



TRAFIKKONTORET

DOK.ID.....37779.....

BILAGA 1

2012-03-12
KONTORSREMISS
Dnr T2012-410-00949

Östermalms stadsdelsförvaltning
Vaktmästeriet
2012-03-15
Dnr. 2012-221-753

Förslag Oxenstiernsgatans utformning - kontorsremiss

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram förslag för Oxenstiernsgatans framtida utformning. Detta på grund av de nya förutsättningarna då den stora eken i gatans mittrefug inte längre är kvar samt att det finns en vilja från allmänheten att vi presenterar olika alternativ för ny- och återplantering av träd. Förslagen skickas ut på remiss under mars-april 2012. Efter remissperioden kommer remissvaren redovisas och förslagen presenteras för trafik- och renhållningsnämnden under våren.

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 för Spårväg City är att SL planerar för en fortsatt utbyggnad från Djurgårdsbron till Frihamnen. De gator som är aktuella för denna etapp är Strandvägen, Oxenstiernsgatan, Lindarängsvägen och en ny boulevard genom Värtan fram till Ropsten.

Spårväg City är en modern stadsspårväg 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.

Förslagen som presenteras i denna kontorsremiss gäller Oxenstiernsgatan där förutsättningarna har ändrats på grund av att kontoret i höstas tog ner den stora eken som stod i gatans mitt, på grund av att den var i mycket dåligt skick. I förslagen redovisas olika alternativ för återplantering och nyplantering av träd och var de kan placeras.

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

En enhetlig gestaltning

SL och Stockholms stad arbetar med att ta fram ett gemensamt gestaltungsprogram för de gator som spårvägen trafikerar.

Gestaltungsprogrammet som tagits fram innehåller plattformar, väderskydd, plattformar, kontaktledningsstolpar, belysning och övrig nödvändig utrustning. I denna gestaltning ingår även att titta på gatan i sin helhet, med gångvägar, cykelbanor, korsningar, övergångsställen, gatmöbler, träd och andra inslag.

Gestaltningen syftar till att få en enhetlig, funktionell och estetisk utformning av spårvägens anläggningar så att allt passar in i stadens gatu- och bebyggelsemiljö.

Gestaltningens utformning behöver vara enhetlig samtidigt som den måste anpassas till hur de olika gatumiljöerna ser ut och till de förutsättningar som råder på olika delsträckor.

Oxenstiernsgatans utformning

Kontoret presenterar olika förslag för 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.

Kontorsremissen skickas ut till:

Sveriges Radio Förvaltnings AB
Sveriges Television AB
Östermalms Stadsdelsförvaltning
Stadsbyggnadskontoret
Vasakronan AB
Storstockholms Lokaltrafik
Bostadsrättsföreningar längs Oxenstiernsgatan
samt
öppen remiss för medborgare och allmänhet

Förslagen presenteras på stadens hemsida www.stockholm.se/oxenstiernsgatan, via Östermalms stadsdelsförvaltning samt genom en utställning i Tekniska Nämndhusets reception på Fleminggatan 4.

Remissvaren och förslagen presenteras för trafik- och renhållningsnämnden under våren. Resultatet arbetas in i det fortsatta planeringsarbetet med Spårväg City och i SL:s utställning av järnvägsplanen sommaren 2012.

Svar på remiss

Remissvaren skall vara Trafikkontoret tillhanda senast den 20 april 2012.


Svaren skickas till:

via e-post till trafikkontoret@stockholm.se

alternativt via post till:

Trafikkontoret
Registraturet
Box 8311
104 20 Stockholm

Märk remissvaren med **"Dnr T2012-410-00949 Oxenstiernsgatan"**

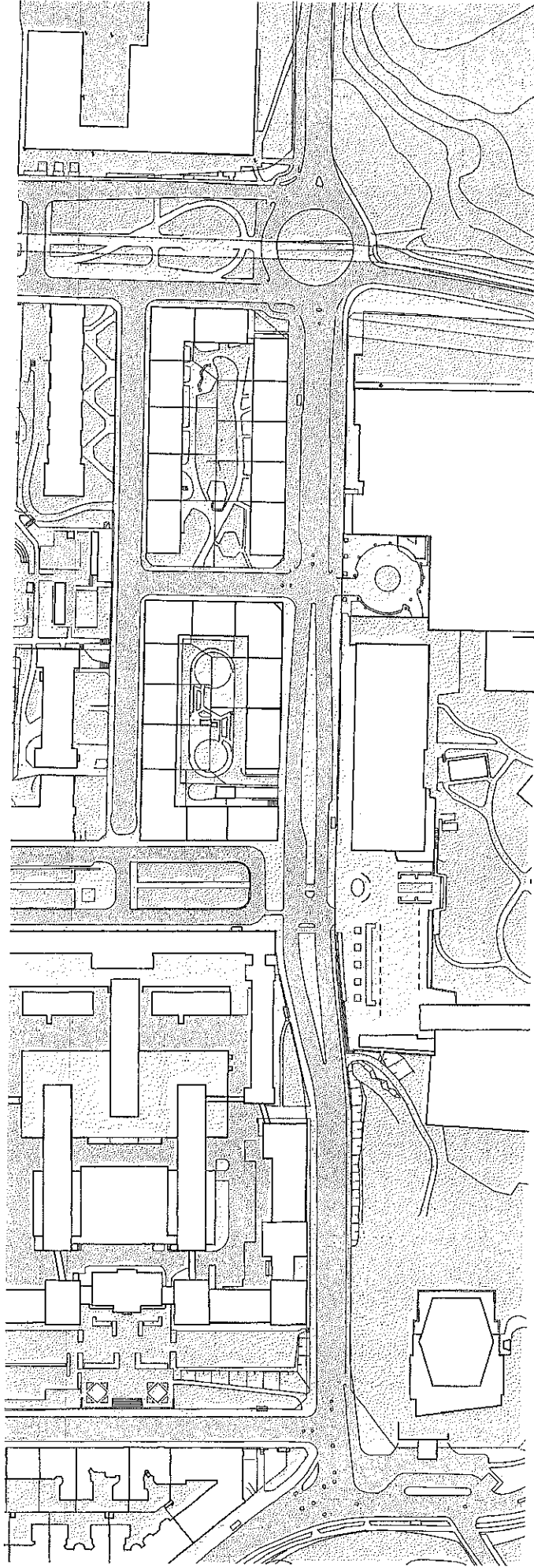

Per Anders Hedkvist
Trafikdirektör

OXENSTIERNSGATANS UTFORMNING

Bilaga till remiss T2012-410-00949
2012-03-12

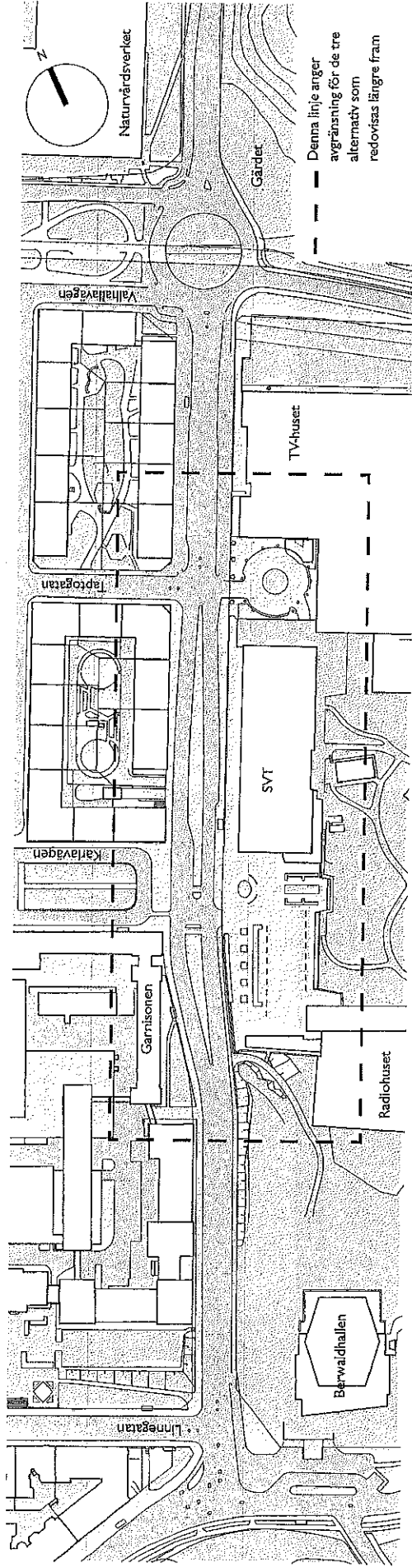
ÄRENDE 12
TILHÖR BIL. 1

Örtens stadsstyrelseförvaltning
Registur/Arkiv/Konstler
2012-03-15
Dnr 2012-227-153



ALLMÄN ORIENTERING

Översikt Oxenstiernsgatan



Grundförutsättningar

Trafikkontoret har tittat på tre möjliga alternativ till utformning av Oxenstiernsgatan. Oavsett vilket av dessa alternativ som väljs att gå vidare med, så gäller samma grundförutsättningar. 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 kapacitetstark kollektivtrafik på stommåttet i enlighet med den av staden och SL framtagna Stommåtsstrategin.

I enlighet med Stockholms stads föreslagna Cykelplan behövs ett dubbelriktat cykelstråk om 3

meter på Oxenstiernsgatan. Cykelbanan kommer utgöra en del av huvudstråken från Norra Djurgårdsstaden till centrala Stockholm. Stråket behöver dessutom byta sida någonstans på stråkan och det fömpiggaste 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 urfästning 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 angrötning till fastigheter, inklusive lastplatser och viss parkering.

Spårvägsläggningens utformning styrs av gatans utformning i plan och profil, men också av de geometriska kraven på spåren och plattformarna. För god åldkomfort eftersträvas rakast möjliga dragning och stora radier. En plattform behöver ligga på en raktsträcka 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 plattformssvånudet 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.

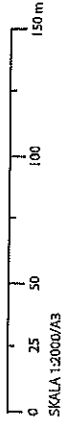
Om träd ska placeras nära spårsläggningen så får inga grenar finnas i ett område närmast spåren (5 meter brett och 7 meter högt räknat från centrum av respektive spår). Samliga anläggningar behöver klara Stockholms stads och SL:s tillgänglighetskrav för personer med funktionsnedsättning.

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.

