



**Stockholms
stad**

Stadshagen

Gator och trafik

Mars 2017

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
Birgitta Nylander

Stadsbyggnadskontoret:

Karin Stenqvist

Konsulter:

Göran Nordberg, Sweco (trafik)
Charlotta Löfstedt, Sweco (landskap)
Fredrik Legeby, Tengbom (plan)

Detaljplan för Stadshagen

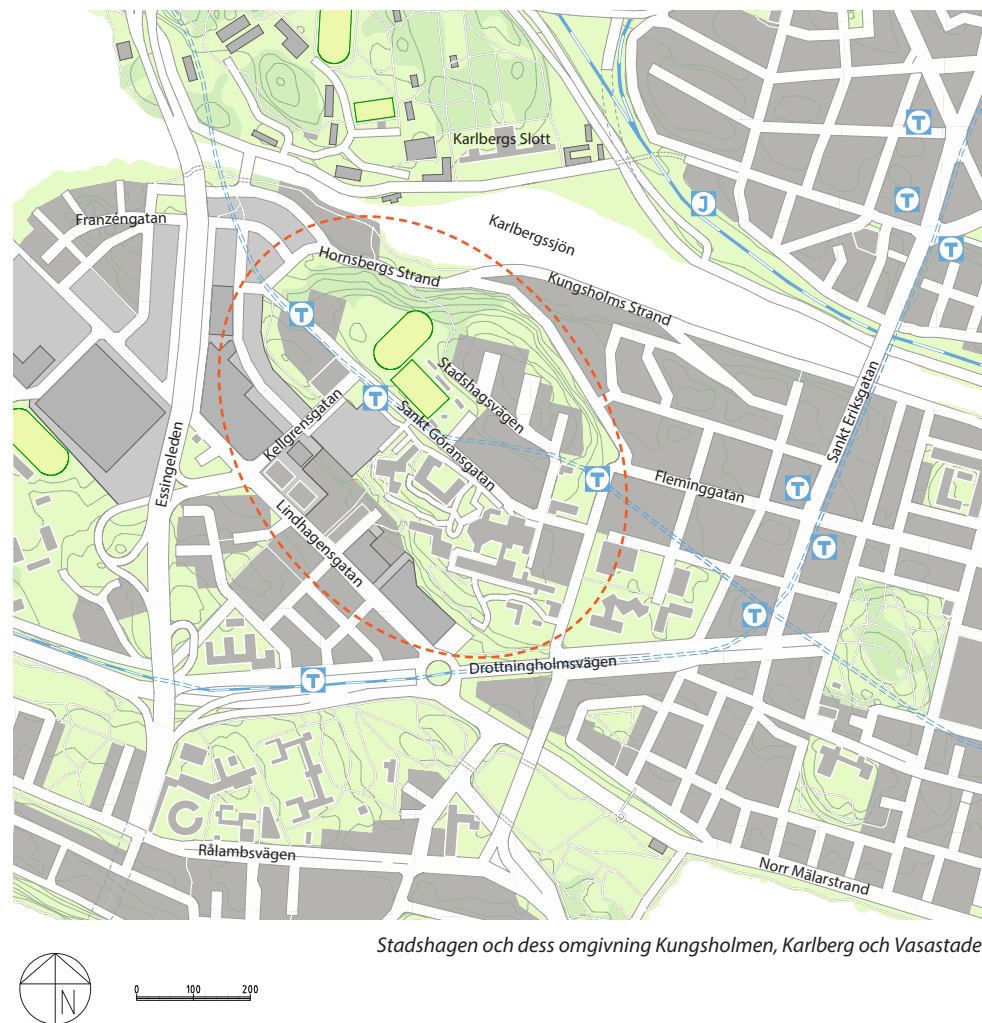
Diarienummer 2013-08100

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 1700 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.

