



**Stockholms  
stad**

**Stadshagen**

# **Gator och trafik**

**Oktober 2015**

[stockholm.se/stadshagen](http://stockholm.se/stadshagen)

# Innehåll

## 1. Introduktion

1.1 Inledning .....	3
---------------------	---

## 2. Stadshagen idag och i framtiden

2.1 Bebyggelse och gatunät .....	5
2.2 Karaktär, topografi och gatulutningar .....	6
2.3 Målpunkter och noder .....	8

## 3. Trafik

3.1 Trafik, parkering, angöring och hastigheter .....	11
3.2 Gata för gata .....	12

## 4. Gatans gestaltning

4.1 God gatugestaltning .....	22
4.2 Gatan möter .....	23
4.3 Gatan möter natur/park .....	24
4.4 Gestaltungsselement .....	26



Flygbild över Stadshagen och dess omgivning.

## Arbetsgrupp

### Exploateringskontoret:

Monica Almquist  
Christian Karlsson

### Trafikkontoret:

Pierre Savard (tidigare  
Exploateringskontoret)

### Stadsbyggnadskontoret:

Oskar Bergström  
Per Anders Olsson  
Anna Rex

### Konsulter:

Göran Nordberg, Grontmij (trafik)  
Liselott Luhr, Sweco (landskap)  
Anna Norén, Sweco (landskap)  
Charlotta Löfstedt, Sweco (landskap)  
Fredrik Legeby, Tengbom (plan)  
Thomas Larm, StormTac (vatten)

### Detaljplan för Stadshagen

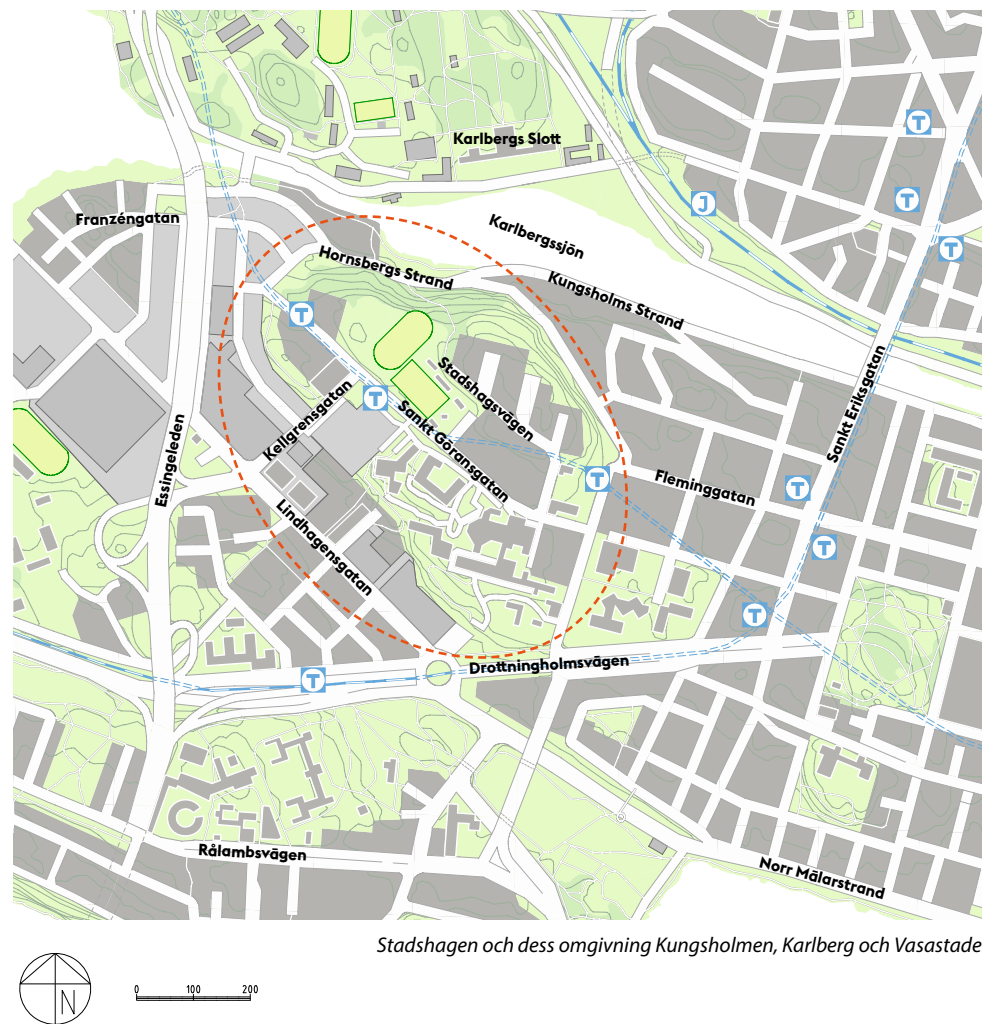
Diarienummer 2013-08100

# 1. Introduktion

## 1.1 Inledning

Sedan 2014 pågår arbete med ny detaljplan för Stadshagen. Planen syftar till att omvandla Stadshagen till en tätare och bättre integrerad stadsdel. Området ska utvecklas med cirka 1900 nya bostäder, kommersiella verksamheter och nya lokaler för skola, förskola och vård. Även gatorna påverkas. Många gator föreslås byggas om och rustas upp. Dessutom tillkommer nya gator. De nya gatorna ska trafikförsörja bebyggelsen men också integrera Stadshagen bättre med staden. Parker och stadsrum ska utvecklas för rekreation, möten och idrott.

Det här dokumentet beskriver det allmänna gatunätet inom Stadshagen. Tyngdpunkten ligger på funktion och gestaltning. De framtida gatorna ska vara säkra, tillgängliga och attraktiva. Det ska även stödja stadens trafikpolitiska inriktning genom att främja cykel- och gångtrafik.

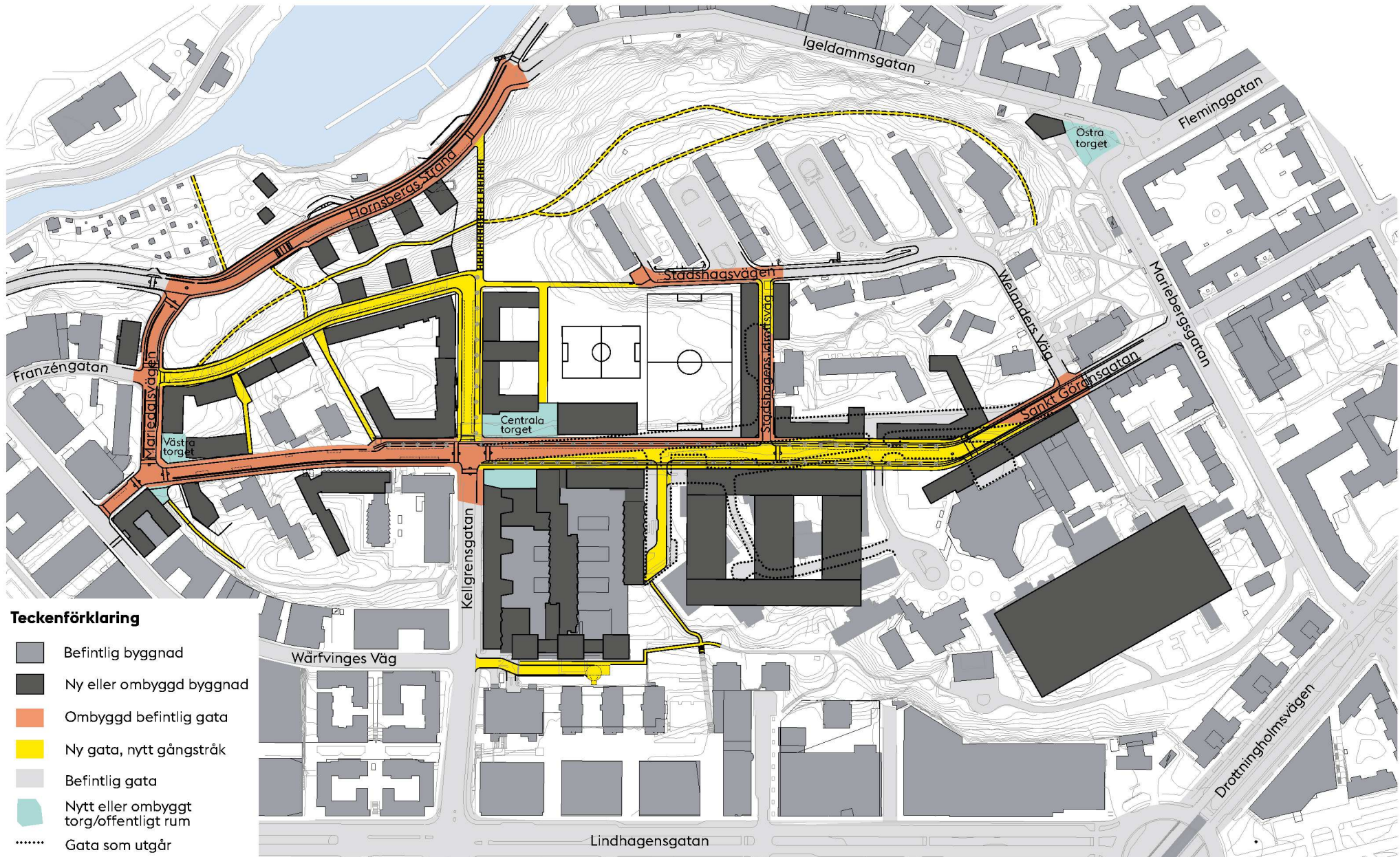


Stadshagen och dess omgivning Kungsholmen, Karlberg och Vasastaden.



## 2. Stadshagen idag och i framtiden

0 50 100 75 200  
Skala 1:4000 (A4)



## 2.1 Bebyggelse och gatunät

Stadshagen har god närhet till både centrala Stockholm, service och handel, kollektivtrafik, grönytor, gångstråk, idrott och vatten. Det finns potential att skapa en framtida tät, grön och attraktiv stadsdel att bo, arbeta, vistas och gå i skola i.

### Stadsbyggnadsstrategier

I detaljplanearbetet har fyra övergripande stadsbyggnadsprinciper tagits fram.

1. Den täta och sammankopplade stadsdelen; En tät bebyggelsestruktur med hög funktionsblandning ger underlag för god service och hållbara transporter. En sammankopplad stadsdel är en tillgänglig stadsdel för fler.
2. Den gröna och aktiva stadsdelen; En stadsdel som kopplar ihop naturmark och parkmiljöer med sammanhållna gröna promenader, idrottsytor och rekreativa stråk skapar en stadsdel för ett aktivt liv med rum för lek.
3. Den urbana stadsdelen med människan i fokus; Levande bottenvåningar, torg, parker och andra offentliga rum skapar förutsättningar för möten som bildar en livaktig och demokratisk stadsdel med människan i fokus.
4. Den kvalitativa arkitekturen som ny årsring; En nutida årsring av högkvalitativ arkitektur samspelar med befintlig bebyggelse till en sammanhållen helhet och bildar en vacker stadssiluett på berget.

### Gatunätet

Gatunätet inom planområdet utgör en blandning av gammalt och nytt. Några gator behålls i stort sett oförändrade. Det gäller Stadshagsvägen, Welanders Väg och Kellgrensgatan. Andra gator t.ex. Hornsbergs Strand och Mariedalsvägen byggs om med bredare gatusektion och bredare cykelbanor.

För vissa gator föreslås mer genomgripande förändringar. Det gäller framförallt Sankt Göransgatan som får ett nytt läge närmare sjukhusområdet och Stadshagens Idrottsväg som kopplas till Stadshagsvägen genom att befintlig gångväg och trappa ersätts med en körbar gatuförbindelse, som lutar mer än 5%.

Planen innehåller dessutom en helt ny gatuslinga. Den utgörs av en förlängning av två befintliga gator, Franzéngatan och Kellgrensgatan och är till för att försörja de nya bostäderna i slutningen upp mot idrottsplatsen. Den nya slingan kopplas till Stadshagsvägen och den äldre bebyggelsen på platån med en ny gång- och cykelväg som förbättrar sambanden mot västra Kungsholmen.

Till det allmänna gatunätet förs även tidigare kvartersgator. Det gäller två kortare gator vid Electrolux. De kopplas till Sankt Göransgatan respektive Kellgrensgatan och görs allmänna för att kunna försörja planerade bostadshus samt för att knyta ihop befintliga gångstråk mellan Lindhagensgatan och Sankt Göransgatan.

