b>4</b>
Sabbatsberg	4
Norra Bantorget	4
Östra City	4
Sergels Torg	4
<b>Gatumiljö och trafiksäkerhet</b>	<b>5</b>
Gustav Adolfs Torg	5
Tegelbacken	5
Jarlapan	6
Torsgatan	6
Karlbergsvägen	6
<b>Biltrafik</b>	<b>6</b>
Dubbelriktning av gator	6
Befintliga avstängningar	7
<b>Kollektivtrafik</b>	<b>7</b>
<b>Cykeltrafik</b>	<b>8</b>
Surbrunnsgatan	8
Birger Jarlsgatan	8
Vasagatan	8
Klarabergsgatan	8
Torsgatan	8
Dalagatan	8
Karlbergsvägen	8
<b>Parkering</b>	<b>9</b>
Planerade parkeringsgarage	9
<b>Kostnader</b>	<b>10</b>
<b>Genomförande</b>	<b>10</b>
Gatumiljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	10
Cykelåtgärder	10
Biltrafikåtgärder	10

## 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

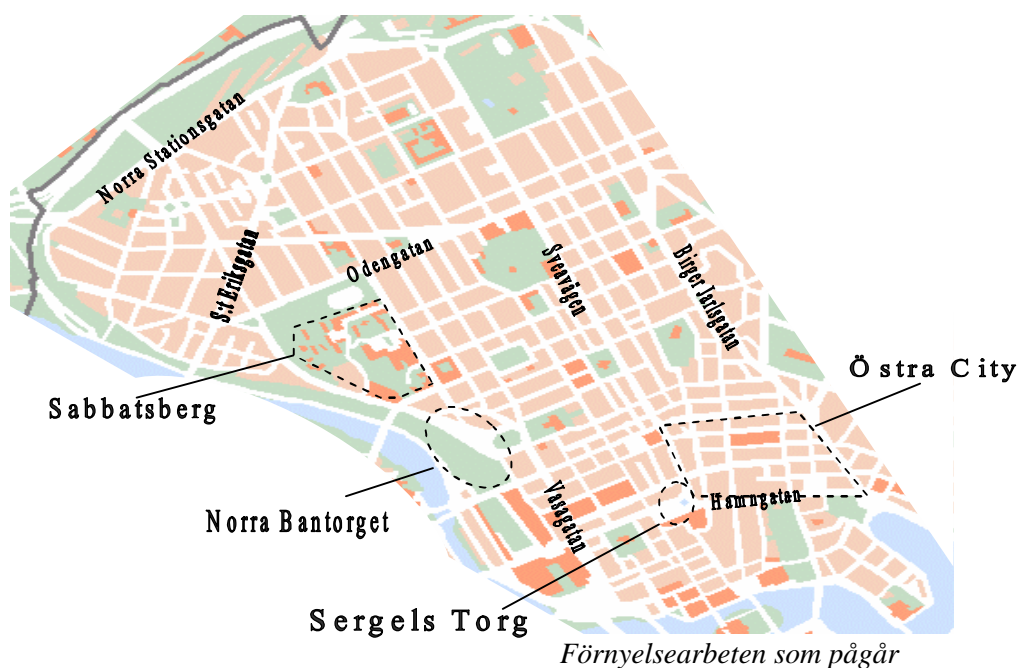
Planens tidshorisont är ca fem år. För vissa större projekt pågår separata utredningar. I den mån genomförandet av dessa projekt faller inom femårsperioden omnämns de med hänvisning till pågående utredning. Om genomförandet huvudsakligen ligger efter femårsperioden behandlas de inte i planen. På Norrmalm gäller det projekten Norra Stationsområdet, Överdäckning av Centralstationen, och Spårvagn till Centralen.

Förbättring av tillgängligheten för funktionshindrade genomförs i samband med kontorets alla gatuombyggnadsprojekt. Dessutom pågår ett arbete inom ramen för tillgänglighetsprojektet för att handikappanpassa övergångsställen och busshållplatser. Dessa åtgärder är på en sådan detaljnivå att de inte tas upp särskilt i planen.

Trafikplanen ska fungera som en översikt över vilka större åtgärder och projekt som pågår och som planeras under de närmaste fem åren. Detaljer som t ex linjeföring, körfältsbredder och materialval redovisas inte i planen. För varje åtgärd/projekt tas handlingar fram med dessa detaljer, som sedan diskuteras på sedvanligt sätt med berörda parter.