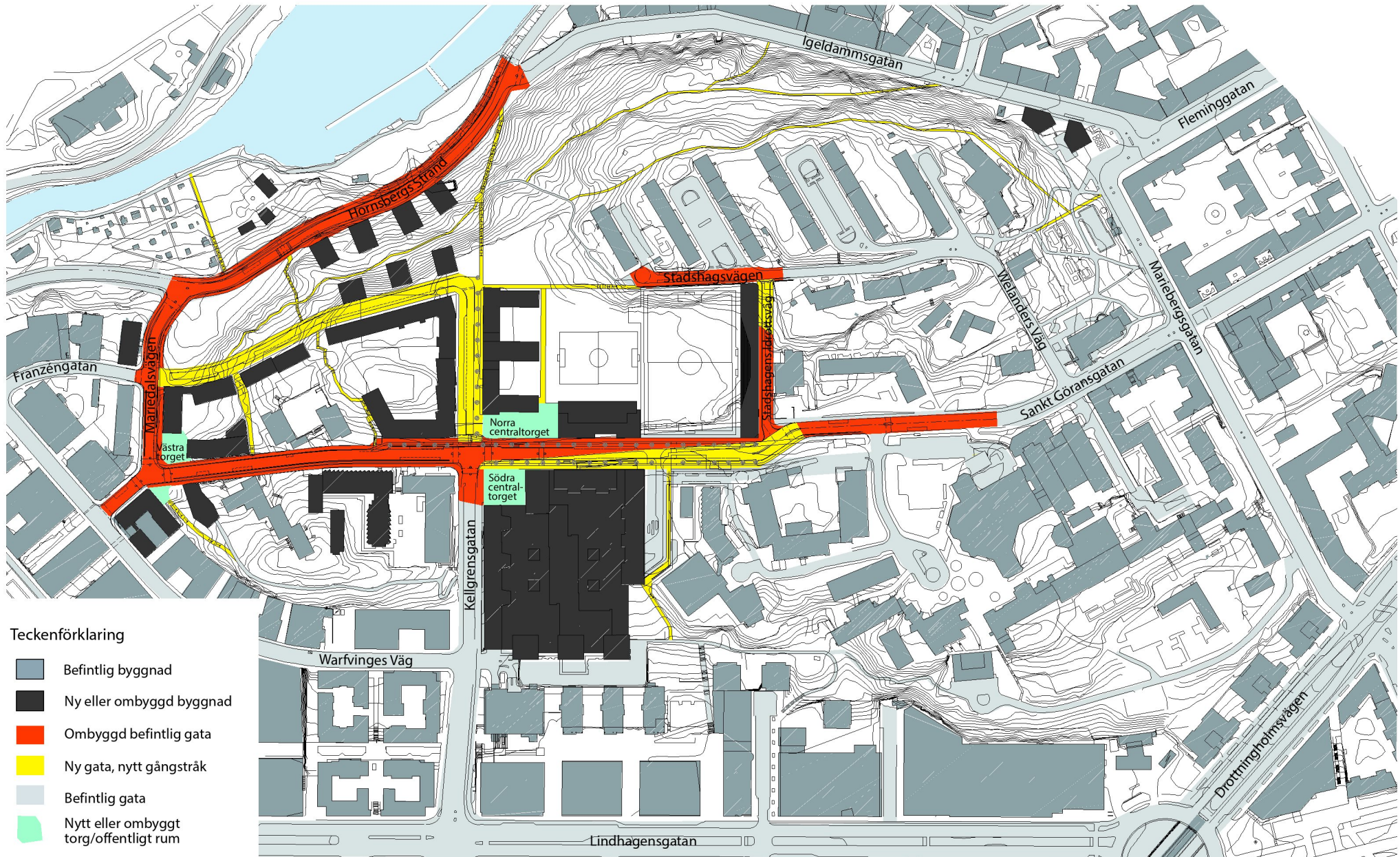


Stadshagen och dess omgivning Kungsholmen, Karlberg och Vasastaden.

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.