Cykelbanor finns idag på Kellgrensgatan, en kortare del av Sankt Göransgatan samt

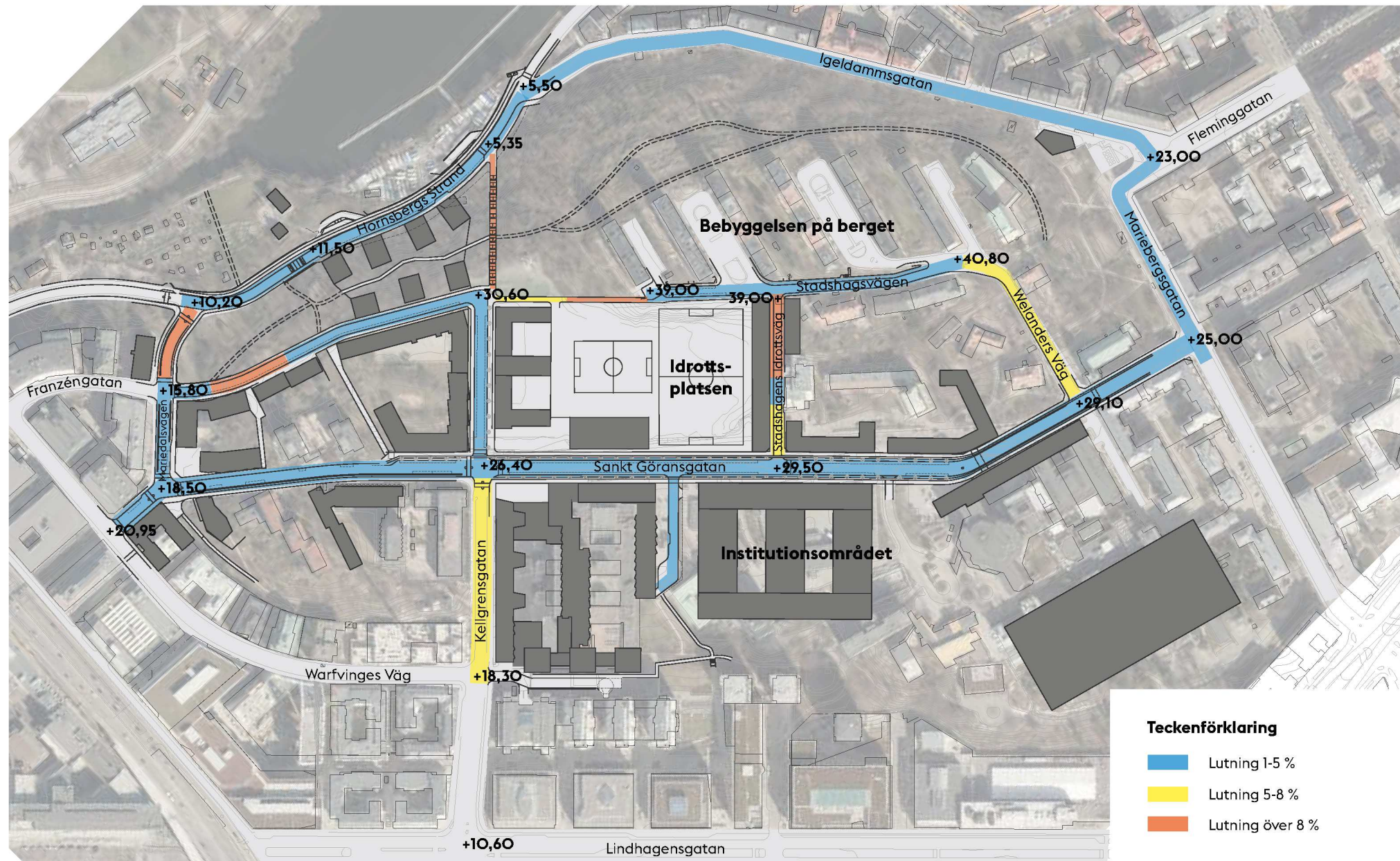
utmed Hornsbergs Strand. Stockholm stad anger i cykelplanen Lindhagensgatan som pendlingsstråk samt Sankt Göransgatan, Mariebergsgatan, Igeldammsgatan, Hornsbergs strand, Kellgrensgatan och Mariedalsvägen som huvudstråk.

Två busslinjer, 56 och 59, genomkorsar idag området. I det nya busslinjenätet för innerstaden finns linjerna kvar i stort sett oförändrade, men med nya nummer.



## 2.2 Karaktär, topografi och gatulutningar

0 50 100 75 200  
Skala 1:4000 (A4)





## Stadshagen idag

### Ett Stockholmskt landskap

Stadshagen präglas av fyra landskaps-element som är typiska för Stockholms ursprungliga naturlandskap; förkastnings-branter, bergryggar, strandpartier och vattenrum. Förkastningsbranten präglar upplevelsen norr- och österifrån samt utgör en tydlig gräns till stenstadens sammanhållna kvartersstad och Karlbergssjöns vattenrum.

### En stadsdel påverkad av terrängen

Stads- och landskapsbilden är tydligt påverkad av terrängens förhållanden. Det finns tre platåer inom området; institutionsområdet, idrottsplatsen och bebyggelsen på berget. Dessa är visuellt åtskiljda från varandra och bidrar till att stadsbilden är svår att överblicka och förstå.

### Stadsdelsstruktur

Området har påverkats av institutionernas organiska tillväxt som bidragit till en osammanhängande, brokig och svårorienterad struktur. Sankt Göransgatan och Kellgrensgatan är otydliga som publika stråk vilket ger en känsla av att osäkerhet kring orienteringen när man rör sig genom området. Antalet rörelsestråk är i övrigt begränsade och flera passerar genom brant terräng.

### Rörelsestruktur

Terrängen och den successiva utbyggnaden har bidragit till att det finns få gator som helhet och endast två huvudstråk, Sankt Göransgatan och Kellgrensgatan. Brant terräng och sammanhängande bebyggelsemiljö skapar barriärer med få eller inga rörelsestråk som bryter igenom. Som hel-

het är områdets gatustruktur svåräst p.g.a. att gatuhierarkin inte tydliggörs i gatornas utformning.

## Stadshagen i framtiden

### Utvecklingsmöjligheter

Stadsdelen bör ges en mer sammanhängande karaktär och struktur. Fler och bättre sammankopplade stråk för främst gångtrafik behövs för att förbättra tillgängligheten till kvaliteter som natur, vatten och omgivande stadsmiljö.

### Mål och strategier

1. Gångvägnätet kompletteras och utvecklas till tydliga, sammanhängande, gena stråk mellan målpunkter.
2. Gröna promenader utvecklas som en viktig del av Stadshagens identitet.
3. Torg tillförs stadsstrukturen som identitetsgivande mötesplatser, händelser i stadsrummet och arenor för stadsliv.
4. Närparker utvecklas till attraktiva gröna oaser som fungerar som samlings- och mötesplatser för alla åldrar.
5. Naturparker görs mera tillgängliga för besökare och lyfts fram som identitetsskapare för Stadshagens gröna karaktär.
6. Kvalitativa lekplatser utvecklas som mötesplatser för barn i alla åldrar. Idrottsplatsen behålls som målpunkt.

### Gatulutningar

En stor trafikteknisk utmaning i området gäller topografin och gatulutningarna. Flera gator lutar idag mer än 5 procent vilket brukar användas som maxgräns vid planering av nya gator. Allra mest lutar

Mariedalsvägen med cirka 10 procent och Kellgrensgatan med över 8 procent. Utmed Hornsbergs Strand finns idag ett avsnitt där lutningen är över 5 procent. Här finns möjlighet att minska lutningen i samband med en breddning av gatan.

De nya gatorna Stadshagens Idrottsväg och Franzéngatans förlängning kommer att luta mer än 5 procent. Störst blir lutningen på Stadshagens Idrottsväg som på delen närmast Stadshagsvägen får en lutning på cirka 10 procent. Inga entréer eller verksamheter behöver dock nås från detta branta avsnitt. Även den nya delen av Franzéngatan lutar över 8 procent, på ett avsnitt. Här har profilen utformats så att alla hus ska kunna angöras från partier som lutar högst 5 procent.

Den västligaste delen av Sankt Göransgatan lutar idag 5 procent och kommer att göra så även fortsättningsvis.

## Fotografier från idag

*(Flera av dessa miljöer kommer att påverkas när man bygger nytt.)*



*I Stadshagen finns många baksidor som vänder sig mot gatan.*



*Området karaktäriseras av stora nivåskillnader och mycket synligt berg samt naturområden med stora träd.*

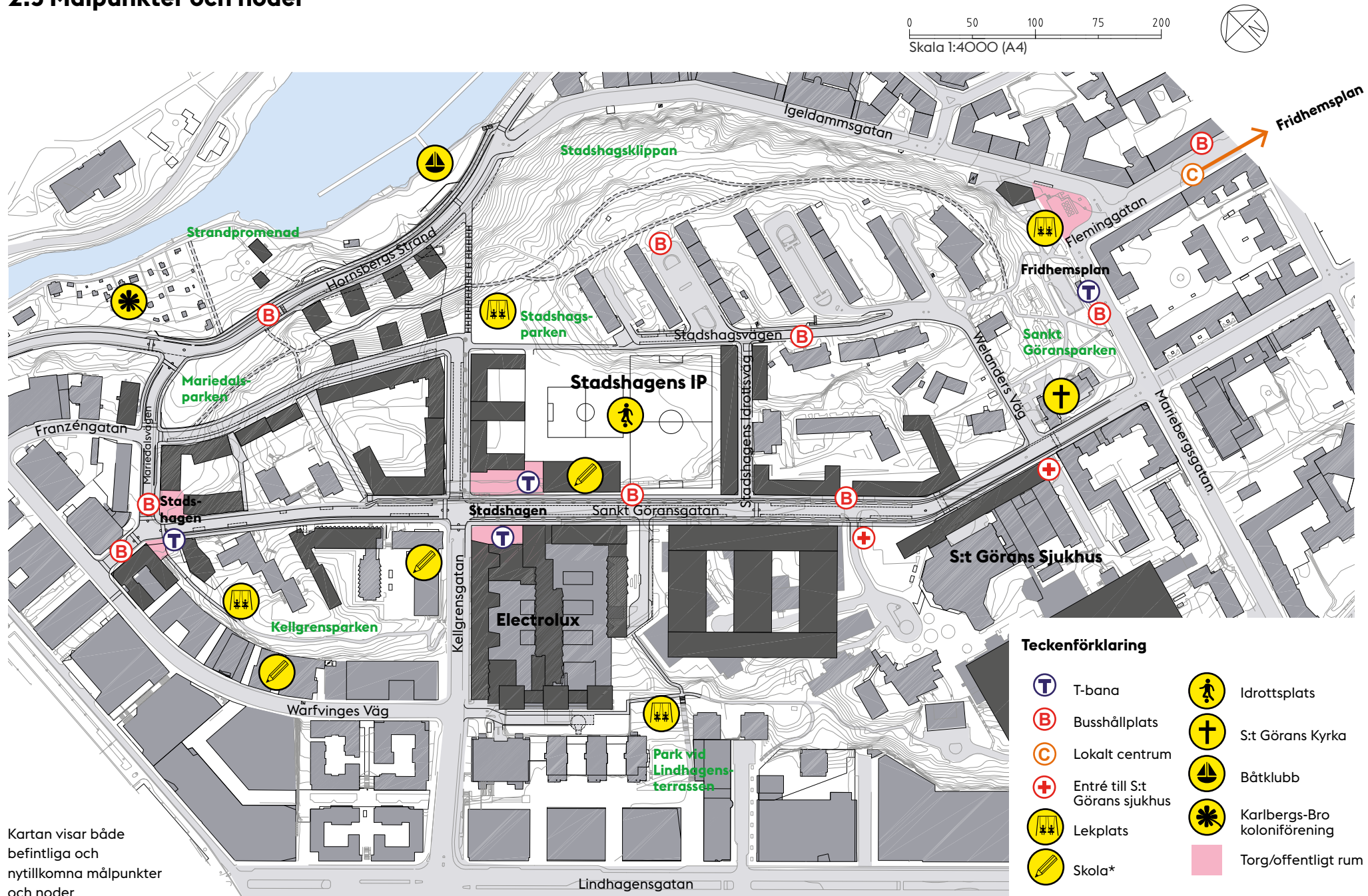


*Det finns idag flera gröna promenadstråk som alternativ till gatunätet.*



*Idrottsplatsen utgör ett viktigt inslag i området och ska behålla sin funktion.*

## 2.3 Målpunkter och noder



Kartan visar både befintliga och nytillkomna målpunkter och noder



## Målpunkter och noder

### Verksamheter, service och kontor

Stadshagen innehåller i dag till stor del verksamheter men även service, kontor och bostäder. Dessa fungerar som målpunkter för folk som bor i området men också för de som bor utanför. S:t Görans Sjukhus, Electrolux, Stadshagens skola och Stadshagens IP sådana målpunkter. Trots dessa verksamheter upplever man inte att Stadshagen har ett aktivt stadsliv längs de publika gatorna, utan på sina håll upplevs stadsdelen som relativt ödslig. De stora verksamheterna tenderar att vända sig inåt med slutna fasader mot gata.

I planförslaget föreslås varierande verksamheter i bottenplan och fler publika platser. Dessa kommer att bidra positivt till livet på gatan. Det är önskvärt att stärka Stadshagens tunnelbanestationer med service och kommersiell verksamhet. Ett mera sammanlänkat gatunät för gång-, cykel- och biltrafik med byggnader som hjälper till att definiera gatan föreslås. Det kommer att bidra till att kopplingarna i området stärks och kan göra att fler människor väljer att röra sig längs med gatorna.

### Rekreativa målpunkter

Stadshagen innehåller många målpunkter för rekreation så som lekplatser, koloniområde, strandpromenad, båtliv, Stadshagens IP och ett naturområde med fin utsikt samt möjlighet att åka pulka vintertid. I förslaget behålls dessa målpunkter som är viktiga för Stadshagens och Kungsholmens gröna och rekreativa karaktär. Ett speciellt viktig rekreativ stråk för Kungsholmsbor är strandpromenaden som har stor möjlighet att utvecklas till ett publikt parkstråk.