Parallellt med denna plan presenteras ett förslag till trädplan.

## Exploatering



### Sabbatsberg

Exploatering och upprustning av Sabbatsbergsområdet planeras. Program för detaljplaner är framtaget. Enligt programmet får området en ny gatustruktur och gatorna, som idag ligger på Landstingets mark, blir gatumark. De första detaljplanerna beräknas vara färdiga i slutet av 2003.

### Norra Bantorget

Exploatering (bostäder, hotell och kontor) är planerad på den västra delen av Norra Bantorgsområdet mot SJ-området. Torgytan minskar något och trafiken förs enkelriktad runt torget utom vid Norra Latin där busstrafik söderut tillåts. En planutredning pågår och förslag till detaljplan beräknas vara färdig i början av 2002.

### Östra City

Inom de kvarter som omges av Sveavägen, Kungsgatan, Birger Jarlsgatan och Hamngatan pågår ett förnyelsearbete där man vill skapa en citymiljö som är levande hela dygnet. Ökad mängd bostäder, etablering av butiker i bottenvåningarna och gatuupprustningar ska åstadkomma naturliga gång och handelsstråk genom området.

I samband med detta har kontoret sett över trafikstrukturen i området för att se vilka förändringar som kan göras för att förbättra trafiksituationen.

### Sergels Torg

Diskussionen kring Sergels Torg har pågått i flera år och idéerna är flera och motstridiga. De innebär allt från en varsam restaurering av dagens torg till en total omdaning. De huvudsakliga frågorna är om torget ska vara i ett eller två plan eller om Sergels Torg ska vara med eller utan bebyggelse. Torget påverkas även av utformningen av en eventuell spårvägslinje.

Förnyelsen av Sergels Torg föreslås fortsätta med genomförande av inbyggnad av Hästskogången och Sergelarkaden samt upprustningen av tunnelbaneentrén. Samtidigt föreslås att planarbete påbörjas för att, i enlighet med fullmäktiges beslut, möjliggöra ett torg i ett plan och bebyggelse.

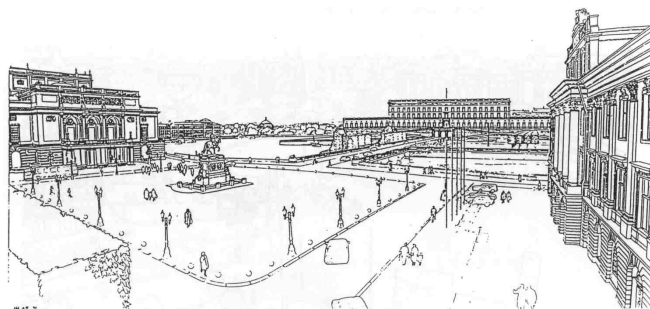
## Gatumiljö och trafiksäkerhet



### Gustav Adolfs Torg

Gustav Adolfs Torg är klassat som område av riksintresse för kulturminnesvården och samtliga byggnader som ligger runt torget har kulturhistoriskt värde. Torgets storslagna läge med Norrström och slottet som fond kräver en speciell och omsorgsfull gestaltning där dess historiska betydelse och monumentalitet bör förstärkas. Torget fungerar idag mest som trafikplats

I samband med den tidigare Trafik- och gatumiljöplanen för City och Gamla Stan illustrerades torget med en utökad torgyta enligt nedan.



Idéerna från förslaget bearbetas så en liknande utformning åstadkoms utan att i allt för hög grad påverka dagens kapacitet för trafiken.

### Tegelbacken

Platsens trafikmiljö bör förbättras, den är idag svåröverskådlig och komplicerad.

En ny utredning tas fram för att se vilka möjligheter som finns att koncentrera trafikytorna så att gaturummen förtydligas och framkomligheten för gående förbättras bl a till det centrala hållplatsområdet.

## Jarlaplan

Jarlaplan, som idag är en splittrad plats med flera trafiköar, byggs om så det bildas en större sammanhängande plats/park som blir mer tillgänglig och användbar för fotgängare. Roslagsgatan upplåts för bussar och cyklister mot platsen/parken och Rehnsgatan stängs av mot Roslagsgatan.

## Torsgatan

Torsgatan mellan Lokstallsgatan och Norra Bantorget har idag stora miljömässiga brister och den långa raka gatan lockar till höga hastigheter. Torsgatan som är en viktig förbindelse mellan västra delen av Vasastaden och City, rustas upp för att bli mer attraktiv för fotgängare i samband med exploateringen vid Norra Bantorget. Möjligheten att byta ut de trafikfarliga belysningsstolparna och plantera träd undersöks.