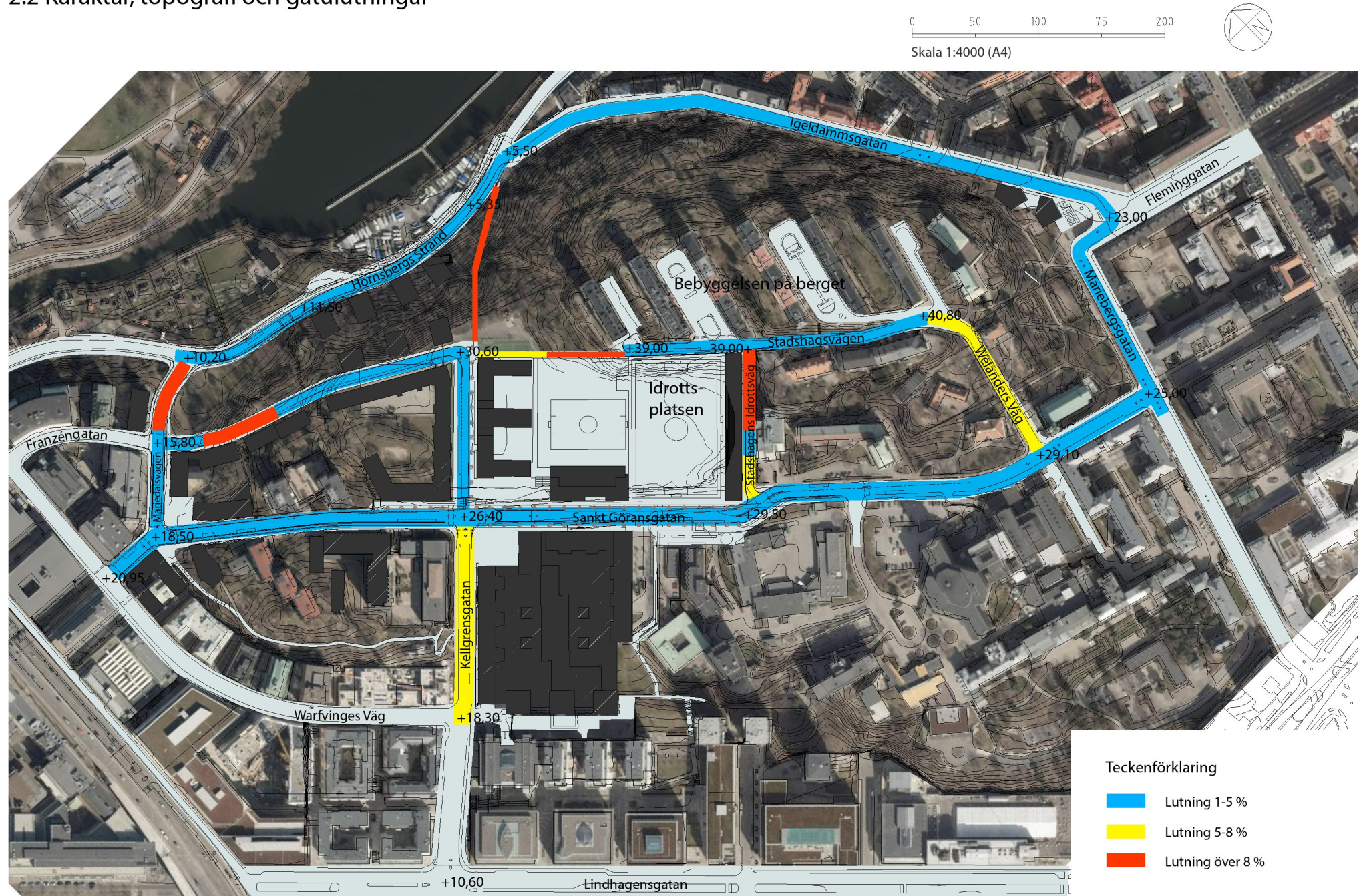
För vissa gator föreslås mer genomgripande förändringar. Det gäller framförallt Sankt Göransgatan som på delen vid idrottsplatsen flyttas närmare sjukhusområdet och Stadshagens Idrottsväg som kopplas till Stadshagsvägen genom att befintlig gångväg och trappa ersätts med en brant men körbar gatuförbindelse.

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.

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 området och linje 53 tangerar området med hållplats vid T-banan på Mariebergsgatan.

2.2 Karaktär, topografi och gatulutningar



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 helhet är områdets gatustruktur svår-läst 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.