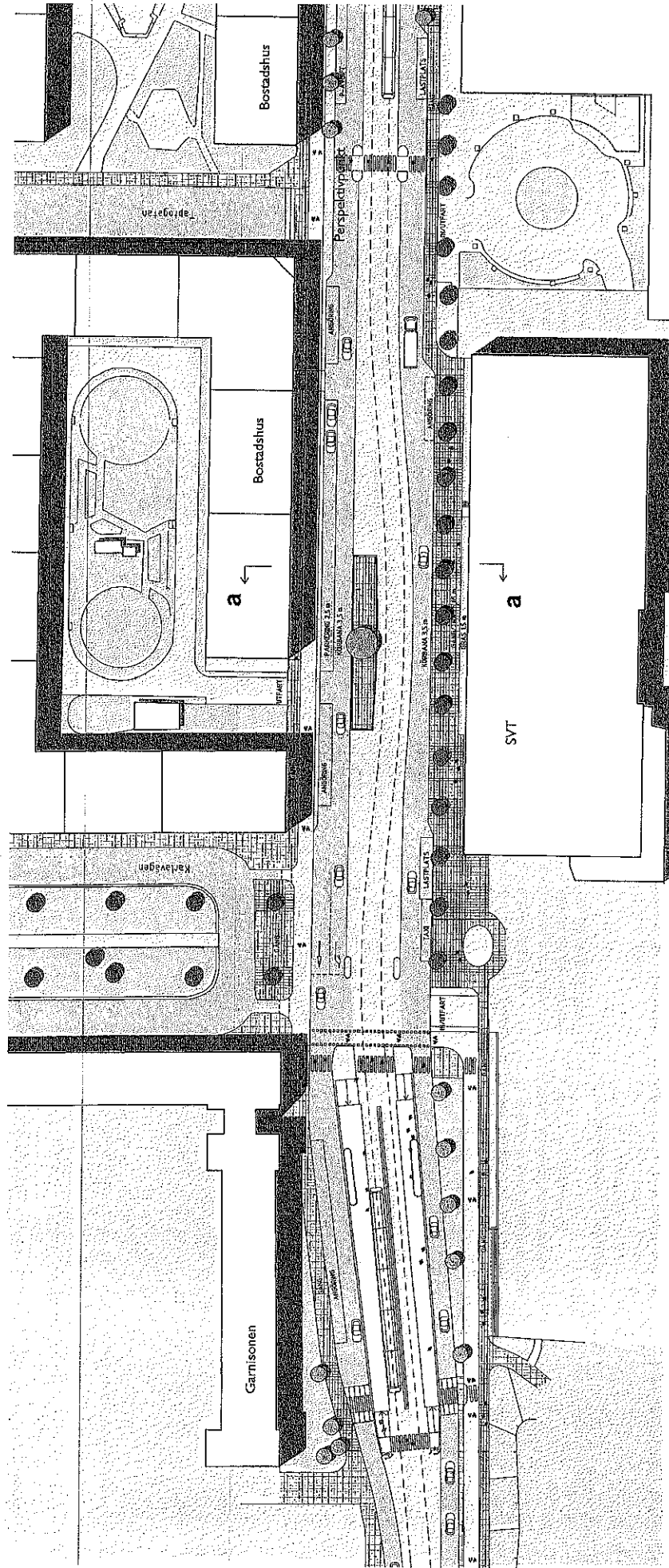
En annan styrande förutsättning är det betongdäck som finns under Radiohusetorget. Däcket har begränsad bärlighet och tål inte full trafikbelastning. Gatan kan därför inte läggas ovanpå däcket. Gång- och cykeltrafik kan läggas på däcket.

Denna linje anger avgränsning för de tre alternativen som redovisas längre fram






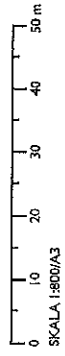
UTFORMNINGSLTERNATIV: TIDIGARE SAMRÅDSFÖRSLAG

Illustrationsplan



Förklaringar

-  Befintlig träd
-  Nytt/flyttat träd
-  Yta för fotgängare



Beskrivning

Trafik

SL presenterade i järnvägspanens samrådskedade våren 2011 en gatuutformning när den stora eken fortfarande stod kvar mitr i gatan.

Detta alternativ är fortfarande genomförbart, trots att eken nu är borta.

Med denna förutsättning dras spåren öster om mittrefugen. För att få ut nödvändig raksträcka minskas spårvidden vilket ger en nedre hastighet för spårvägen längs detta gatuavsnitt.

Även körbanan för övrig trafik norrut får en mindre rak dragning. Plattformen placeras söder om korsningen Karlavägen, framför Radiohusstorget.

Att samordna mittrefugen med plattformen söderut är inte möjligt av spårgeometriska skäl.

Gångpassagen i plattformens södra ände blir längre för dem som behöver passera både körfält och spårområde.

Utformningen ger begränsade möjligheter till angöring på Oxenstiernsgatans östra sida.

Gaturum

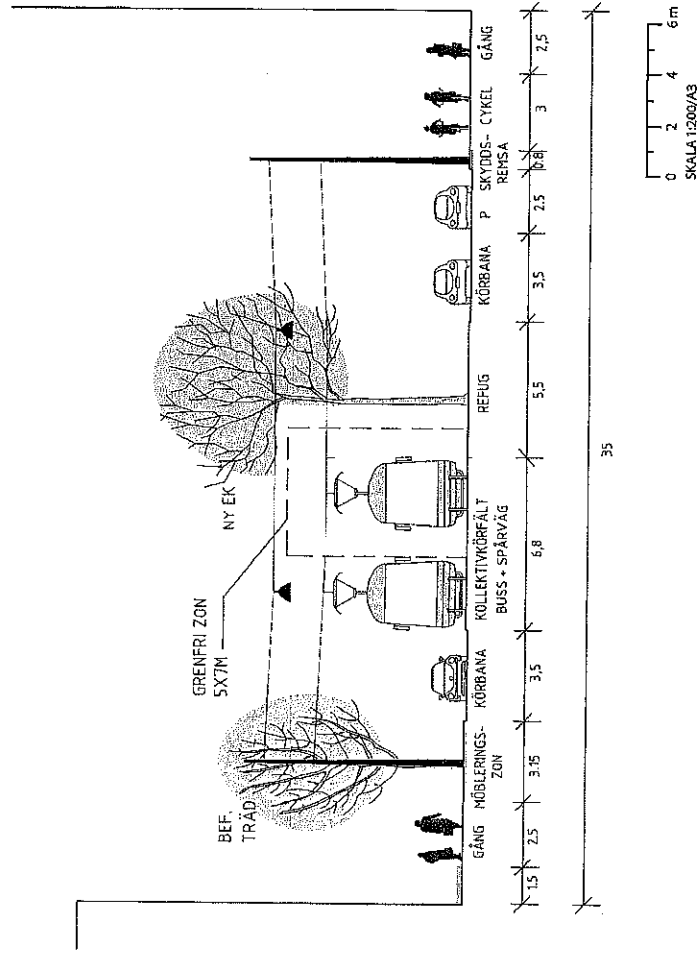
Gatan får i detta alternativ, långa böjda kantstenslinjer och körfälten blir med varierande bredd.

Resultatet kan komma att uppfattas som ett mindre harmoniskt och asymmetriskt gaturum.

