



14/1964
PH/BR

B e s k r i v n i n g t i l l
ändrad och utvidgad stadsplan för
trafikområde vid Ropsten
inom stadsdelarna Hjorthagen och Ladugårdsgärdet
i Stockholm
Pl. 6085

Planen Pl. 6085 avser dels ändring av den genom kungl. brev den 5 mars 1920 (Pl. 146 och Pl. 155), den 23 november 1945 (Pl. 2927) och den 21 november 1947 (Pl. 3440) fastställda stadsplanen för Ropstensplan jämte en del söder där- om belägna gatu- och hamnområden m.m., dels ny stadsplan för en del angränsande delar av Lilla Värtan och delar av förut ej stadsplanlagda områden som disponeras av gasverket.

Området begränsas i sydöst av kvarteren Shanghai och Bombay, i sydväst av Hjorthagsparken, i nordväst går gränsen genom gasverkets område och i nordöst skjuter området ut i nära 180 meters bredd på Lilla Värtan till stadens gräns mot Lidingö.

Planen avser möjliggöra byggande av ny broförbindelse mellan Ropsten och Lidingön och är utformad i konsekvens härmed. För trafikanordningarna tages kvarteren Ropsten, Nästet och Idet i anspråk och även det ej stadsplanlagda område där tjänstebostäder för gasverkspersonal nu finns i ett tiotal hus. Även en mindre del av själva gasverkets område tas i anspråk och ett mindre intrång i kvarteret Bom- bays nordspets göres.

Planen medger att två nya broar bygges till Lidingön, den ena sydöst och den andra nordväst om den nuvarande bron. Avsikten är att endast den sydöstra bron skall byggas i en första etapp.

Lidingöbron ansluts med skilda ramper såväl till Li- dingövägen som Hjorthagsleden. Dessa ramper är utan kors- ningar i plan med annan trafik. Lidingövägsrampen är med- elst slingor ansluten till Gasverksvägen och Norra Hamnvä- gen, vilka tillsammans kommer att utgöra det lokala gatu- nätet genom området. I anslutning härtill måste järnvägs-

spåret till gasverket, vilket nu går vid Lidingövägens östra sida, i stället anslutas till spår i Norra Hamnvägen. Det blir efter nya Lidingöbrons tillkomst inte möjligt att ha kvar spårbunden trafik i Lidingövägen. I planen illustreras därför en omstigningsstation vid Ropsten mellan å ena sidan den hit förlängda tunnelbanan och å den andra Lidingöbanorna och Lidingöbussarna.

Hela det område som erfordras för tillfarter till Lidingöbron samt för omstigning mellan olika kollektiva trafikmedel betecknas i planen som trafikområde. Trafikområdet får i princip ej ha tillfarter annat än från gatumark, men det medges dock tillfarter från det angränsande inte stadsplanlagda området som disponeras av gasverket till lokalgatorna i trafikområdets undre plan samt en utfart från kvarteret Shanghai och en från hamnområdet längs kajen. Vidare förutsättes att parkeringsplatser kan få ordnas inom trafikområdet i den mån gatuförvaltningen kan medge. En vid kvarteret Shanghai på trafikområdet illustrerad elnätsstation förutsättes också kunna medges liksom erforderliga underjordiska ledningar.

Ett område norr om Ropstensplan användes för närvarande som småbåtshamn. Det har bedömts som möjligt att även efter den första nya brons tillkomst behålla detta.

Inom vattenområdet har för brobyggnad angivits inte bara den nya gatubron utan även den befintliga bron och en framtida eventuell tunnelbanebro. Avsikten är att den nuvarande spårtrafiken till Lidingö skall begagna den befintliga Lidingöbron. Att en tunnelbanebro tagits in i stadsplane-förslaget innebär inte något ställningstagande till frågan om tunnelbanan skall föras över till Lidingö utan är endast avsett som en anvisning.

Den första utbyggnadsetappen har angivits på en illustrationsvariant av Pl. 6085.

Stockholm den 18 februari 1964
STOCKHOLMS STADS STADSBYGGNADSKONTOR

(Göran Sidenbladh)

(H.H. Uddenberg)