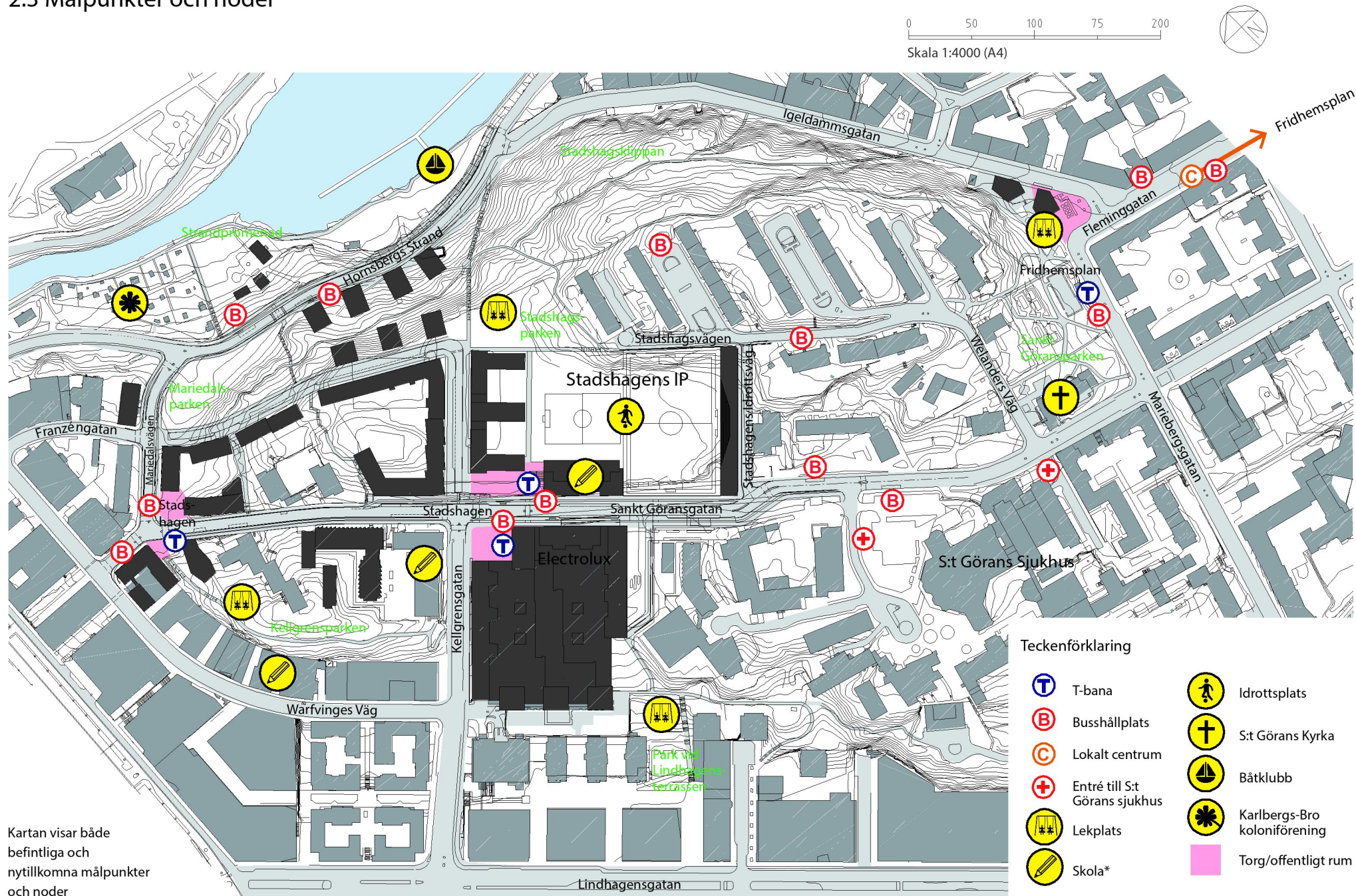
Det finns idag flera gröna promenadstråk som alternativ till gatunätet.



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



2.3 Målpunkter och noder



Kartan visar både befintliga och nyttillkomna 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 rekreativstråk för Kungsholmsbor är strandpromenaden som har stor möjlighet att utvecklas till ett publikt parkstråk.

Målpunkter utanför stadsdelen

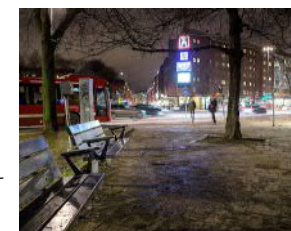
Intill Stadshagen finns målpunkter som Fridhemsplan, Thorildsplan, Lindhagens galleria och Rålambshovsparken. Området är centralt beläget i Stockholm och från Stadshagens tunnelbana till T-centralen tar det cirka 35 minuter att gå.

Referensbilder

Vid Hornsbergs strand finns en populär strandpromenad.



Fridhemsplan, korsningen Fridhemsplan Drottningholmsvägen, är en närliggande nod.