Att återplantera en ny, stor ek i exakt samma läge i mittrefugen är möjligt men läget blir trångt med trafik på bägge sidor, på samma nivå som trädet. De största träd som går att få tag på är ca 12 meter höga. Kontinuerlig beskärning av kronan är dock nödvändig för att uppfylla säkerhetskraven på avstånd till spårområdet (se gatusektion). Konsekvensen av denna beskärning kommer att bli ett högt stammat träd med en asymmetrisk krona. Trädet kommer att få ett mindre naturligt intryck. Området kring det nya trädet i mittrefugen blir inte möjligt att nå för fotgängare.

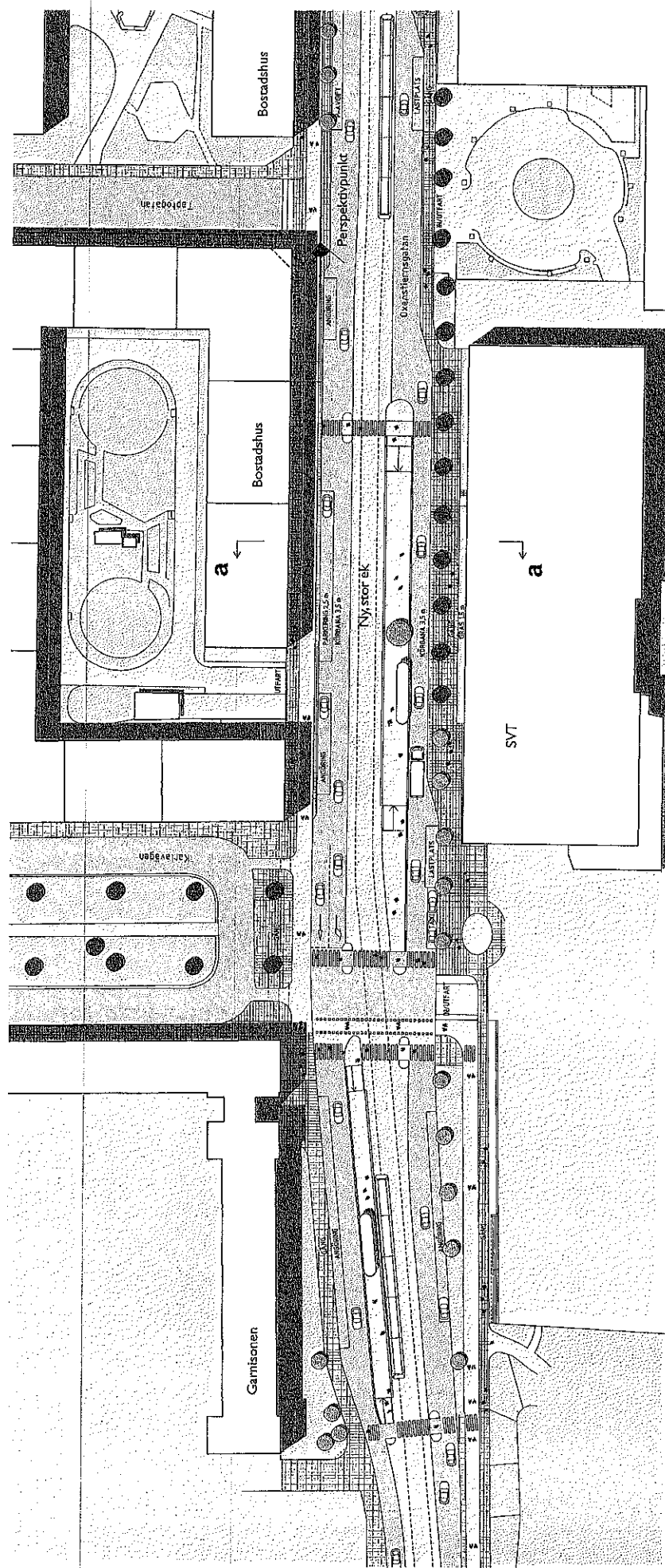
Några träd framför Radiohusstorget måste i detta alternativ flyttas och det saknas möjlighet till trädplantering på gatans västra sida.

Gatusektion a - a






UTFORMNINGSLTERNATIV: DELAD HÄLLPLATS

Illustrationsplan



Förklaringar

-  Befintlig träd
-  Nytt/flyttat träd
-  Yta för förgångare

Beskrivning

Trafik

Kollektivtrafiken trafikerar reserverade körfält i gatumitt. Plattformer saxas på varsin sida om korsningen Karlavägen.

För att få bästa möjliga gatuförhållanden med ett centralt placerat fullstort träd i trafikmiljön, måste plattformen norr ut av spärgeométrica skäl flyttas norr om korsningen Karlavägen.

Det försiktiga plattformsläget medför att gångavståndet för nordgående plattform till Berwaldhallen blir längre och att antalet passagerer för gående över spårerna måste dubblas vilket i sin tur minskar kapaciteten för biltrafiken något.

Biltrafiken har ett körfält i varje riktning samt ett västersvängande körfält norrifrån in mot Radiohusatorget. På sträckan finns två obebakade gångpassagerer och två signalreglerade övergångsställen.

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

Cykeltrafiken får fullgod standard på sträckan men då en trädrad enligt detta förslag inte får plats på Oxenstiernsgatans västra sida norr om Karlavägen, så är det större risk för konflikter med gångtrafikanter på väg till och ifrån

parkerade bilar och från övergångsställen.

Kapaciteten i trafiksignalen påverkas negativt av att västersvängande fordon går i konflikt med övergångsstället norr om korsningen Karlavägen.

Gaturum

En ny stor ek föreslås planteras i den nordgående plattformen. Den största träd som går att få tag på är ca 12 meter höga. Kontinuerlig beskärning av kronan är dock nödvändig för att uppfylla säkerhetskraven på avstånd till spårområdet (se gatusektion). Konsekvensen av denna beskärning kommer att bli ett högt stammat träd med en asymmetrisk krona. Trädet kommer att få ett mindre naturligt intryck.

Placeringen av trädet mitt på en plattform innebär möjlighet att vistas på en trygg plats i trädets direkta närhet.

Ett total befintliga lindar i anslutning till Sveriges Television påverkas (några norr om infarten och några söder om infarten.) Dessa behöver flyttas för att få plats med gatans funktioner.