### Målpunkter utanför stadsdelen

Intill Stadshagen finns målpunkter som Fridhemsplan, Thorildsplan, Lindhagens galleria och Rålambshovsparken. Området är centralt beläget i Stockholm och från Stadshagens tunnelbana till T-centralen tar det cirka 35 minuter att gå.

## Referensbilder

*Vid Hornsbergs strand finns en populär strandpromenad.*



*Fridhemsplan, korsningen Fridhemsgatan Drottningholmsvägen, är en närliggande nod.*



*S:t Görans Sjukhus är en viktig målpunkt i området.*



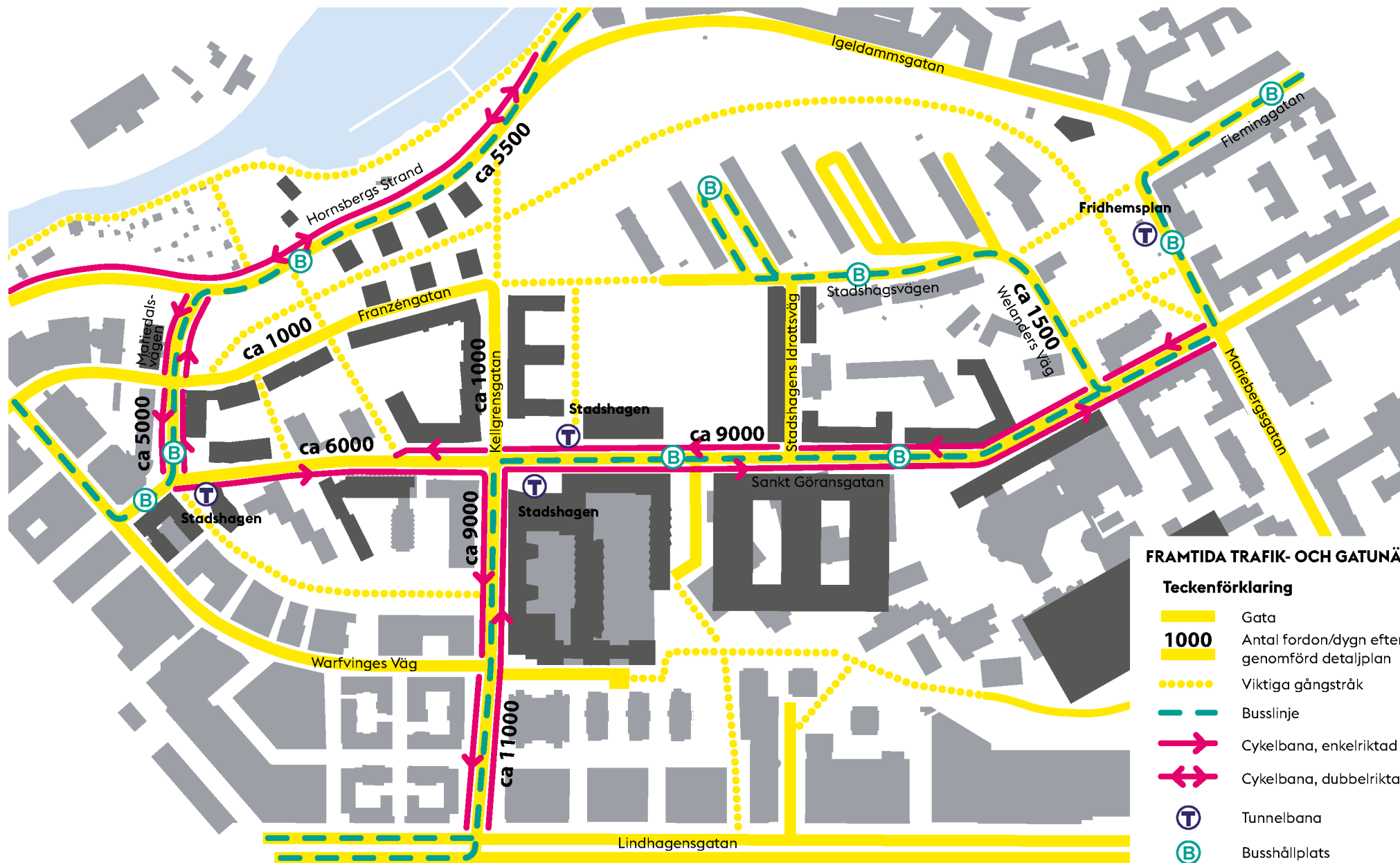
*Stadshagens IP är en välbesökt idrottsplats i området.*



### 3. Trafik

0 50 100 75 200

Skala 1:4000 (A4)





## 3.1 Trafik, parkering, angöring och hastigheter

### Gångtrafik

Alla gator får gångbanor på båda sidor av körbanan. Vid sidan av detta planeras för ett helt separerat och från gatorna friliggande gångvägnät, den så kallade Gröna Loopen. Dessutom finns förbindelser genom flera av bostadskvarteren, som kommer att vara öppna för allmänheten. En ny trappförbindelse planeras mellan Hornbergs strand och korsningen Franzégatan/Kellgrensgatan.

### Cykeltrafik

Detaljplanen innehåller utbyggnad av nya cykelbanor och förbättringar av befintliga. Nya cykelbanor redovisas på Sankt Göransgatan och Mariedalsvägen. Planen förverkligar dämed förslagen i cykelplanen, förutom på västligaste delen av Sankt Göransgatan där, på grund av utrymmesbrist cykelplanen inte går att fullfölja. Detaljplanen medtar även förbättring av den dubbelriktade banan utmed Hornbergs Strand. Här breddas banorna för både gående och cyklister vilket ger möjlighet till separering. Här ordnas även utrymme för avskild busshållplats.

### Kollektivtrafik

I förslaget till nytt busslinjenät för innerstaden finns nuvarande busslinjer inom Stadshagen kvar. Linjerna får nya nummer men kommer att trafikera samma gator som idag.

### Biltrafik

De flesta gatorna inom området är idag lågt trafikerade med flöden på ca 5000 fordon/dygn (f/d). Mest trafik har Sankt Göransgatan vid sjukhuset med drygt 8000 f/d och Kellgrensgatan vid Electrolux med drygt 7000 f/d.

Det finns inga kapacitetsproblem inom området och exempelvis bara en trafiksignal vid Sankt Göransgatan/Mariebergsgatan, precis i gränsen till planområdet.

Den planerade bebyggelsen bedöms alstra ca 3000 f/d, spritt över området. Det är egentligen bara Sankt Göransgatan och Kellgrensgatan som kommer att få märkbara tillskott, cirka 1000-2000 f/d. Här kan man även räkna med visst tillskott beroende utbyggnad och utveckling av Sankt Görans sjukhusområde. De nya lokalgatorna kommer att få lite trafik.

### Parkering och angöring

Bilparkering för nya bostäder kommer att ordnas inom respektive ny fastighet, eller i nytt gemensamt garage under den planerade bollplanen. För att klara angöring, besöksparkering och bussuppställning för idrottsplatsen kan parkering ordnas på båda sidor av Sankt Göransgatan, väster om Kellgrensgatan och på den nya delen av Kellgrensgatan. På Hornbergs Strand och den förlängda delen av Franzégatan blir det möjligt med parkering på en sida. Motstående sida förutsätts få parkeringsförbud vilket medger kortare stopp för på- och avstigning, varuhantering med mera.

Tre gator Sankt Göransgatan, väster om Kellgrensgatan, Mariedalsvägen samt Stadshagens Idrottsväg förutsätts av utrymmesskäl få parkeringsförbud på båda sidor, åtminstone under dagtid. Även här blir det möjligt att stanna för på- och avstigning, varuhantering samt att ordna enstaka plats för handikapparkering. Det bör även vara möjligt att medge parkering under kvällar och nätter.

Nuvarande parkeringsmöjligheter på Stadshagsvägen förändras ej.

### Hastigheter

Enligt den nya hastighetsplan för Kungsholmen kommer Kellgrensgatan, Sankt Göransgatan, Mariedalsvägen och Hornbergs strand få 40 km/h. Övriga gator får 30 km/h. Lokal begränsning till 30 km/h föreslås även vid skolan intill korsningen Sankt Göransgatan/Kellgrensgatan.

Bedömda trafikflöden efter genomförande av detaljplanen framgår av kartan på motstående sida.

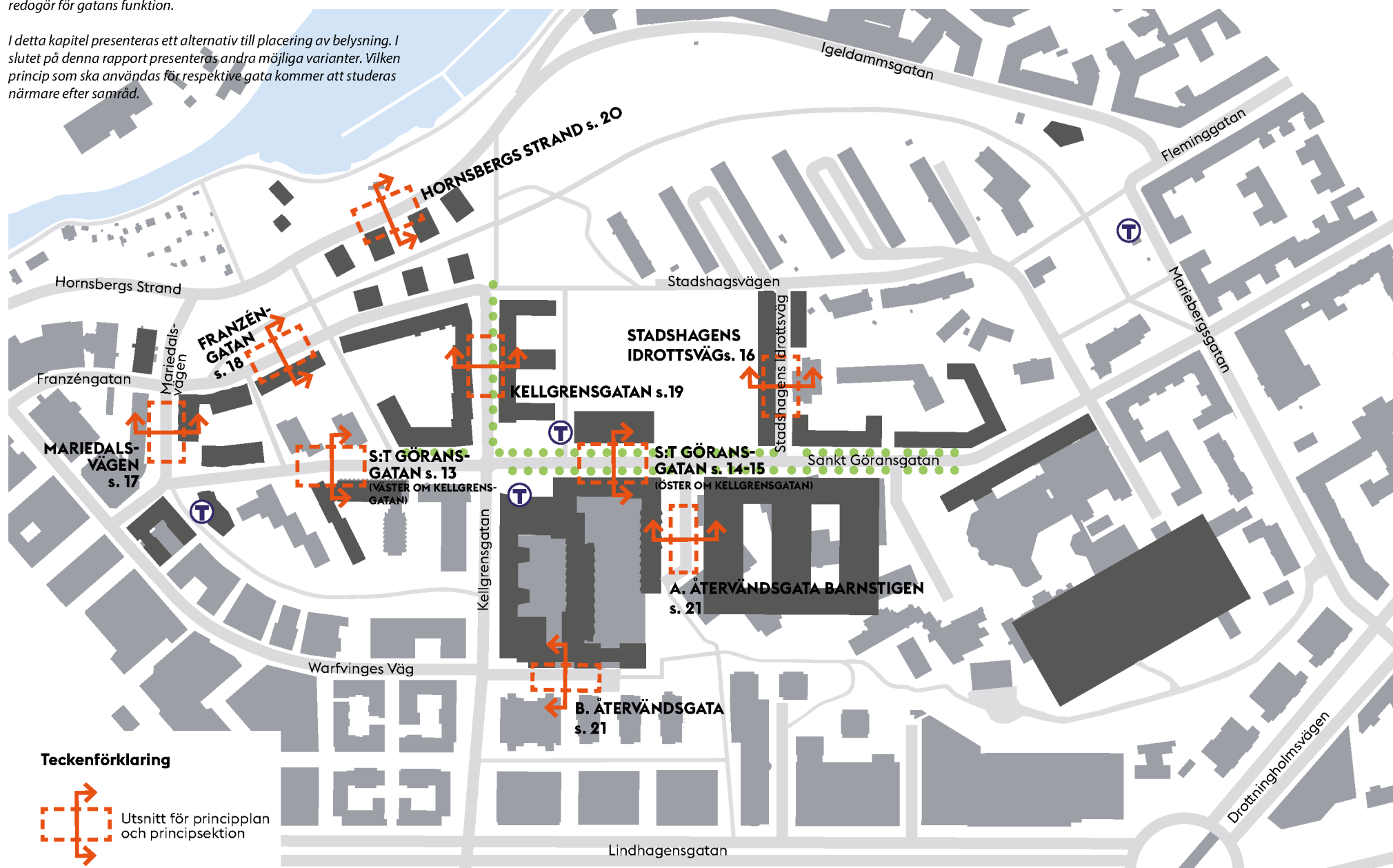
## 3.2 Gata för gata

Denna karta visar en översikt på utsnitt av principplaner och principsektioner i följande kapitel. De är representativa för området och redogör för gatans funktion.

I detta kapitel presenteras ett alternativ till placering av belysning. I slutet på denna rapport presenteras andra möjliga varianter. Vilken princip som ska användas för respektive gata kommer att studeras närmare efter samråd.