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

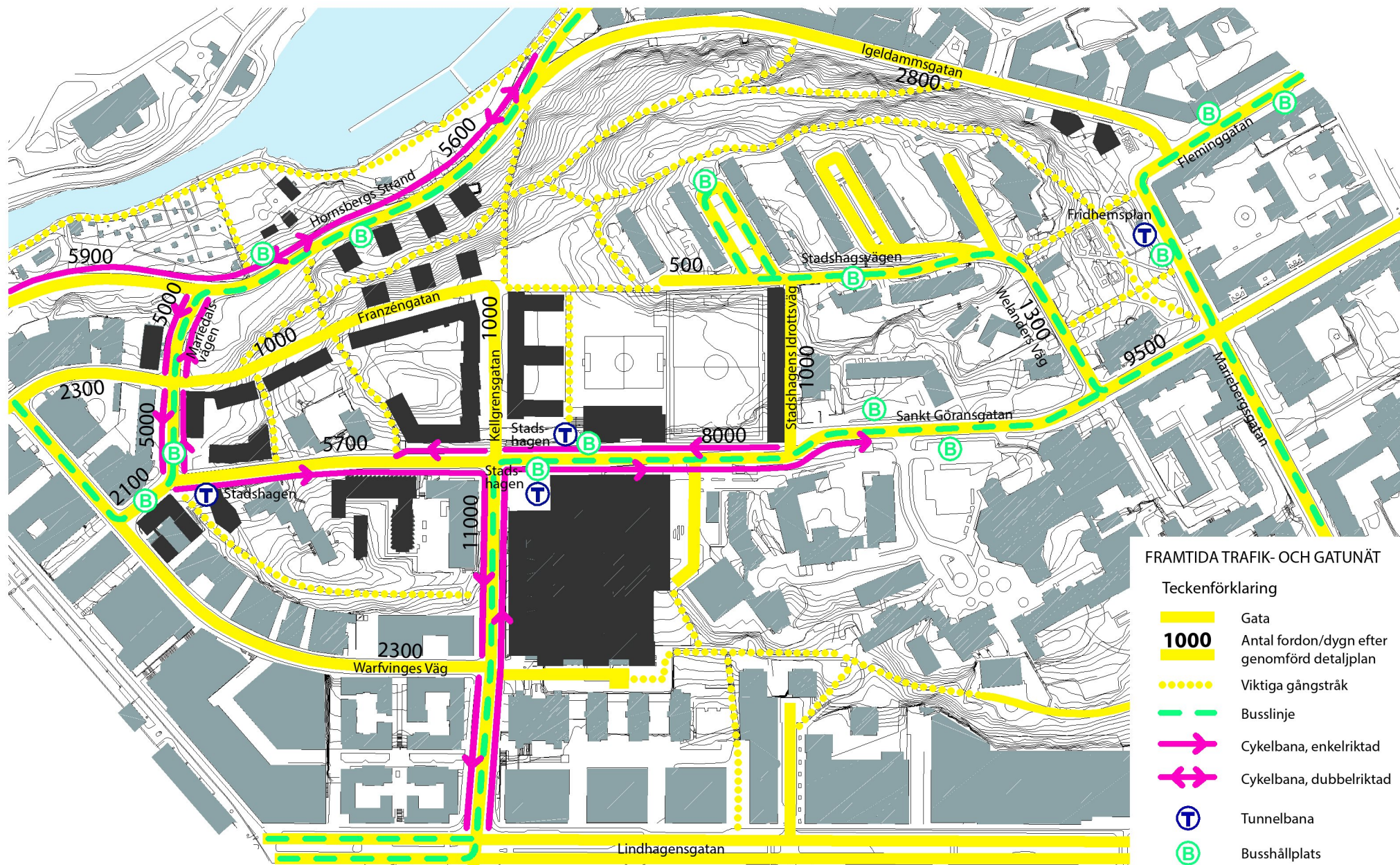


Stadshagens IP är en välbesökt idrottsplats i området.



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. Två nya trappförbindelser planeras mellan Hornbergs strand och förlängningen av Franzégatan/Kellgrensgatan. Sambandet till parken i kvarteret Gångaren förstärks genom breddning och upprustning av gångstråket utmed kvartersgatan mellan Electrolux och Locum.

Cykeltrafik

Detaljplanen innehåller utbyggnad av nya cykelbanor och förbättringar av befintliga. Nya cykelbanor redovisas på den nya delen av Sankt Göransgatan och längs 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

Inga förändringar planeras beträffande sträckningar av busslinjer och lägen på befintliga hållplatser. En ny hållplats

planeras på Hornbergs Strand vid den nya bebyggelsen.