Det ryms ingen ny trädrad på västra sidan i detta alternativ.

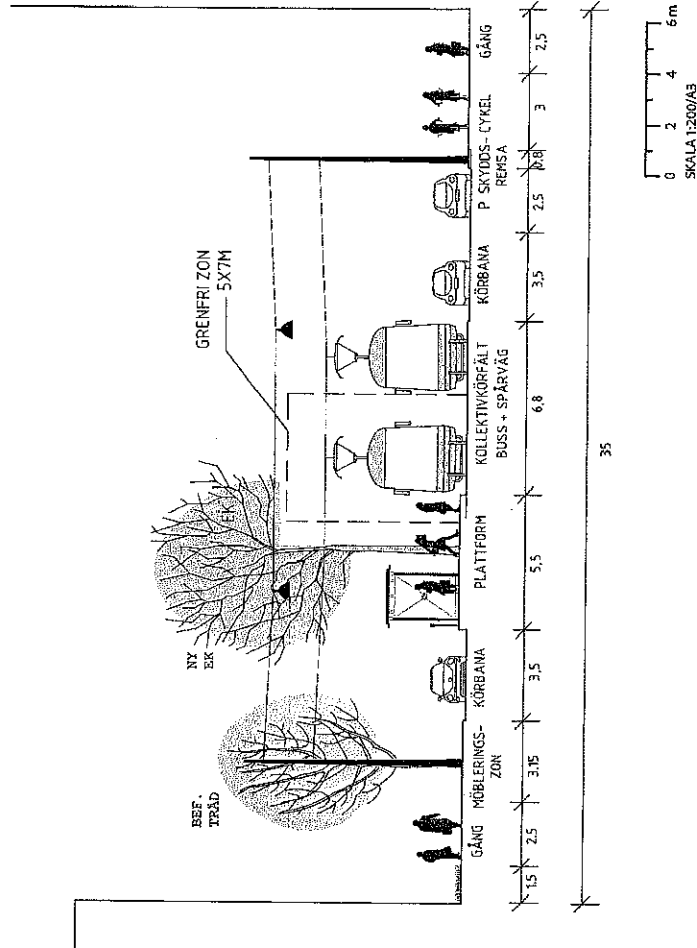
Det totala intrycket av gatunumret kommer att bli asymmetriskt med tyngdpunkt på den östra sidan. Anledningen till detta är att en stor ek placeras på

Gatusektion a - a

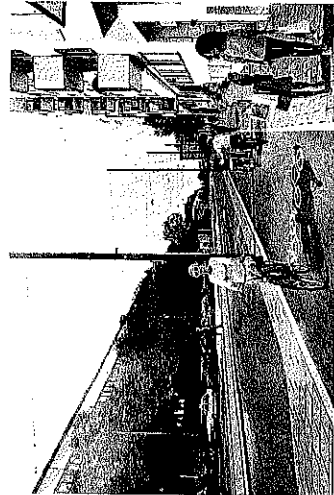
samma sida som den befintliga trädraden bestående av stora lindar och att någon ny trädrad inte ryms på den västra sidan.

Delar av gatan utformas med böjda kanstenslinjer och varierande bredd på körbanan.

Detta i kombination med trädplantering bara på ena sidan gör att gatan kommer att uppträsa som mindre harmonisk och något asymmetrisk (se gatusektion och perspektiv).



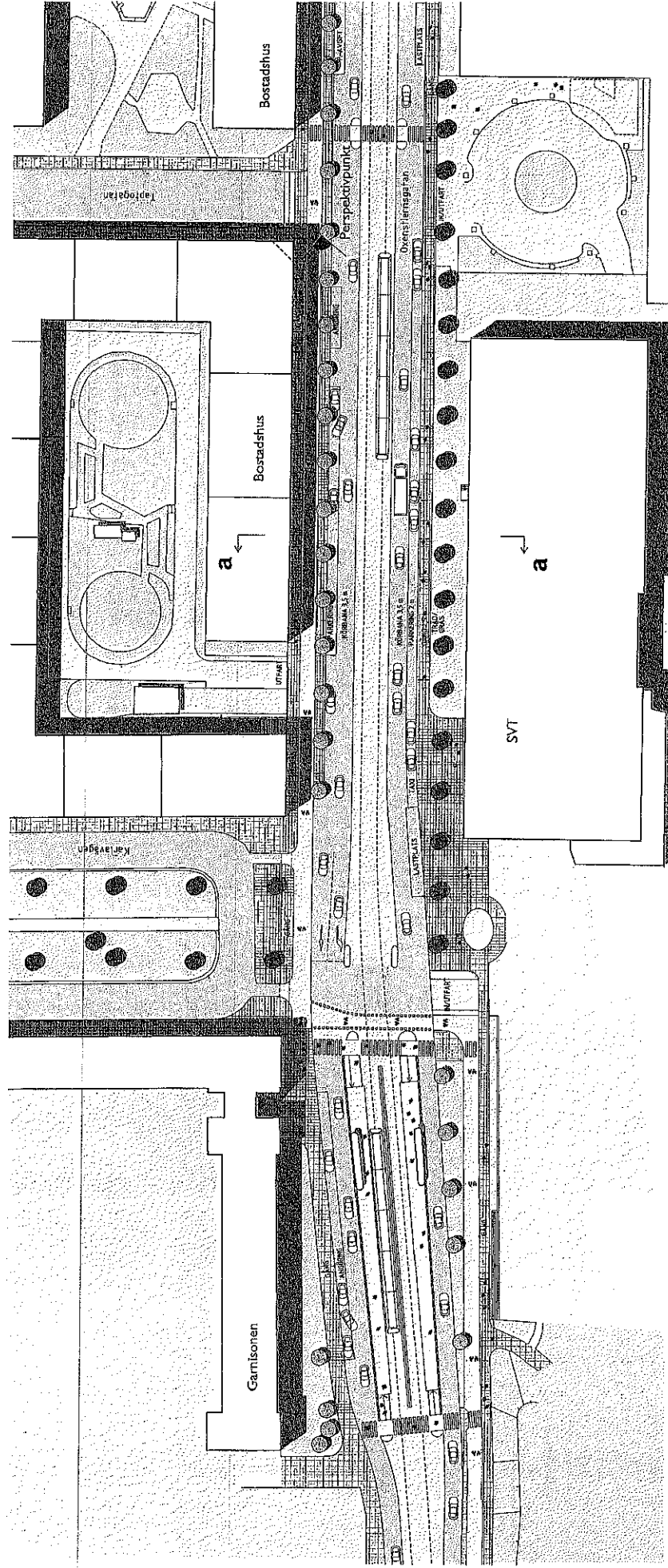
Perspektiv






Perspektiv som visar vy mot hållplats med återplanterad ek på perong. Detta perspektiv finns även i större format på sista uppslaget.