0 50 100 75 200

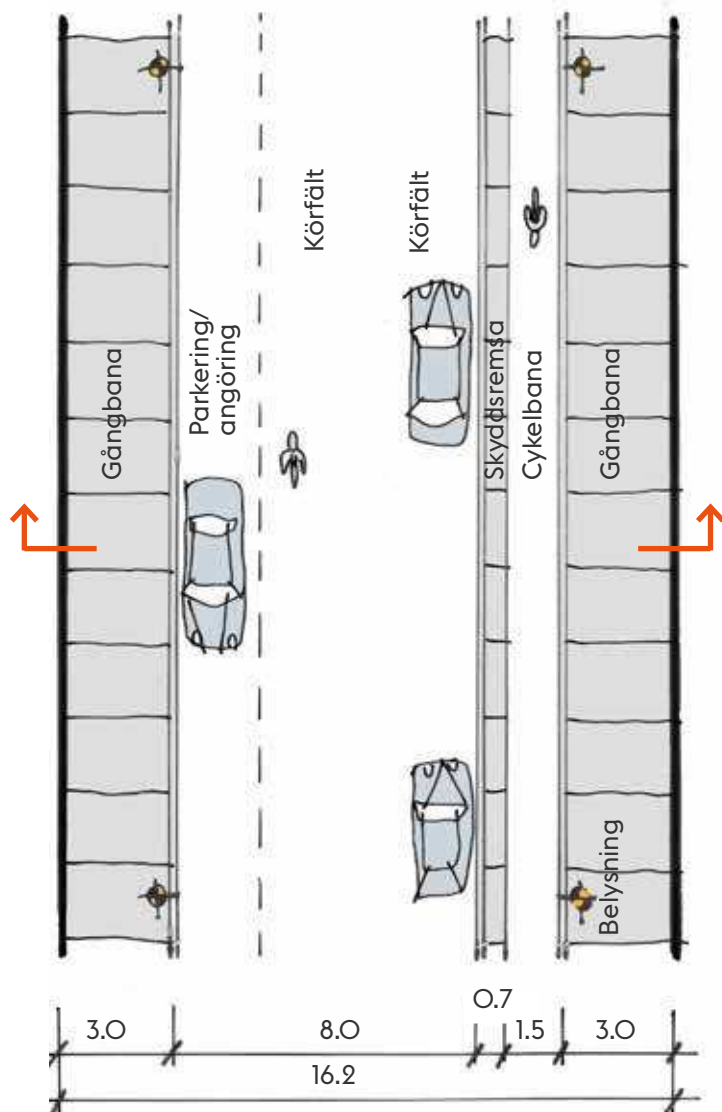
Skala 1:4000 (A4)



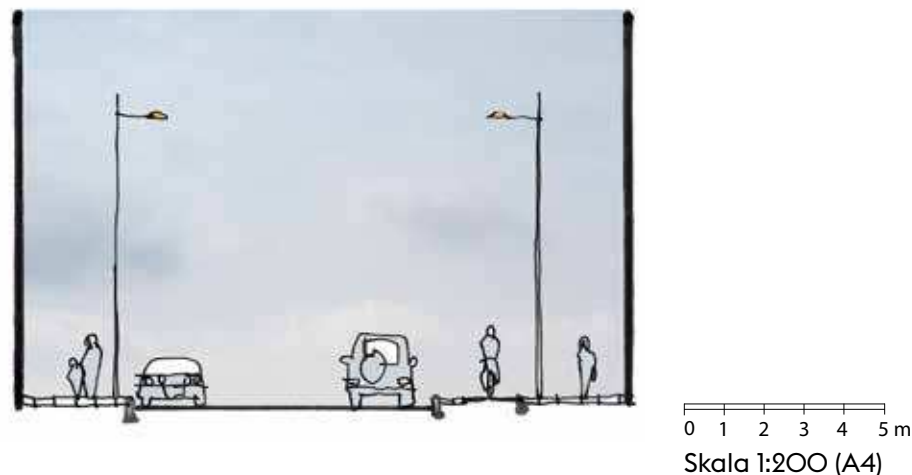


# Sankt Göransgatan (väster om Kellgrensgatan)

Principplan



Principsektion



## Idag

Väster om Kellgrensgatan är gatan smalare. Utrymmet mellan befintliga fastigheter är som minst ca 16 meter. Den här delen av Sankt Göransgatan tillhör inte huvudnätet för bil utan fungerar som en lokal koppling mellan Hornsberg och Stadshagen. Trafikflödet är också lägre på cirka 5000 f/d. Gatan lutar som mest fem procent.

## Förslag

Närmast Kellgrensgatan utförs ett nytt bostadshus. Här föreslås samma gatubredd, 24 meter, som öster om Kellgrensgatan. Här sker övergång med avsmalning och anpassning mellan de olika gatusektionerna. Här kan lastplats, angöring och korttidsparkerings till planerad förskola inrymmas.

Även cykelbanor på båda sidor av gatan och träd på en sida inryms. På resterande, smala del, utförs cykelbana av utrymmesskäl bara på gatans södra sida. Här gör banan störst nytta eftersom cyklisterna är på väg uppför gatan som lutar cirka fem procent.

Det begränsade utrymmet gör även att parkering inte ryms. Gatan föreslås därför få parkeringsförbud på båda sidor. Körbanan, cirka 8 meter klarar däremot kortare stopp för på- och avstigning, i- och urlastning etc. Parkeringsförbudet medger detta. Om nödvändigt kan även enstaka parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas.

Nya bostadshus planeras även vid korsningen med Mariedalsvägen, samt nya torg på båda sidor om gatan.

Godkänt dokument - Oskar Bergström, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2016-01-12, Dnr 2013-08100

The image contains two hand-drawn cross-section diagrams of a street layout, labeled 'a' and 'b' in the bottom right corner. Both diagrams show a 24.0m wide street with various zones and dimensions.

**Diagram a (Left):**

- Dimensions (from left to right):** 3.0, 1.5, 1.9, 5.6, 5.6.
- Zones:** Gångbana (sidewalk), Cykelbana (cycle lane), Parkering/angöring (parking/loading zone), Möbleringszon (furniture zone), Körfält (road).
- Features:** A central dashed line, a tree icon in the Möbleringszon, and a car icon in the Körfält.

**Diagram b (Right):**

- Dimensions (from left to right):** 3.0, 1.5, 1.9, 5.6, 1.9, 1.5, 3.0.
- Zones:** Gångbana (sidewalk), Cykelbana (cycle lane), Belysning (lighting zone), Parkering/angöring (parking/loading zone), Möbleringszon (furniture zone), Körfält (road).
- Features:** A central dashed line, a tree icon in the Möbleringszon, a car icon in the Körfält, and a light icon in the Belysning zone.

A hand-drawn perspective sketch of a street scene. The scene is viewed from a low angle, looking down the street. On the left side, there is a large, stylized tree with a thick trunk and a large, rounded canopy. Below the tree, there are two small figures of people standing and one person walking. A car is parked on the street in front of the tree. On the right side, there is another large, stylized tree, similar to the one on the left. Below this tree, there are two small figures of people standing and one person walking. A car is parked on the street in front of the tree. The street is represented by a simple line with small vertical lines indicating the curb. The sky is a light blue-grey color. At the bottom left, there is a scale bar with markings from 0 to 5 meters. Below the scale bar, the text "Skala 1:200 (A4)" is written.



## Idag

Gatans bredd varierar idag mellan 18-24 meter. Körbanan är 11-13 meter och gångbanorna 2-6 meter. Gatan tillhör stadens huvudnät och ska klara utryckningstrafik till sjukhuset. Gatan trafikeras av buss. Cykelbana finns idag bara på ett kortare avsnitt närmast Welanders Väg/Stadshagsvägen.

Trafikflödet uppgår till cirka 11000 fordon/dygn (f/d). På gatan gäller parkeringsförbud vardagar mellan 9-17. Parkering är tillåten under nätter och helger.

Träd och grönska finns rikligt på angränsande fastigheter och ett tiotal träd finns närmast Kellgrensgatan. Det gör att gatan sommartid är vackert inbäddad i grönska. Gatan är annars enkelt utförd med asfalt på både kör- och gångbanor.

## Förslag

Sankt Göransgatan förläggs (öster om Kellgrensgatan) i nytt läge intill Sankt Görans sjukhusområde. Härigenom frigörs mark norr om gatan för nya bostäder och omdisposition av idrottsplatsen. I detaljplanen breddas gatan till 24 meter. Körbanan föreslås få en fortsatt bredd på drygt elva meter. Nya cykelbanor och nya trädader ger tillsammans med gångutrymmen sidoområden på ca 6,5 meter. Det är önskvärt att leda så mycket dagvatten som möjligt till trädens växtbäddar, för att uppnå rening och fördröjning av vattnet.

På delen närmast Welanders Väg är gatan smalare, ca 18 meter. Här går det inte att inrymma träd och parkering.

Gatan kommer även fortsättningsvis att trafikeras av buss till och från Stadshagsplan. Den föreslagna sektionen medger god-tycklig placering av klackhållplatser i breddade möbleringszoner (trädrader). Utanför hållplatsområdena kan angöring, parkering, varuförsörjning och möjligen bussupställning för idrottsplatsen ordnas på båda sidor. Det ger ett betydande tillskott på parkering och uppställning jämfört med idag.

Gatans nya läge, på mark som idag ligger inom sjukhusområdet kräver omfattande ombyggnad och nivåanpassningar. Gatuombyggnaden måste även samordnas med sjukhusets utveckling. Etapputföranden kommer bli nödvändiga för att kunna vidmakthålla sjukhusets funktioner.

Gatans nya läge kräver också ombyggnad av flera tekniska installationer. Bland annat berörs en större vattenledning, och en fördelningscentral för fjärrvärme. Även ingångar och ramper till T-banan vid Kellgrensgatan påverkas. Den långa gångrampen vid Kellgrensgatan ersätts med hiss.

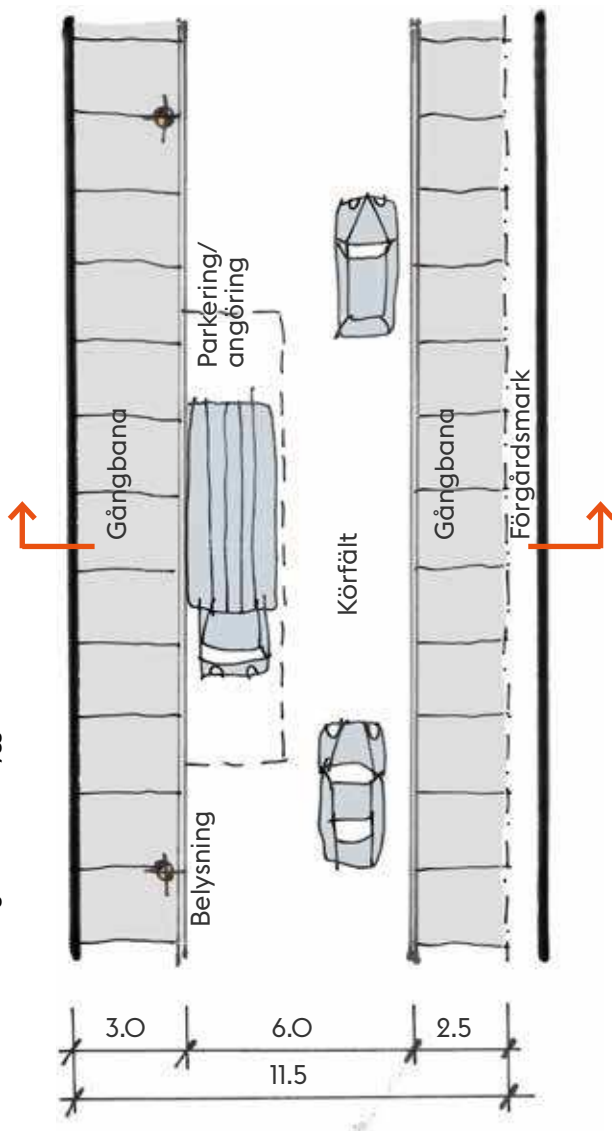
Gatan får en gynnsam profil. Den kommer att luta som mest 1,5 procent.



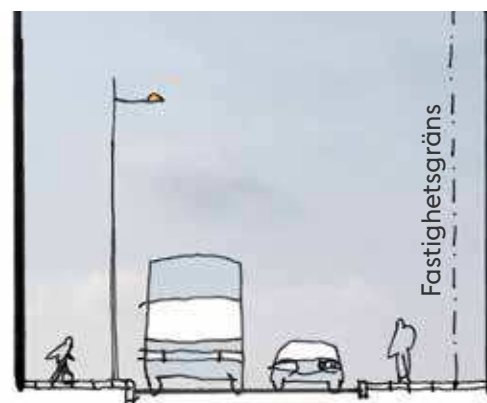
Lindhagensgatan med parkering/angöring, möbleringszon, cykelbana och gångbana.

# Stadshagens idrottsväg

Principplan



Principsektion



0 1 2 3 4 5 m  
Skala 1:200 (A4)

## Idag

Stadshagens Idrottsväg är en av de gator inom planområdet som påverkas mest. Dagens återvändsgata är ca 12 meter bred och fungerar för biltrafik framförallt som förbindelse till idrottsplatsen. Vid entrén finns idag en vändplan och ett tiotal allmänna, avgiftsbelagda parkeringsplatser. Gatan används även för varuförsörjning till punkthuset på motsatt sida. Från vändplanen leder en kortare gångväg med trappa upp till Stadshagsvägen. Gatan fungerar, för gående, därför som en av få ordnade kopplingar mellan nuvarande bebyggelse på höjden och övriga Kungsholmen.

## Förslag

I detaljplanen flyttas gatan österut, närmare punkthuset. Vändplanen och parkeringen utgår och utrymmet tillförs idrottsplatsen. Istället för vändplanen och gångvägen med trappa ansluts gatan som ny kör-, gång och

cykelförbindelse till Stadshagsvägen. Det gör att den nya gatan blir brant på delen närmast Stadshagsvägen, ca 10 procent. Det är samma lutning som idag finns vid Mariedalsvägen vid Hornsbergs Strand.