Biltrafik

De flesta gatorna inom området är idag lågt trafikerade med flöden på mindre än 6000 fordon/dygn (f/d). Mest trafik har Sankt Göransgatan vid sjukhuset med drygt 8000 f/d och Kellgrensgatan vid Electrolux med ca 9000 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 framtida tillskott beroende på utbyggnad och utveckling av Sankt Görans sjukhusområde. De nya gatorna kommer att få lite trafik.

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

Parkering och angöring

Bilparkering för nya bostäder kommer att ordnas inom respektive ny fastighet, eller i nytt gemensamt garage under den planerade bollplanen. Planeringen ansluter därmed till den nya parkeringsplanen för

Stockholm. Den anger bl. a att boendeparkering på gatumark inte ska medges för nya bostäder. För att klara angöring, besöksparkering och bussuppställning för idrottsplatsen kan parkering ordnas på båda sidor av Sankt Göransgatan, öster 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. Även här blir det möjligt att stanna för på- och avstigning, varuhantering m.m. Det bör även vara möjligt att medge parkering under kvällar och nätter.

Nuvarande parkeringsmöjligheter på Stadshagsvägen förändras ej.

Hastigheter

Enligt hastighetsplanen 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.

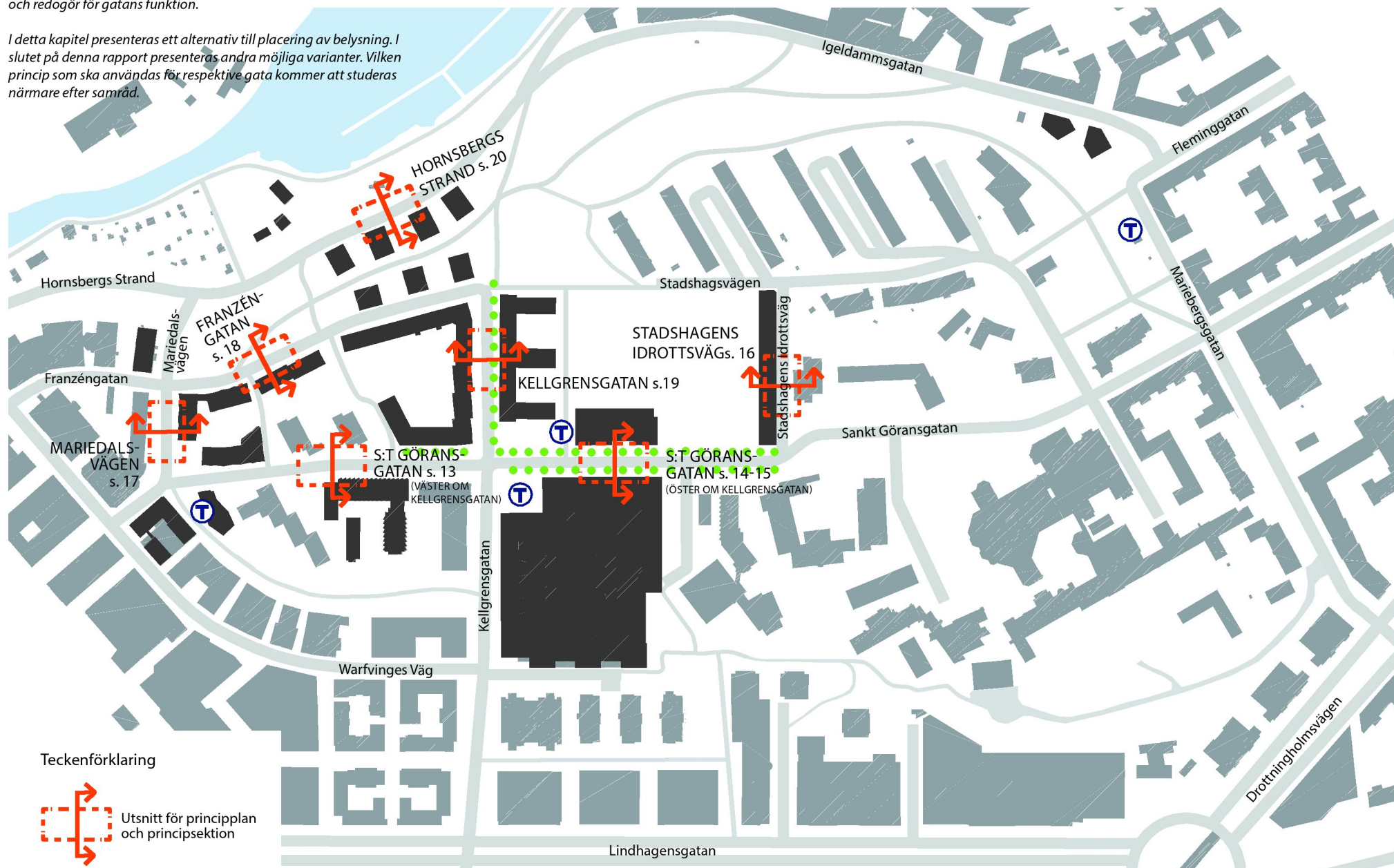
3.2 Gata för gata

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.

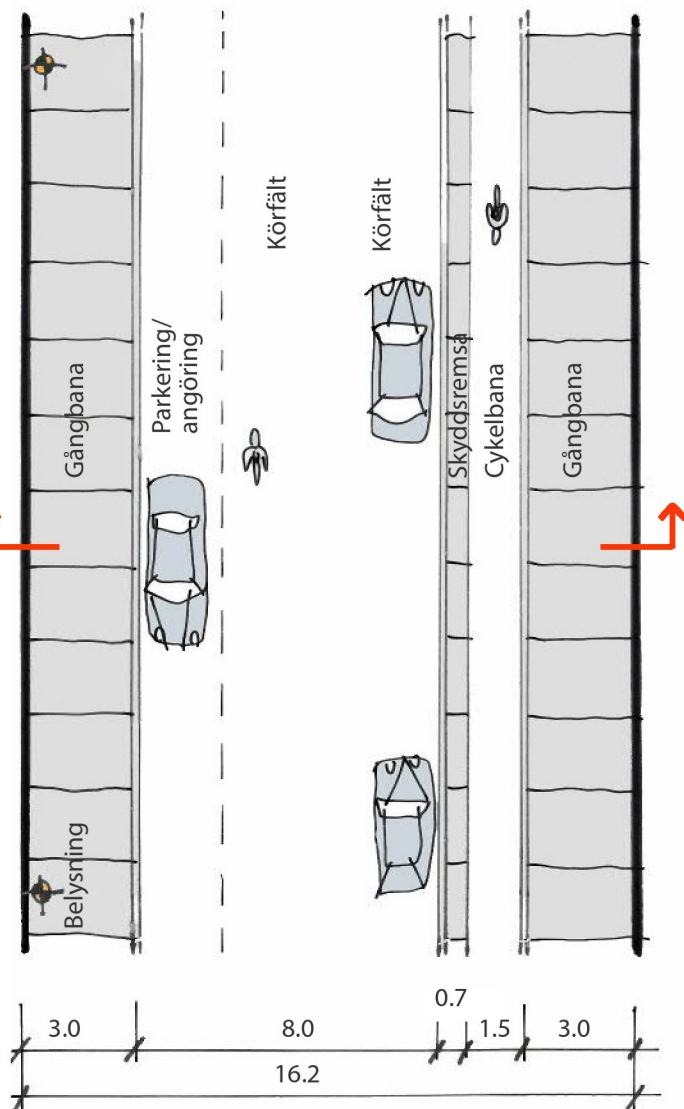
0 50 100 75 200

Skala 1:4000 (A4)

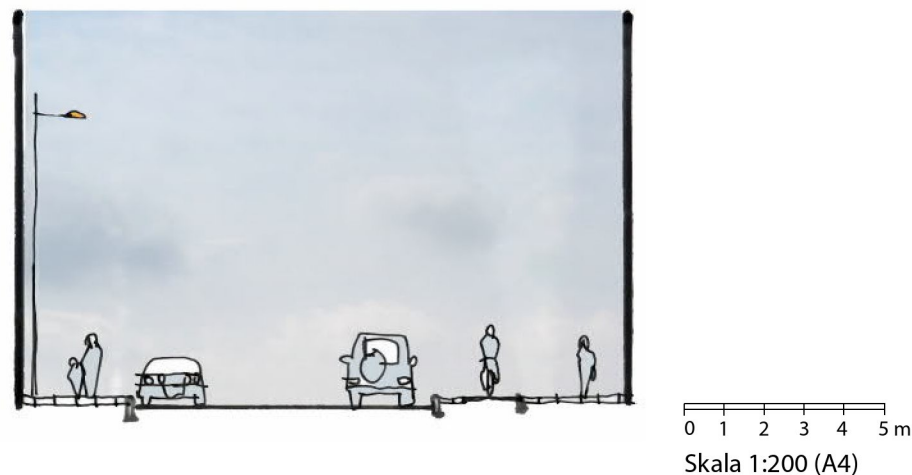


Sankt Göransgatan (väster om Kellgrensgatan)

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 5 procent.