UTFORMNINGSLTERNATIV: SAMLAD HÅLLPLATS

Illustrationsplan



Förklaringar

-  Befintlig träd
-  Nytt/flyttat träd
-  Yta för fotgängare

Beskrivning

Trafik

Kollektivtrafiken trafikeras reserverade körfält i gåumitt. Plattformarna läggs söder om korsningen Karlavägen. För att få bästa möjliga gatutvornning med en trädrad på Oxenstiernsgatans västra sida kan plattformarna inte saxas i detta förslag.

Plattformsläget medför att gångavståndet till Berwaldhallen minimeras och att antalet passager för gående över spåren hålls nere. Biltrafiken har ett körfält i varje riktning samt ett vänstersvängande körfält norrifrån in mot Radiohusorget. På sträckan finns en obehövad 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 och trädraden på Oxenstiernsgatans västra sida norr om Karlavägen utgör en bra zon för att minska risken för konflikter med gångtrafikanter på väg till och från parkerade bilar och övergångsställen.

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

Gaturum

I detta alternativ föreslås en ny ek i närområdet. På sidan 12 redovisas några möjliga lägen. Gemensamt för dessa platser är att goda växtbetingelser kan skapas för trädet och att det finns goda förutsättningar för trädet att utvecklas på ett naturligt sätt, utan beskärning. Det finns möjlighet att skapa attraktiva platser med stumöjlighet intill trädet.

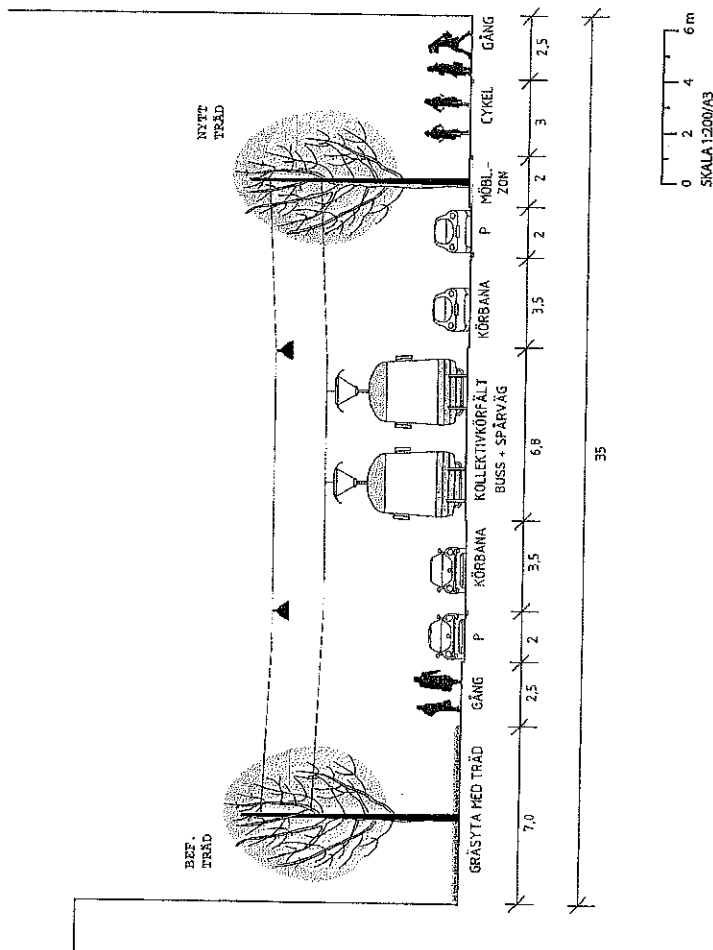
5 av de befintliga lindarna mot SVT (norr om infarten) kommer att behöva flyttas något för att få plats med hållplatsen.

En ny trädrad är möjlig på västra sidan vilket skulle vara positivt för gaturummet och ge en skyddande effekt för gående och cyklister.

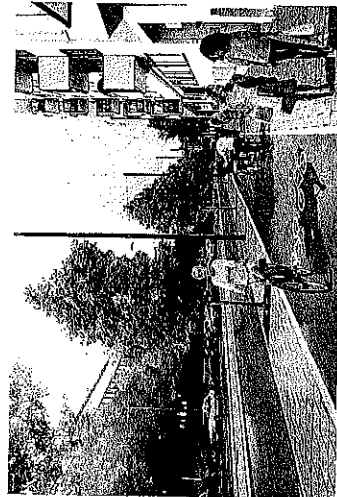
I möbleringszonen på västra sidan ryms förutom träd även annan möblering som exempelvis cykelstall och kontakledningsstolpar. För gående och cyklister skapar möbleringszonen dessutom distans till den rörliga trafiken vilket ökar trygghetskänslan.

Detta förslag innebär ett mer symmetriskt gaturum med raka kanstenar och trädtrader på båda sidor.