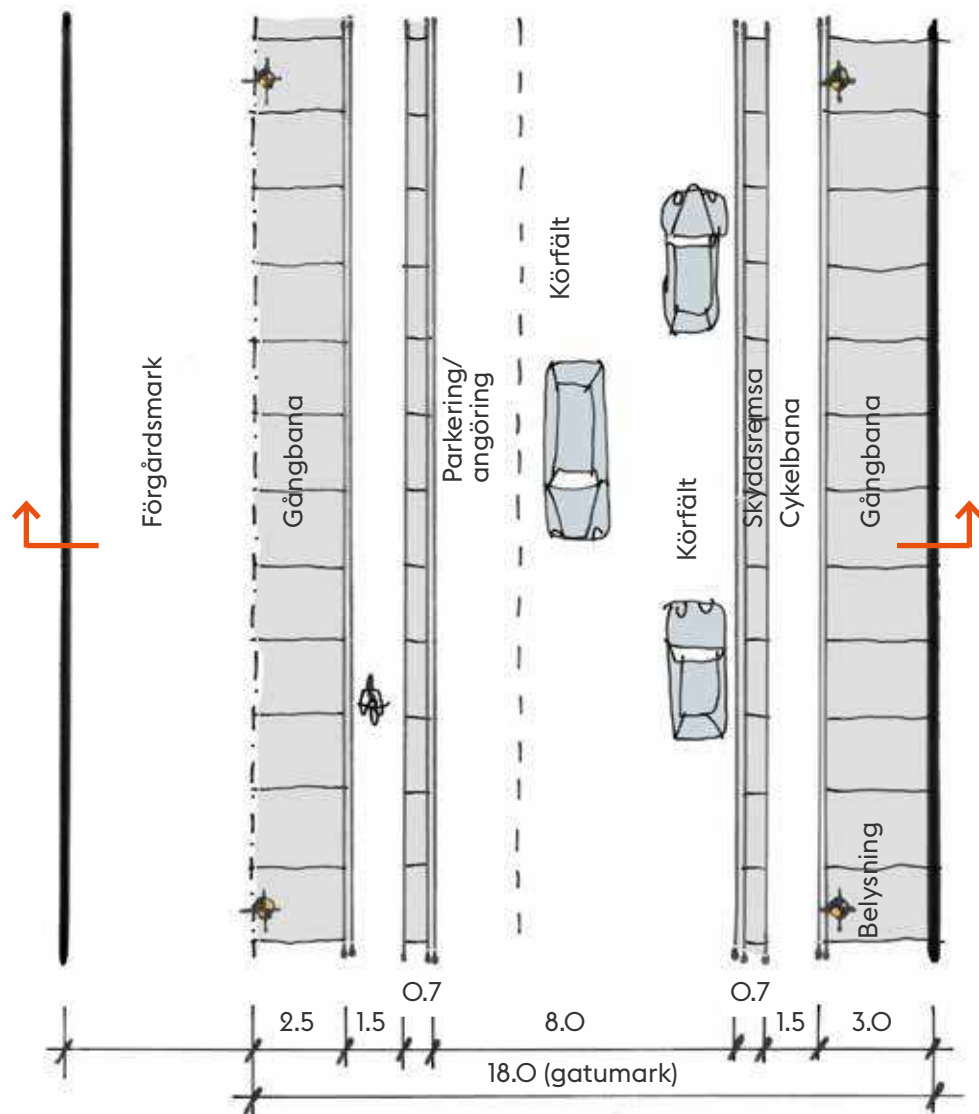
Gatan kommer att få fortsatt viktig betydelse för idrottsplatsen. En ny entré- och läktarbyggnad byggs. Mot gatan läggs även in- och utfart till en garageanläggning med cirka 350-400 platser.

Den nya gatan blir 11,5 meter. Gångbanan mot idrottsplatsen blir 3 meter och gångbanan på motsatt sida 2,5 meter. Körbanan görs 6 meter för att även klara att hantera busstrafik till idrottsplatsen. För att klara hantering och logistik till idrottsplats och garage behöver gatan ha parkeringsförbud åtminstone under dagtid. Parkering under natt kan antagligen medges på en sida av gatan.

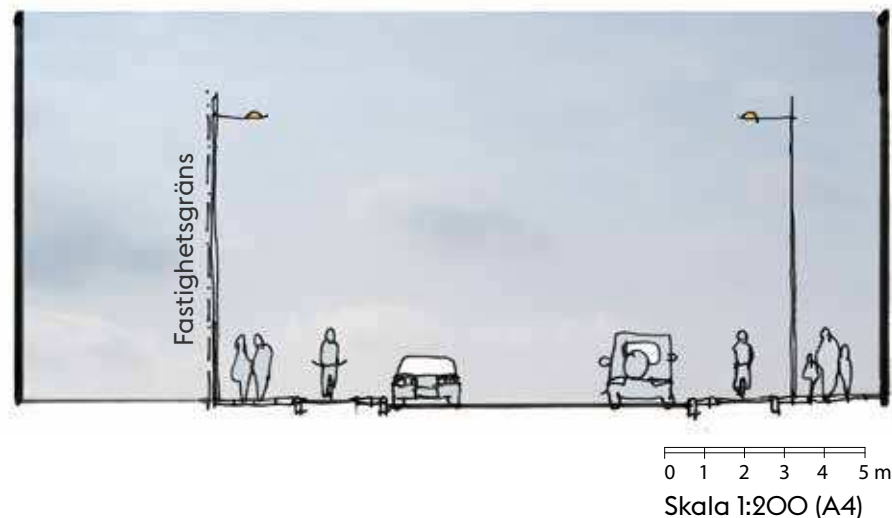


# Mariedalsvägen

## Principplan



## Principsektion



### Idag

Mariedalsvägen är idag ca 13 meter bred och har kraftig lutning, nästan tio procent, närmast Hornsbergs Strand. Gatan är tillåten färdväg för tung trafik, BK2, och fordon längre än 12 meter. Gatan trafikeras av buss och idag ligger en hållplats nära T-banan på Sankt Göransgatan. Gatan anges som huvudstråk i cykelplanen.

### Förslag

Gatan breddas till totalt 18 meter och förses med 1,5 meter breda cykelbanor kantad av en smal skyddsremsa mot körbanan. Mot det nya bostadshuset vid korsningen med Sankt Göransgatan föreslås hållplats. Här bryts cykelbanan temporärt.

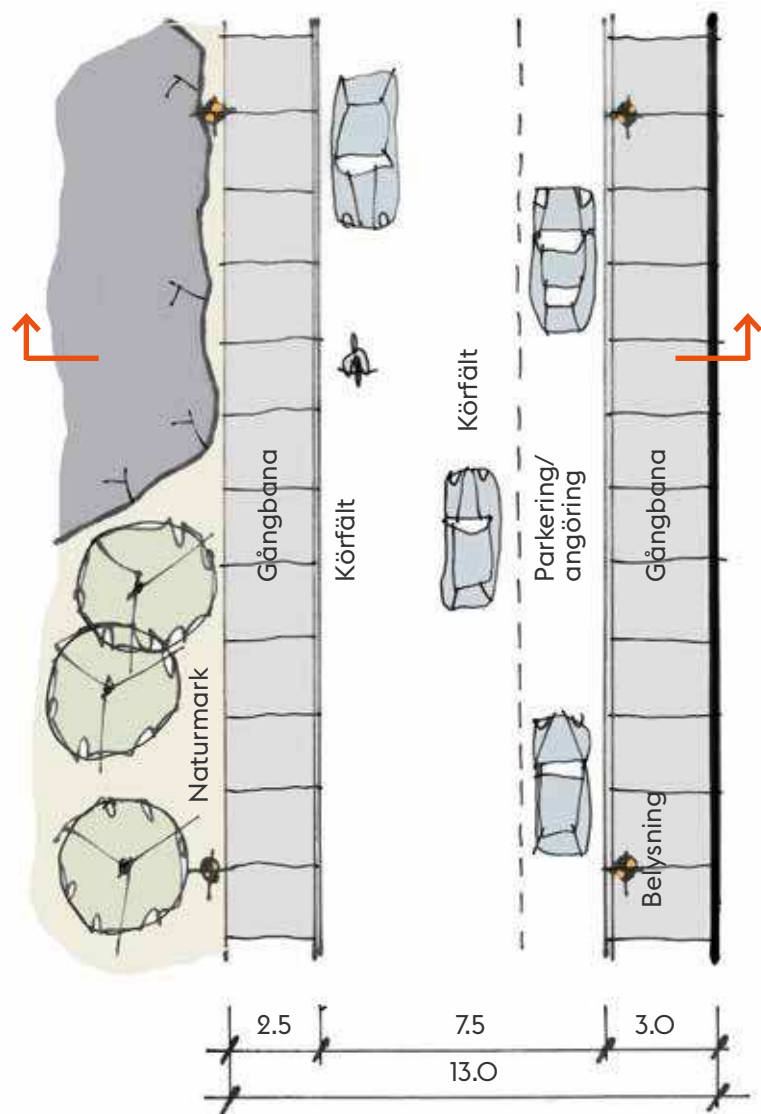
Körbanan görs lika bred som på Sankt Göransgatan (västra delen), 8 meter. Det

medger inte parkering men klarar angöring och korttidsstopp. Det blir även möjligt att stiga i och ur på hållplatsen. Gatan föreslås därför få parkeringsförbud på båda sidor. I det nya bostadshuset planeras en ny livsmedelsbutik. Det kommer att ge tryck på att stanna med bil på både Mariedalsvägen och Sankt Göransgatan. Det blir inte tillgängligt annat än för på- och avstigning, inlastning med mera. Parkeringen till butik måste ske i planerat garage eller på den intilliggande nya delen av Franzéngatan.

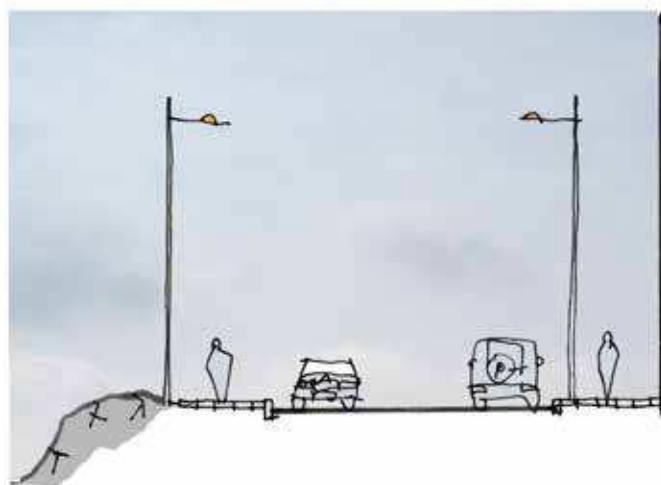
Gatans lutning kommer inte att påverkas och den bedöms få cirka 5000 fordon per dygn.

# Franzéngatan

## Principplan



## Principsektion



0 1 2 3 4 5 m

Skala 1:200 (A4)

## Förslag

Förlängningen av Franzéngatan leder från Mariedalsvägen, brant, genom terrängen för att ansluta till en ny förlängd del av Kellgrensgatan. Tillsammans bildar de båda nya gatuavsnitten en helt ny gatuslinga, norr om Sankt Göransgatan. En ny gång- och cykelväg kommer koppla ihop Franzéngatans förlängning med Stadshagsvägen. Det kommer även förbättra kontakten mot hela västra Kungsholmen för den befintliga bebyggelsen på Stadshagshöjden.

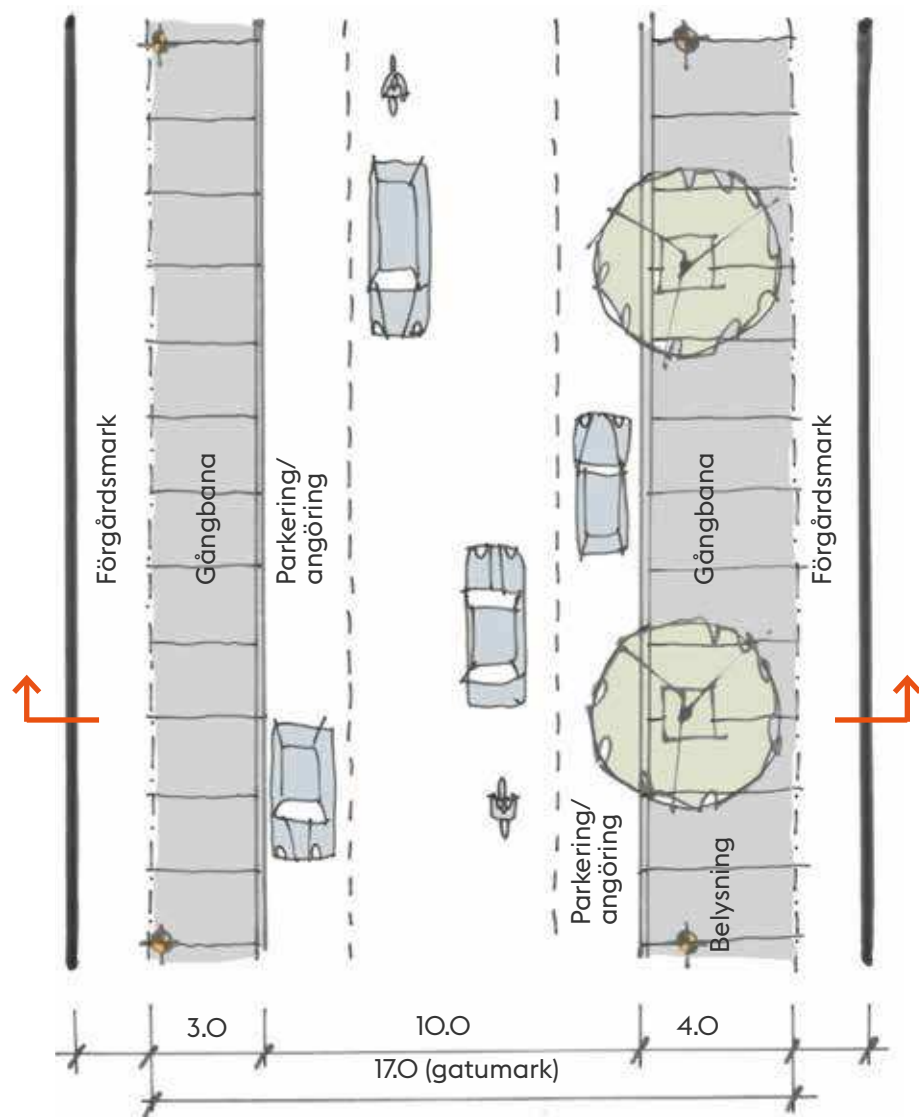
Gatusektionen ges lokalgatans mått med en total bredd på 13 meter. Körbanan görs 7,5 meter. Det medger möte mellan två bilar samt utrymme för angöring/parkering på en sida, som växlar beroende på entréläge. Gångbanan mot bebyggelsen blir 3,0 meter och mot naturmarken/parken 2,5 meter.