## Karlbergsvägen

Mellan S:t Eriksgatan och Dalagatan minskas nuvarande körbanebredd och ger plats för att återställa de förgårdar som funnits här liknande de som finns kvar väster om Torsgatan.

## Biltrafik

### 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. 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.

Inom Norrmalm föreslås att de skuggade sträckorna nedan dubbelriktas.



Surbrunnsgatan mellan Valhallavägen och Birger Jarlsgratan (ej med på ovanstående karta), infart tillåts ej från Vallhallavägen, samt mellan Sveavägen och Hagagatan.

Dubbelriktning genomförs vilket medför att cykeltrafiken kan gå i båda riktningarna.

Västmannagatan mellan Odengatan och Observatoriegatan samt mellan Tegnérgatan och Wallingatan.

Ut mot Odengatan blir endast högersväng tillåten.

Upplandsgatan mellan Tegnérgatan och Wallingatan.

Refugen vid Tegnérlunden tas bort.

Observatoriegatan mellan Dalagatan och Norrtullsgatan.

Snedparkeringen mellan Norrtullsgatan och Vegagatan måste justeras för att få plats med dubbelriktad trafik.

Rådmansgatan mellan Dalagatan och Upplandsgatan samt mellan Döbelnsgatan och Birger Jarlsgatan.

Mellan Döbelnsgatan och Sveavägen kan inte dubbelriktningen genomföras eftersom det behövs två körfält mot trafiksignalen vid Sveavägen. Mellan Upplandsgatan och Drottninggatan kan inte dubbelriktning genomföras utan att parkeringen måste tas bort.

Döbelnsgatan mellan Rehnsgatan och Tegnérgatan.

Gatan har tillräcklig bredd för dubbelriktning och trädplantering enligt trädplanen.

Tulegatan mellan Rehnsgatan och Tegnérgatan.

Gatan har tillräcklig bredd för dubbelriktning.

Kungsstengatan mellan Döbelnsgatan och Birger Jarlsgatan.

Gatan har tillräcklig bredd för dubbelriktning och trädplantering enligt trädplanen.

### **Befintliga avstängningar**

På Norrmalm föreslås inte att någon av de gator som idag är avstängda ska öppnas. De avstängningar som har gjorts för att förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön är inarbetade och accepterade. Om avstängningarna hävs är risken att genomfartstrafiken ökar genom idag lugna områden.

### **Kollektivtrafik**

Inom SL pågår en översyn av busslinjenätet som kan påverka trafikplanen. Norrmalm berörs av hela stombussnätet. Linjerna ett, tre och fyra trafikeras redan idag. Några beslut om starten av linje två och utbyggnaden av Karlbergs station har ännu inte fattats och besluten om start av linje fem avvaktar utredningen om att förlänga spårvägen från Norrmalmstorg till centralen. Tidigare i planen har nämnts att busstrafik söderut tillåts vid Norra Bantorget, väster om Norra Latin.

## Cykeltrafik

Enligt cykelplanen och beslut i Kommunfullmäktige ska cykelbanor eller cykelfält åstadkommas på följande gator.



### **Surbrunnsgatan**

Möjlighet ges att cykla dubbelriktat på hela Surbrunnsgatan. Mellan Birger Jarlsgatan och Roslagsgatan samt mellan Hagagatan och Norrtullsgatan byggs motriktade cykelbanor. På resten av gatan gäller blandtrafik.

Där cykelbanor byggs sker en anpassning för ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

### **Birger Jarlsgatan**

Cykelbanor och cykelfält byggs respektive målas på Birger Jarlsgatan mellan Nybroplan och Roslagstull.

### **Vasagatan**

Cykelbanor och cykelfält byggs respektive målas på Vasagatan mellan Norra Bantorget och Tegelbacken.

### **Klarabergsgatan**

Cykelbanor eller cykelfält byggs eller målas på sträckan mellan Sergels torg och Klara-bergsviadukten.

### **Torsgatan**

Torsgatan förses med cykelbanor eller cykelfält mellan Lokstallsgatan och Karlbergsvägen.

### **Dalagatan**

Södergående cykelbana anläggs på Dalagatans västra sida från Odengatan till Tegnérgatan. I norrgående riktning hänvisas cyklister till blandtrafik. På övriga delar av Dalagatan går cykeltrafiken i blandtrafik.