Gatusektion a - a



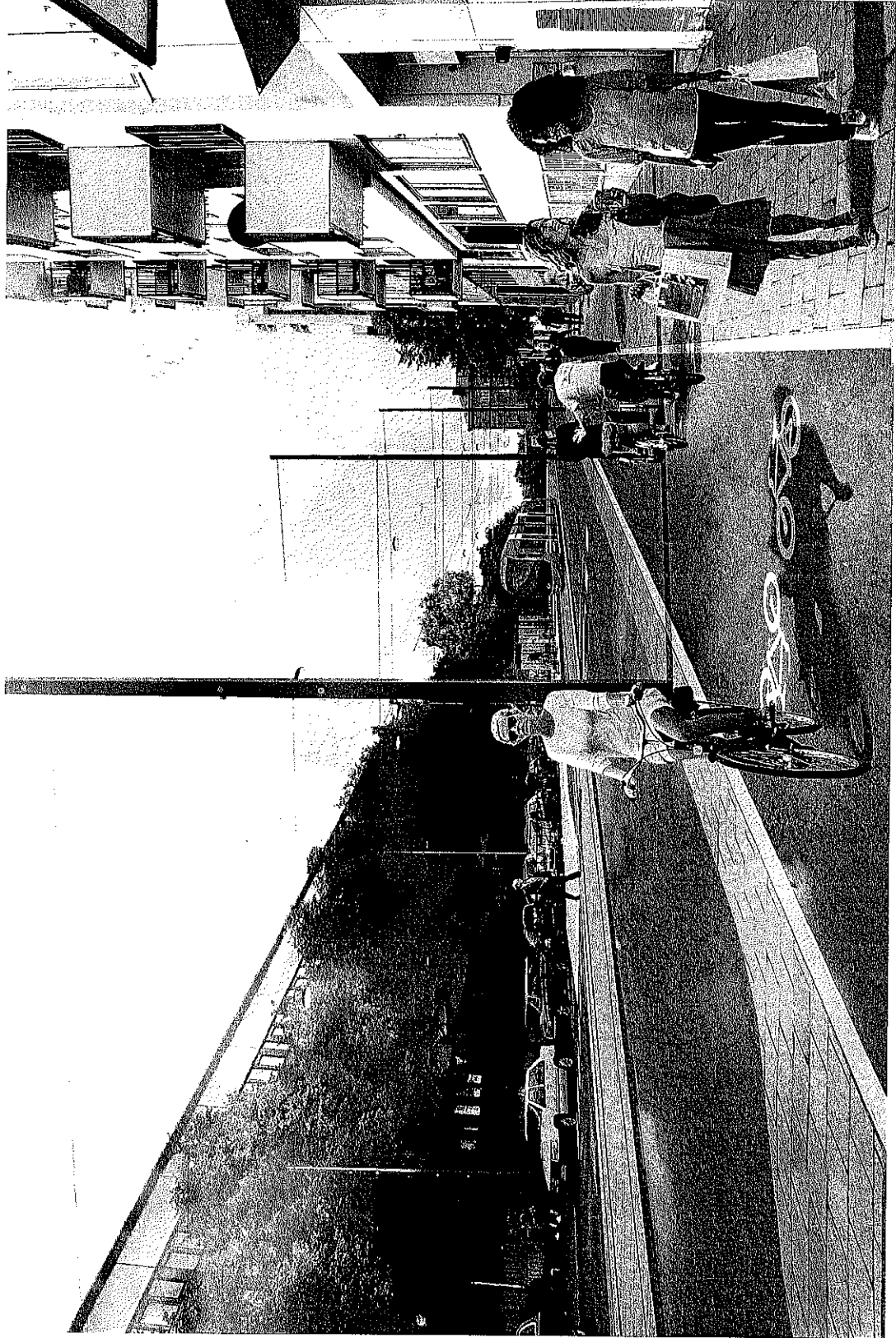
Perspektiv



Perspektiv som visar vy mot Garnisonen. Detta perspektiv finns även i större format på nästa uppslag.