Planeringen av denna gata är svår på grund av den stora nivåskillnaden som ska överbryggas, ca 15 meter. Samtidigt ska gatan så långt det vara möjligt inordnas mot den värdefulla naturmarken i nordväst. Det har medfört en lutning på över åtta procent i denna del, vilket är mer än de fem procent som brukar vara maxgräns vid planering av nya gator i Stockholm. Stora lutningar finns dock på flera ställen i närområdet, t.ex på befintlig del av Kellgrensgatans, söder om Sankt Göransgatan. Här är lutningen också över över åtta procent. Ännu brantare är Mariedalsvägen, norr om Franzéngatan. Gatan lutar här tio procent. (Både Kellgrensgatan och Mariedalsvägen är busstrafikerade). Trafikflödet har uppskattats till ca 1000 f/d.

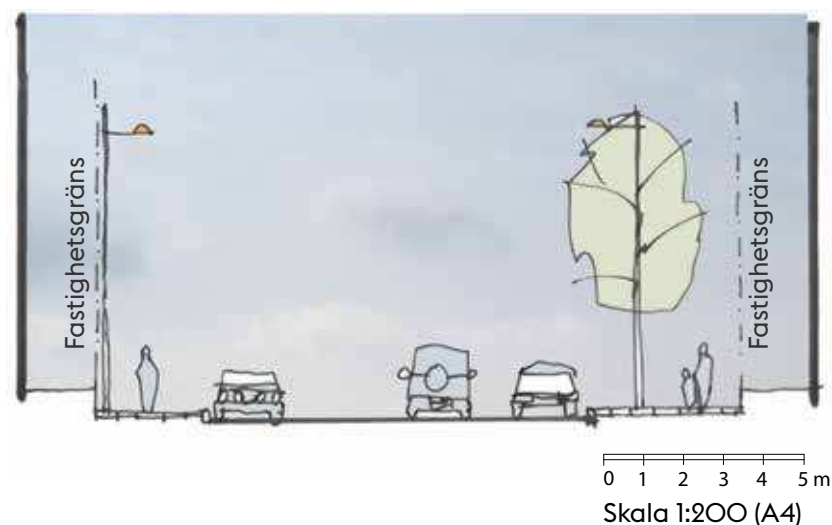
Höjdsättningen av den nya gatan har gjorts så att alla hus kan angöras med bil från gatuavsnitt som inte lutar mer än fem procent. Anslutningarna mot Mariedalsvägen och Kellgrensgatan lutar 3,5 procent. Nivåförhållandena kommer medföra stödmur närmast Mariedalsvägen och flera meters schakt vid Kellgrensgatan. Här kommer den befintliga marken ändå att helt förändras genom de nya husen.

# Kellgrensgatan

## Principplan



## Principsektion



## Förslag

Förlängningen av Kellgrensgatan norr om Sankt Göransgatan öppnar, tillsammans med förlängningen av Franzängatan, upp för ny bebyggelse på Stadshagshöjden. Den nya gatuslingan medför en ny koppling mellan befintlig bebyggelse och övriga stadsdelar på västra Kungsholmen för gående och cyklister genom en ny gång- och cykelväg.

Den nya gatan utgör för biltrafiken en lokal förbindelse med enda trafikuppgift att försörja den nya bebyggelsen. Gatan bedöms få lite trafik, cirka 1000 f/d.

Gatan har dock i planen fått ett bredare och mer påkostat uttryck än en normal lokalgata. För att gatan visuellt och gestaltningssmässigt ska hänga ihop med den befintliga delen av Kellgrensgatan föreslås en bredare sektion med gatumark

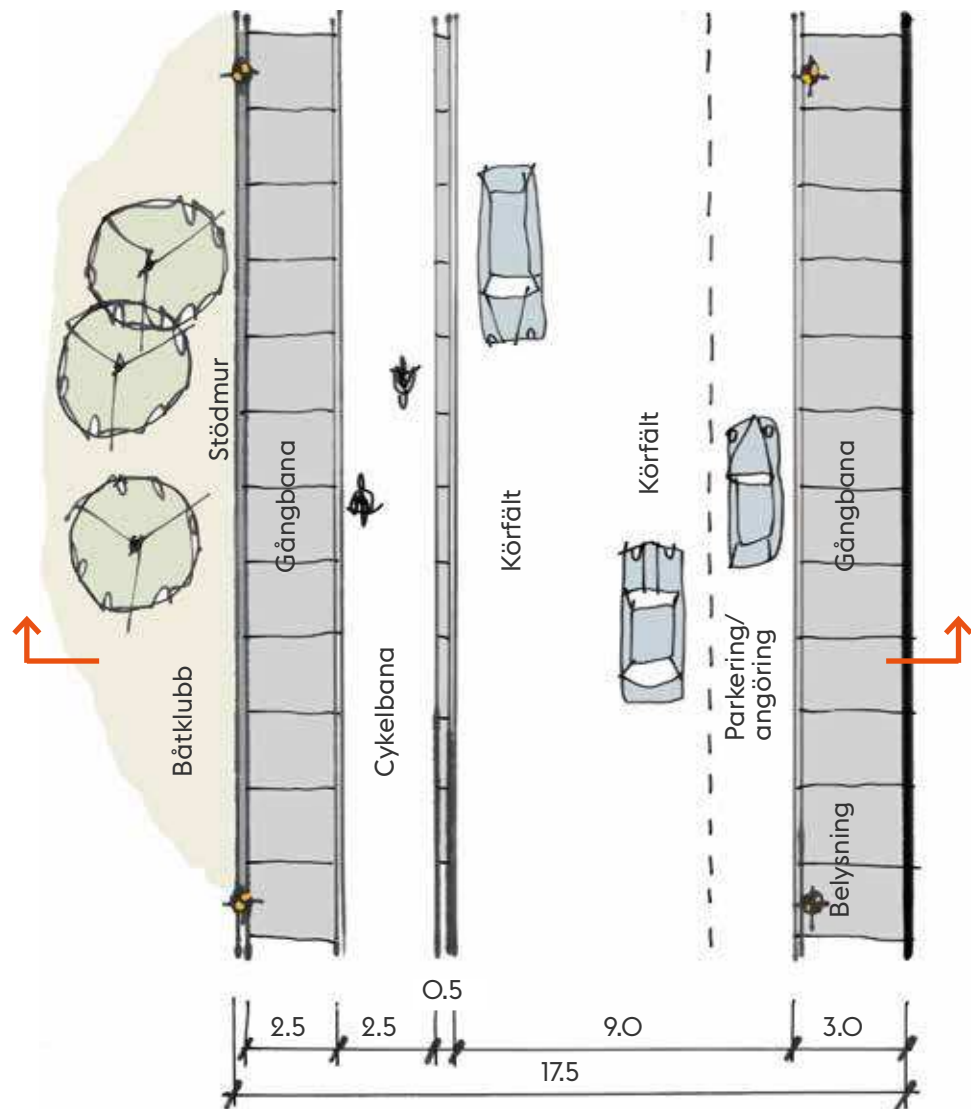
på totalt 17 meter. Tillsammans med två meter bred förgårdsmark på båda sidor ger det ett gaturum på över 20 meter. En trädrad på gatans västra sida knyter visuellt ihop den nya gatudelen med befintlig del söder om Kellgrensgatan. Det är önskvärt att leda så mycket dagvatten som möjligt till trädens växtbäddar, för att uppnå rening och fördröjning av vattnet.

Den nya gatudelen får betydligt gynn-sammare lutning, 3,5 procent, än den befintliga delen. Det innebär att befintlig mark kommer att sänkas med som mest cirka fyra meter.



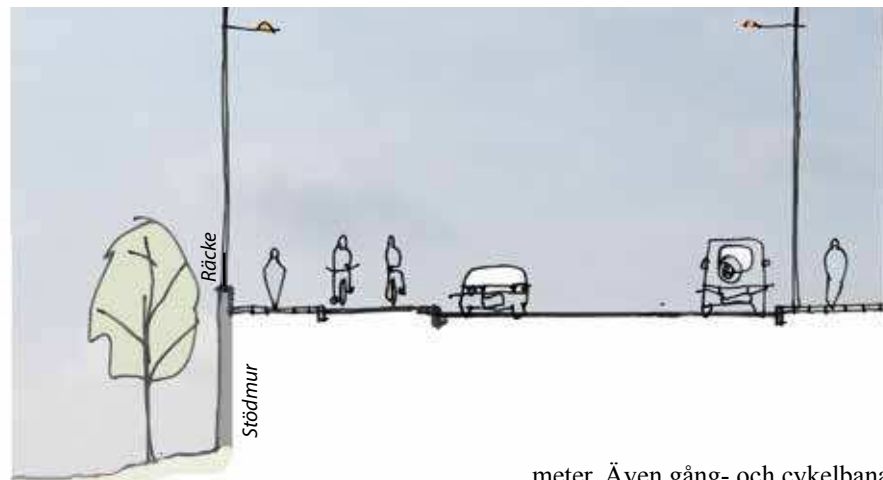
# Hornsbergs strand

Principplan



Principsektion

0 1 2 3 4 5 m  
Skala 1:200 (A4)



## Idag

Hornsbergs Strand är idag knappt 12 meter bred och har en trafik på ca 5000 f/d. Körbanan är cirka sju meter och gångbanan utmed naturmarken mot berget är ca 1,5 meter. På motsatt sida löper en kombinerad gång och cykelbana, knappt tre meter bred. Sträckan är idag obebyggd men infarter finns till ett bergtrum, till båtklubb och småbåtshamn samt till fastigheten Mariedal. Gatan är busstrafikerad. Gatan har parkeringsförbud på båda sidor. Tillåten hastighet är 50 km/h. I cykelplanen anges sträckan som huvudstråk för cykel.

## Förslag

I detaljplanen kantas Hornsbergs Strand av nya punkthus mot höjden. Körbanan breddas till 9 meter för att medge utrymme för bilangöring och viss parkering. Gångbanan mot bebyggelsen breddas till tre

meter. Även gång- och cykelbanan på norra sidan breddas. Den delas upp i en del för gående 2,5 meter och en lika bred del för dubbelriktad cykeltrafik. Ytterligare breddning görs vid Lilla Hornsberg för att ordna på- och avstigningsyta för buss, även den 2,5 meter. På motsatt sida ordnas hållplats genom att en del av utrymmet för parkering ersätts av plattform för hållplats.

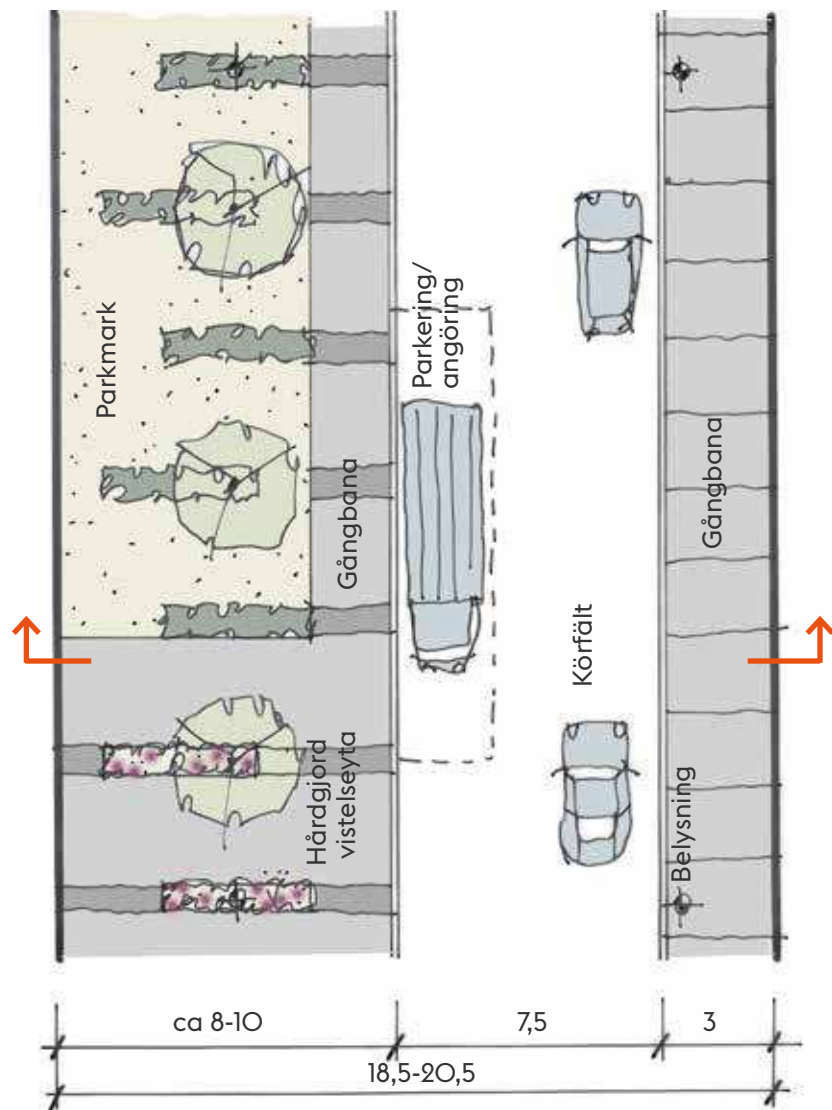
Nuvarande bevuxna slänt mot grusplanen med båtupplägg ersätts på större delen av sträckan av stödmur. Muren blir som högst fyra meter.