### **Karlbergsvägen**

Cykelbanor anläggs på Karlbergsvägens båda sidor mellan S:t Eriksgatan och Västmanagatan.



## Parkering

Ett mål för parkeringspolitiken är att långtidsparkeringen (boendeparkering) i första hand och i ökad utsträckning bör ske på tomtmark.

I samband med att nya parkeringsgarage byggs kan gatumarksparkeringen minska. Snedparkering används endast på särskilda platser.

Mängden av parkeringsplatser i City minskar genom att parkeringshus rivs och ersätts med bostäder. I samband med förändringar och upprustningar av gatustråk får parkeringsmöjligheterna prövas från fall till fall. I City har ett informationssystem införts för att minska söktrafiken och öka nyttjandegraden av parkeringshusen. Resultaten redovisades för nämnden 15 maj 2001.

Den 19 oktober 1999 redovisade kontoret undersökningen "Parkeringsstudie av Vasastaden". Den visar att antalet parkeringsplatser i Vasastaden som helhet svarar mot det behov som finns. Dock skiljer det sig mellan olika områden och framförallt är den västra delen, Birkastaden, i behov av förbättring.

I Vasastaden planeras ett försök med dagstädning som kan påbörjas under våren 2002. Det kan innebära att antalet nattparkeringsplatser ökar med 25 procent.

### Planerade parkeringsgarage



#### *Sabbatsberg*

I samband med exploateringen planeras ett berggarage som rymmer 1 170 platser.

#### *Blasieholmen*

På Blasieholmen planeras ett nytt garage som förläggs helt under mark och omfattar ca 250 platser.

#### *S:t Eriksplan*

I samband med stadens omdaning av S:t Eriksplan byggs ett garage under S:t Eriksplan. Garaget kommer att ha plats för ca 260 bilar och beräknas bli färdigt under 2003.

#### *Rörstrandsgatan*

40 nya parkeringsplatser tillkommer när den befintliga markparkeringen byggs över med ett parkeringsdäck. Påbyggnaden påbörjas 2001 och avslutas 2002.

## Kostnader

Kostnaderna för nedanstående projekt har beräknats schablonmässigt.

Gatumiljö- och trafik-säkerhetsåtgärder	43 mkr
Cykelåtgärder	70 mkr
Biltrafikåtgärder	2 mkr

## Genomförande

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

Planen anger en ambitionsnivå för åtgärder att utföras på fem års sikt. Kostnaderna för att genomföra de åtgärder som föreslås i planen kan uppskattas till ca 115 mkr. Förslagen till åtgärder för gatumiljö och trafiksäkerhet samt biltrafik kan genomföras inom planerad budget. För cykelbanor får kontoret 30 mkr om året för att bygga cykelbanor i **hela** innerstaden. Detta innebär att alla föreslagna cykelbanor i Trafikplan för Norrmalm inte kommer att kunna genomföras under femårsperioden.

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

För bulleråtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som hastighetsdämpande åtgärder och cykelbanor kan statsbidrag med 50 procent erhållas, efter ansökan och prioritering mellan objekt i regionens kommuner.

Möjlighet att genomföra åtgärder enligt planen kan också dyka upp i samband med andra gatuarbeten som underhåll och ledningsarbeten. Det kan också finnas tillfällen då samfinansiering med fastighetsägare är aktuellt.

### **Gatumiljö- och trafiksäkerhetsåtgärder**

Programarbetet för Gustav Adolfs Torg och Jarlaplan kan inledas under 2002. Utredningsarbetet kring förändringarna på Tegelbacken och programarbetet med Torsgatan kan påbörjas under 2003.

### **Cykelåtgärder**

Surbrunnsgatan färdigställs under 2002.

Förslaget med cykelbanor och cykelfält på Birger Jarlsgatan och vilka konsekvenser dessa får redovisas i nämnden, för genomförandebeslut, under hösten 2001.

Cykelbanor och cykelfält på Vasagatan och vilka konsekvenser dessa får redovisas i nämnden, för genomförandebeslut, under våren 2002.

För övriga cykelbanor (Klarabergsgatan, Torsgatan, Dalagatan, Karlbergsvägen) påbörjas utredningar under åren 2003-2006. Dessa utredningar redovisas i nämnden med konsekvensbeskrivningar, för inriktningsbeslut.

### **Biltrafikåtgärder**

De dubbelriktningar som föreslagits i planen kan genomföras när trafikplanen tas av nämnden.