UTFORMNINGSLTERNATIV: DELAD HÅLLPLATS

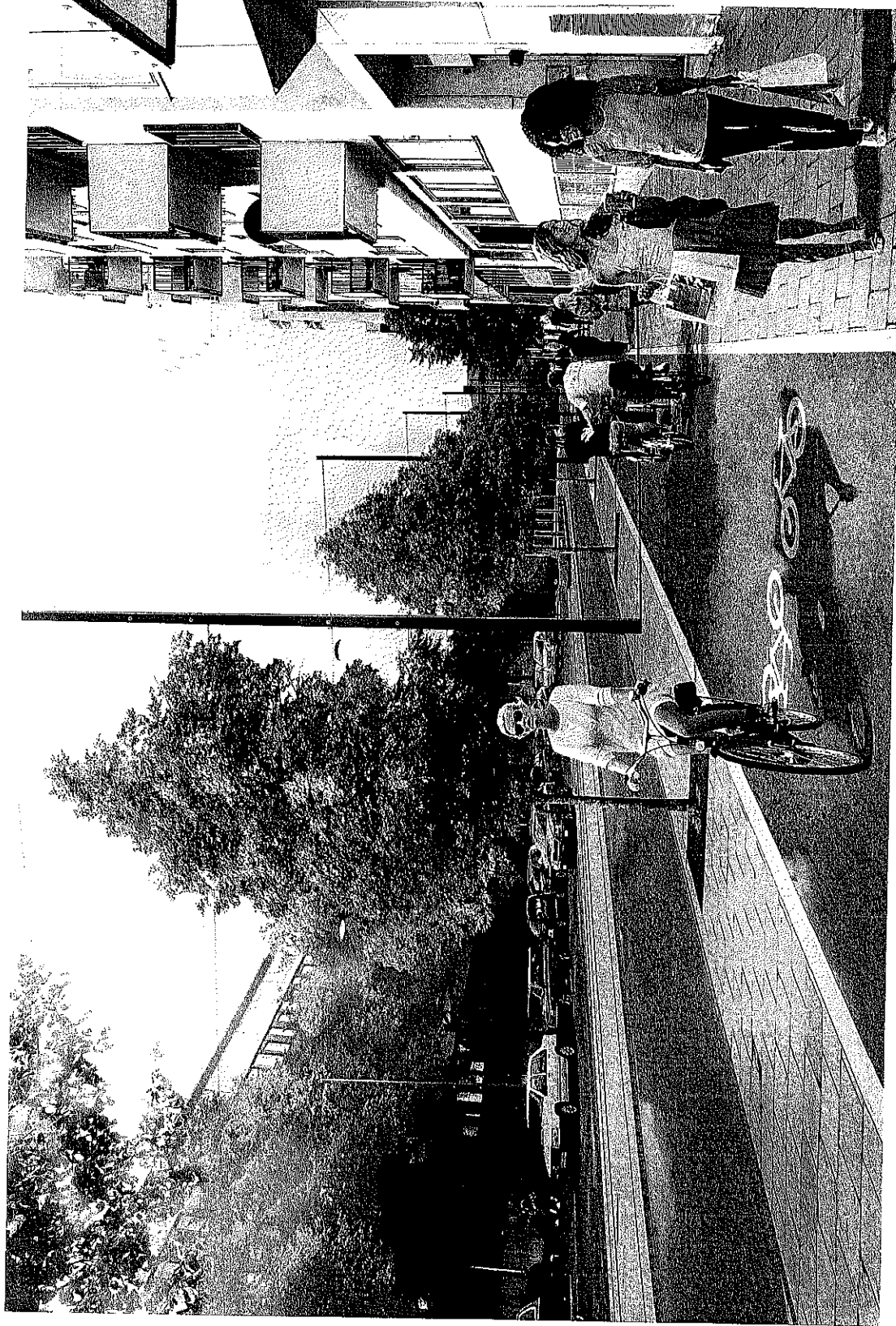
Perspektiv



Vänster i bilden syns befintlig trädrad mot på den östra sidan mot SVT, samt ny ek på norrgående plattform. Någon ny trädrad ryms inte på den västra sidan. Gaturummet kan uppevas som något asymmetriskt.

UTFORMNINGSLTERNATIV: SAMLAD HÄLLPLATS

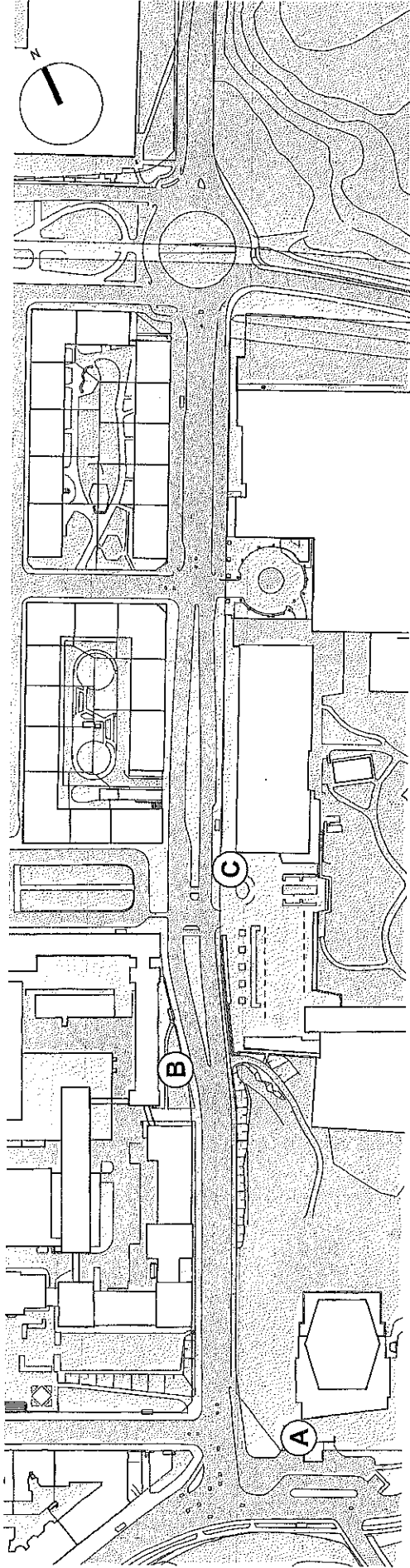
Perspektiv



Förutom befintlig trädrad på den östra sidan mot SVT lymns även en ny trädrad samt möbleringszon på den västra sidan. Gaturnummet kommer att upplevas symmetriskt.

ÅTERPLANTERING AV EK

Översiktsplan



0 25 50 100 150 m
SKALA 1:2000/A3

Beskrivning

Trafikkontoret bedömer det inte möjligt att återplantera den så kallade lilla eken i gatutmitte.

Anledningen till detta är att ett så litet träd skulle få svårigheter att överleva i en hårt trafikerad miljö. Närheten till den planerade spårvägen gör att trädet skulle behöva beskäras hårt med tanke på de säkerhetskrav som ställs på avstånd till elanläggningar. Ett litet träd är svårt att forma så att dessa krav tillgodoses. En placering av den lilla eken utanför den direkta trafikmiljön i mittrefugen är däremot möjlig.

På översiktsplanen ovan redovisas några tänkbara lägen (A, B och C) för återplantering av den lilla eken eller en ny, stor ek.

Gemensamt för dessa platser är att goda växtbetingelser kan skapas för trädet och att det finns goda förutsättningar för trädet att utvecklas på ett naturligt sätt, utan beskärning. Det finns möjlighet att skapa attraktiva platser med sittmöjlighet intill trädet.

Möjliga lägen för ny stor ek alternativt den lilla eken

A

Vid Berwaldhallen

Berwaldhallens entré kommer att påverkas av spårvägen och platsen kommer att gestaltas om. En ny stor ek eller den lilla eken skulle passa bra på denna plats och ges tillräckligt utrymme för att kunna utvecklas på ett bra sätt.

B

Vid Garnisonen

En ny stor ek eller den lilla eken skulle kunna planteras på befintlig gräsyta intill Garnisonen. Detta läge ligger nära planerad hållplats.

C

Vid SVT

Entrén till SVT förändras när gatan byggs om. Någonstans inom denna yta skulle det vara lämpligt att plantera en ny stor ek eller den lilla eken.