I samband med breddningen justeras gatu- höjderna så att den maximala lutningen blir fem procent. Totalt blir den nya gatan ca 18 meter. Gatuombyggnaden blir omfattande.

Den nya bebyggelsen bedöms ge ett tillskott av biltrafik med cirka 1000 f/d. Lämplig hastighet efter ombyggnad är 40 km/h.

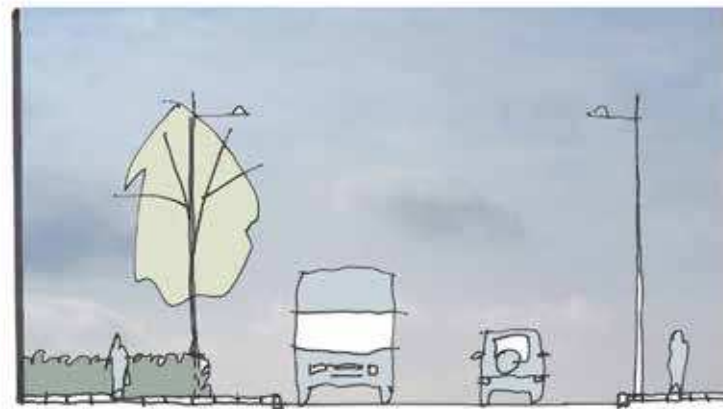
# Återvändsgata A och B – Kvartersgator som överförs till det allmänna gatunätet

Principplan, gata A



Principsektion

0 1 2 3 4 5 m  
Skala 1:200 (A4)



## Idag och förslag

Till det allmänna gatunätet förs två tidigare kvartersgator. Det gäller två kortare angöringsgator vid Electrolux. De kopplar till Sankt Göransgatan respektive Kellgrensgatan och görs allmänna för att kunna försörja planerade bostadshus samt för att knyta ihop befintliga gångstråk mellan Lindhagensgatan och Sankt Göransgatan. (Se översikt på s. 12 med markering av A och B.)

### A, Barnstigen

Öster om Electrolux finns idag ett ca 30 meter brett angöringstorg/-gata. Gatan som helt ligger på kvartersmark fungerar som tillfart till det varumottag som bland annat försörjer restaurangen inom Electrolux. På torget finns även en parkering med cirka 15 platser och ett konstverk som maskerar en ventilationsanläggning för Electrolux. Bostäder planeras på del av torget. Gatan föreslås i samband med det överföras till det allmänna gatunätet.

### B

Från Kellgrensgatan finns idag en tillfart till garageanläggningar och varumottag inom Electrolux och kontors- och bostadshusen inom Kv. Gångaren. Electrolux planerar för tre höga bostadshus och en ny angöringsgata i anslutning till tillfarten. Gatan, föreslås bli allmän.

### De nya gatorna

De nya gatorna kommer alla att bli ca 100 meter långa och fungera som återvändsgator. Det gör att vändplan, 18 meter krävs, för att klara vändning av sopbil. Körbanorna görs 7,5 meter för att klara en dubbelriktad körbana vid sidan om parkering/angöring. Gångbana görs tre meter bred. Förhållanden vid varumottag, vändzoner, nivåer med mera måste studeras vidare.

# 4. Gatans gestaltning

## 4.1 God gatugestaltning

### Allmänt

Gaturummet ska tillsammans med bebyggelsen utgöra en väl sammanhållen helhet. Den traditionella gatustrukturen med symmetriskt uppbyggda gator och raka kantstenar eftersträvas så långt det är möjligt. Utformning av gaturummet ska ske med hänsyn till befintlig struktur och karaktär. Gatans siktlinjer och fondmotiv respekteras.

### Säkerhet och tillgänglighet

God trafiksäkerhet, orienterbarhet, trygghet och framkomlighet eftersträvas för samtliga trafikantgrupper. Åtgärder för att uppfylla gällande krav på tillgänglighet utformas som en självklar integrerad del av miljön och anpassade till platsen. Allmängiltiga, bra lösningar eftersträvas och särskilda lösningar undviks.

### Möblering

Utformning och placering av möbler och eventuella teknikbyggnader samt material och färger ska samordnas i gaturummet för att skapa en god helhetsverkan. Skyltar och stolpar reduceras och samordnas. Gatumöbler och belysningsstolpar placeras i möbleringszon om sådan finnes. Om gatan har trädtrader kan dessa utnyttjas för placering av skyltar och belysningsstolpar. Se sidan 26 för ytterligare information gällande möblering.

### Färgsättning

Stenstadens gaturum präglas av den grå gatubeläggningen och fasadernas varma färgskala. Gaturummet innehåller genom sina skyltfönster och reklamskyltar mycket färg. Husens socklar har ofta stenimiterade färger eller natursten. Mot detta står mörka, vertikala linjer som stuprör och stolpar. Kulörer som används i gaturummet ska vara väl samordnade och inte dominera. En väl genomtänkt och samstämd färgsättning är en förutsättning för en attraktiv miljö.



Lindhagensgatan med möbleringszon/skyddszon, cykelbana och gångbana.



Lindhagensgatan med cykelbana och plats för uteservering längs fasad.



Hornsgatan med cykelfält och angöring/parkering intill gångbanan samt plats för uteservering.



Hornsgatan med uppdelad cykelbana och gångbana, gångbanan följär fasadliv och cykelbanan följer gatan.



Godkänt dokument - Oskar Bergström, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2016-01-12, Dnr 2013-08100



## 4.3 Gata möter natur/park

### Möte med slänt

Slänter kan användas för att ta upp nivåskillnader i de fall det finns förhållandevis gott om utrymme. Slänter bör inte göras brantare än 1:3. Branta slänter är svåra att sköta och underhålla på ett tillfredställande sätt. Det kan även vara svårt att få vegetation att etablera sig. Slänter kan användas som informella lektyor i form av pulkabackar.

Slänter som ansluter till naturmark utförs på ett så terränganpassat sätt som möjligt. Slänten bör ansluta till omgivningen med liknade material som de befintliga.

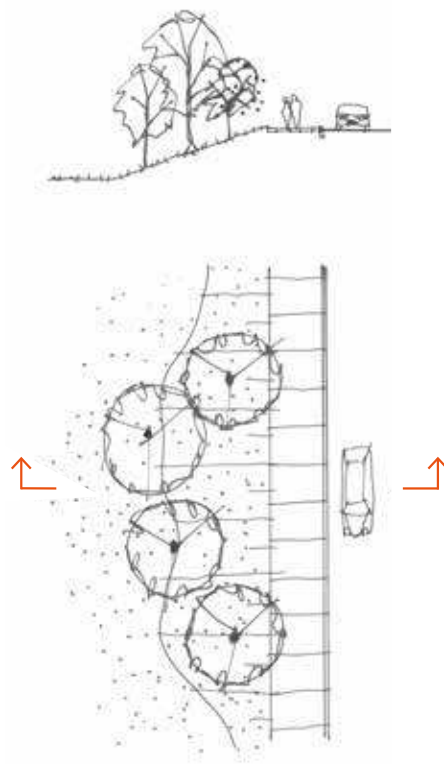
Slänter som ansluter till gestaltade parkmiljöer kan utföras på ett mera distinkt, gestaltat sätt. De ska samordnas med den anslutande parkens utformning.



Slänt som ansluter mot natur från en gång- och cykelväg i Vislanda. Slänten har återställts med ängsfrö och örtpluggplanter.



En anlagd slänt som ansluter till en park.



### Möte med gradänger

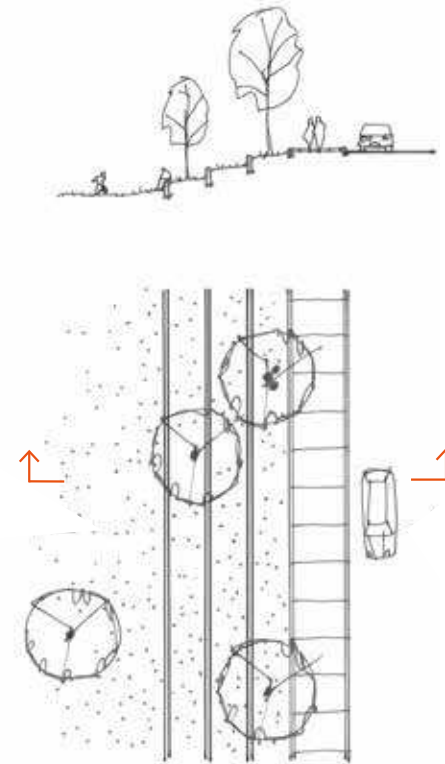
Gradänger ger ett mera gestaltat uttryck än slänter. De används företrädesvis i anslutning till bebyggelse eller rekreationsytor som parker och torg. Gradängsteg kan användas som informella sittplatser och höjderna kan varieras och anpassas till topografin. Ett system av gradänger kan även användas som läktare/amfiteater och kan utnyttjas som informella lektyor för motorikträning. Gradänger kan vara gröna eller hårdgjorda och förses med träd. Det är även möjligt att spara värdefulla befintliga träd genom att bygga gradänger runt dessa. Gradänger med klippt gräs används endast i anslutning till parkmiljöer då dessa är skötselintensiva.



Gradänger i grässlänt, Sandgrundsparken, Karlstad.



Gradänger och trappväg i slänt, Hammarby Sjöstad. En kombination av hårdgjorda och gröna gradänger.



Gradänger som ansluter till park, med sittbara steg och träd, Amsterdam.

## Möte med mur

Murar används för att ta upp stora nivå-skillnader. Stockholm har en lång tradition av att använda murar. Ytor i anslutning till murar i goda sollägen utgör attraktiva vistelsezoner då de utgör skydd och ackumulerar värme.

Natursten är det vanligaste murmaterialet i Stockholm. På sidorna 27-28 beskrivs olika murtyper av natursten mera utförligt.

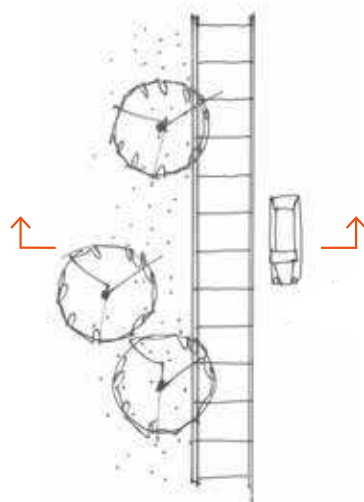
På vissa platser, företrädesvis i anslutning till modern bebyggelse är det möjligt att använda bearbetade betongmurar. Dessa utformas på ett väl gestaltat sätt och samordnas med anslutande byggnader/utemiljöer.



*Befintlig stödmur i Stadshagen. I anslutning till muren finns en attraktiv vistelseyta.*



*Befintlig stödmur i betong på Kellgrensgatan.*



## Möte med bergskärning

På vissa platser kommer det att bli aktuellt med bergskärningar. I de flesta fall är det önskvärt att behålla det naturliga berget. Detta avgörs av bergets kvalitet och ibland är detta inte möjligt. Om det naturliga bergets yta inte kan användas är det önskvärt att klä berget med beklädnadssten. Gabioner, nät eller sprutbetong ska inte användas.

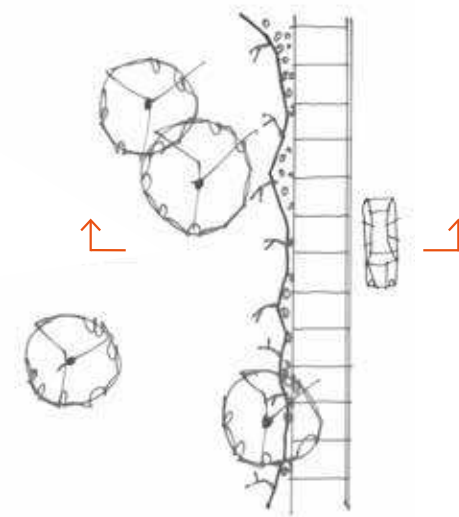
Ofta uppstår en oregelbunden zon mellan gata och berg. Denna kan användas till placering av t.ex. belysningsstolpar. Det är även möjligt för dagvatten att infiltrera i denna yta.



*Bergskärning vid Bäckvägen i Hägersten.*



*Bergskärning vid gångväg i Nacka Strand.*



*Bergskärning vid gång- och cykelväg och stödmur med beklädnadssten, vid Nynäsvägen.*



## 4.4 Gestaltningselement

### Möblering och utrustning

#### Generell utformning

Gaturum innehåller också utrustning som inte är kopplade till trafikfunktioner. Det är exempelvis soffor, skräpkorgar och cykelställ men också stamskydd, markgaller och urnor. För Stockholm gäller generellt *Möbelprogram Stockholm* och för Stadshagen finns det även riktlinjer i *Nordvästra Kungsholmen – Möbleringsprogram för gaturum och offentliga platser*. Syftet med dessa är att åstadkomma en yttre offentlig miljö med en genomgående karaktär samt drift- och underhållstekniska skäl. Dessa handböcker ligger som grund för gestaltningen och projekteringen av gaturummet och övriga offentliga miljöer. De anger standard för val av material, placering, utrustning och färg.

För gaturummets helhet så har placeringen och utformningen av möbler och utrustning stor betydelse. Generellt bör möblerna samordnas i grupperingar och placeras i gaturummets möbleringszon eller i anslutning till knutpunkter.

#### Avvikelse från möbelprogram

På enskilda platser och torg i Stadshagen kan man frånga från möbleringsprogrammen för att tydliggöra platsens karaktär och skapa identitet.

#### Övriga riktlinjer

Övriga handböcker som ger riktlinjer för utformningen av Stockholms gator och offentliga miljö är; Stockholms stads *Teknisk handbok, Stockholm – en stad för alla*, *Cykeln i staden*, *Stenstadens gatumiljö – råd och riktlinjer*.



### Markbeläggning

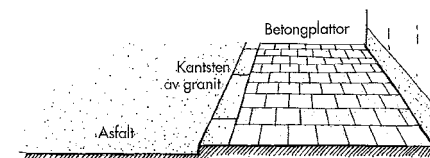
#### Generell utformning för gator

Gaturummens markbeläggning ska ha som utgångspunkt att utformas enhetligt. Trafiken i Stockholms innerstadsmiljöer ställer hårda krav på kvalitet och utformning. Beläggningen ska göras så gatorna blir tillgängliga för alla. Den måste vara slitstark, enkel att underhålla, passa in i stadsmiljön och skapa god framkomlighet för alla trafikgrupper. Med fördel ska markbeläggningen tydliggöra att olika delar av gatan är till för olika trafikslag och förhindra konflikter. En enhetlighet i färg och material eftersträvas.

En normalgata är asfalterad, med en gångbana av grå betongplattor (35x35 cm) och en kantsten av granit. Cykelbanor är normalt också av asfalt och anslutande parkvägar av asfalt eller stenmjöl. Utförandet av markbeläggning i detalj finns i Stockholms stads handböcker.

#### Generell utformning för platser/torg

I anslutning till gaturummet i Stadshagen finns platsbildningar och torg. Dessa kan utformas med material som avviker från gatans. Det är önskvärt att platserna ges en egen identitet. Betong och natursten i olika kulörer och format kan användas.



Sektion på normalgata.



Torsgatan med skyddszon och gångbana av betongplattor och cykelbana av asfalt. Förgårdsmarken är gestaltad men en annan nyans på betongplattorna.



Dragarbrunnsgatan, Uppsala. Platsbildning mellan gata och trottoar.

## Murar och trappor

Stockholm har en lång historia att använda sten som byggmaterial för att bemästra nivåskillnader i form av murar, trappor och ramper. De tillsammans bidrar starkt till Stockholms innerstads karaktär, där man på många platser i staden har löst nivåskillnader genom en trappa eller förstärkt en slänt med en terrassanläggning.

### Murar

De första murarna i Stockholm var kallmurar, stenar staplades på varandra utan bruk. I början av 1900-talet började man göra flera mur- och trappkonstruktioner av stora granitblock. Sedan 1960-talet utförs ofta högre murar av betong. I många fall är de betongmurarna klädda med ett stensikt, så kallade beklädnadsmurar. De är vanligtvis klädda med granit. Stensättningsmönstret på dessa murar inspireras ofta av de äldre murarna.

### Stensättning/ mönster

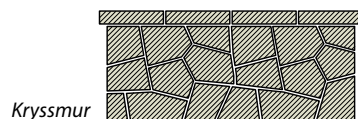
- Kallmur
- Kryssmur – oregelbunden sprängsten
- Kvadermur – huggna rektangulära stenar
- Rubbelmur – huggna, rektangulära eller kvadratiska murar
- Blockstensmur – fristående block

### I val av stensort ska man i första hand ta hänsyn till:

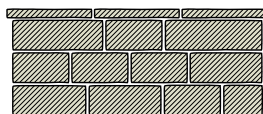
- Stentyp/stensort
- Kulör, mönster och format
- Ytbearbetning
- Belastning och nötning
- Om stenen kommer att utsättas för sura vätskor eller tölsalter

### Trappor

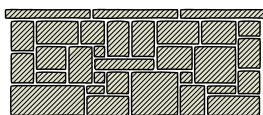
En trappa bör vara lätt att nå och överblickbar. Som standard utförs de i granit enligt *Teknisk handbok* med riktlinjer från *Stockholm - en stad för alla* och möbleringsprogrammen. Första och sista steget i trappa ska vara i avvikande färg, kontrastmarkering. Handledaren bör sträcka sig 30 cm utanför trappan både upptill och nertill. En trappa bör ha högst 11 steg, längre trappor delas upp med minst två meter långa viloplan. Nya trappor bör vara breda nog för barnvagnsramp.



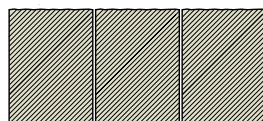
Kryssmur



Kvadermur



Rubbelmur



Blockstensmur

### Generella riktlinjer för murar och trappor

- Mur- trapp- och rampanläggningar bör i stil och karaktär samverka.
- Val av material, placering och proportioner bör göras med hänsyn till omgivningen.
- Med fördel väljs sten från Norden.

Gestaltungsprincipen för murar i Stadshagen är baserad på en glidande skala från de oregelbundna murarna i naturmarken till de regelbundna murarna i kvarter och vid gata. I naturmarken ska murarna placeras med fokus på att följa landskapet och topografin medan murarna i stadsmiljön placeras regelbundet i förhållande till stadsmiljön. I parkmarken finner man ett uttryck på murar mellan dessa två skalor med en strikt placering men med ett uttryck som kan vara oregelbundet.

Gestaltungsprincipen för trappor följer samma riktlinje. I naturmarken ska de placeras i samspel med naturen och följa topografin och landskapet. I parkmark ska de placeras för att gynna framkomligheten och på kvartersmark för att samspela med stadsmiljön.

### Möte med naturmark

- Oregelbundet uttryck (Kallmur, Kryssmur).
- Placeras med fokus på att samspela med topografin och landskapet.



Befintlig trappa i Stadshagen som följer landskapet/ bergväggen.



Kallmur placerad för att skapa en gångväg längs med en bergvägg.



### Möte med park

- Oregelbundet till regelbundet uttryck (Kryssmur, Rubbelmur).
- Placeras med fokus på att skapa god parkmiljö med exempelvis god framkomlighet och platsbildning.



Befintlig kryssmur i Stadshagen som tar upp nivåskillnaden och skapar en plats.



Befintlig trappa i Stadshagen.

### Möte med gatutum/kvartersmark/hus

- Mur med regelbundet uttryck (Rubbelmur, Blockstensmur, Kvadermur).
- Placeras med fokus på att samspela med stadsmiljön.



Befintlig rubbelmur i Stadshagen vid Sankt Göransgatan.



Kvadermur och ramp.



Befintlig rubbelmur i Stadshagen vid parkstråk norr om Lindhagsterrassen.



Stödmur, trappa och ramp skapar förbindelse mellan busshållplatsen/vägen och bostadsområdet i Midsommarkransen. Det ger även utrymme för en plats med två bänkar.



Kvadermur som tar upp nivåskillnader mellan två bostadshus och skapar terrasser.



Stödmur av betong skiljer Kellgrensgatan från kvartersmarken, Stadshagen.



## Träd

### Gaturummets träd

Träd i gatumiljö har sedan länge använts i staden som gestaltungs-element för esplanader och alléer. I centrala Stockholm finns en befintlig och medveten struktur av träd som tillsammans bildar långa sammanhängande gröna stråk och som kopplar samman parker med grönområden. Gator med trädplanteringar är en del av stadens struktur och de gynnar miljön, klimatet och spridningen av arter. Stockholm har en trädplan för innerstaden och en handbok för hur träd ska planteras och skötas i staden, *Växtbäddar i Stockholm stad – En handbok*. Moderna växtbäddar skapar förutsättningar för att ta hand om dagvattnet lokalt.

Allmänna krav på träd i gatumiljö är att de ska vara tåliga för luftföroreningar och torka samt vara tåliga för vägsalter. I offentliga miljöer är det också bra att inte plantera träd som framkallar allergi. Vid nyplantering av träd kan man använda arter som är karaktäristiska för området. Artvalet styrs även av gatans bredd, karaktär och markförhållanden. Lind får enbart planteras på Lindhagensgatan som dess karaktärsträd. På Franzégatan

finns Robinia, *Robinia pseudoacacia*, och på Kellgrensgatan dubbelblommande körsbär, *Prunus avium 'Plena'*. På Sankt Göransgatan har man tidigare planterat Turkisk trädhassel, *Corylus Colurna*. Annars görs art val i samråd med Stockholm stad.

Planteringen av gatuträd görs med skelettjord enligt handbok med en volym på minst 15 m<sup>3</sup>. Träden ska vara av en storlek med stamomfång med minst 25-30 cm. Träden bör stå på ett avstånd från fasaden att de inte behöver beskäras, vilket i normala fall är minst 7 meter från fasad och för smal-kroniga träd minst 4 meter.

### Träd på torg/plats

Träd i staden som planteras på en plats eller ett torg (i anslutning till gatan) har möjligheten att ge platsen mer karaktär och identitet. Med detta föreslås att man på platser och torg i Stadshagen avviker från gatans art val och planterar platsspecifika träd.



Kellgrensgatan med dubbelblommande körsbärsträd.



Blommande körsbärsträd på Bysistorget på Södermalm som ett identitetsskapande element.



Turkisk trädhassel som träd-rad bakom busshållplatser på Uppsala Centralstation.



Befintlig turkisk trädhassel på Sankt Göransgatan.



Franzégatan med robinia.

### Exempel på salttåliga träd:

- Lönn
- Ask
- Ek
- Fågelbär
- Al

### Exempel på träd som klarar förorenad luft:

- Lind
- Lönn
- Ek
- Hagtorn
- Ask
- Al
- Björk

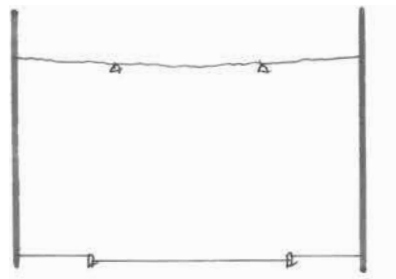
## Belysning

### Gaturummets belysning

Staden ska belysas så gångtrafikanter och cyklister känner sig trygga och så att alla har god framkomlighet. En enkel och orienterbar miljö ökar trafiksäkerheten. Nordvästra Kungsholmens ljussättning skall göras enhetligt och ska anpassas till karaktären på gatan. Effektbelysning kan användas för att förstärka platser eller speciella föremål som ett hus, ett konstverk eller ett träd. Armaturer ska i gaturummet placeras i möbleringszonen, om sådan finns. Se *Nordvästra Kungsholmen – Möbleringsprogram för gaturum och offentliga platser* för mer detaljer om belysning.

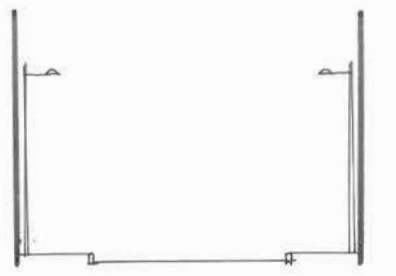
### Belysningsprinciper

I senare skede utreds vilken belysningsprincip som är aktuell för respektive gata. Det finns tre möjliga grundprinciper; fasadinfäst, stolpar placerade mot fasad och stolpar placerade mot kantsten. Se principskisser.



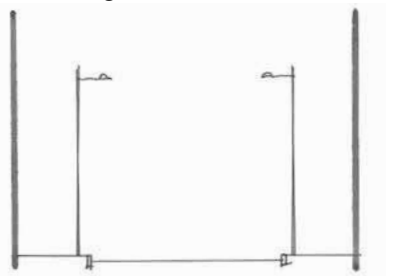
#### Fasadinfäst belysning

Inga stolpar behövs med principen bygger på att det finns byggnader att fästa belysningen i. Avtal krävs med respektive fastighet.



#### Belysning placerad mot fasad

Belysning placeras så nära fasad som möjligt. Samordning krävs med arkitekterna som utformar byggnader intill gata för att undvika bländning inne i husen.



#### Belysning placerad mot kantsten

Belysning placeras i samma linje som trafikskyltar. Om det finns möbleringszon/trädrad placeras stolpen i denna. Det finns en risk att stolpar blir påkörda av fordon.



Armatur Horizon IV längs med Lindhagensgatan.



Armatur Kali.



Armatur Horizon IV.



Armatur Kali.



Effektbelysning av träd.