Förslag

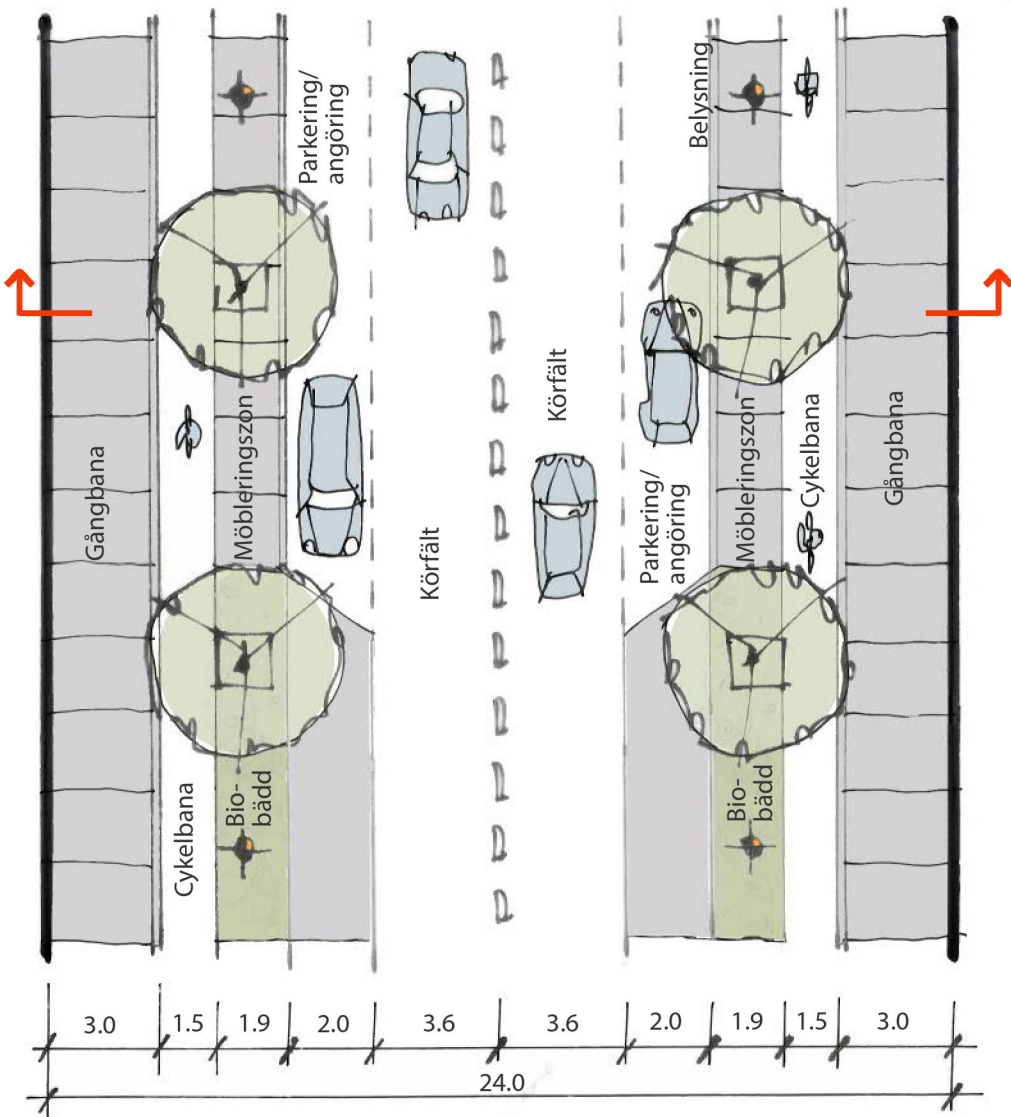
Närmast Kellgrensgatan utförs ett nytt bostadshus. Här föreslås samma gatubredd, 24 meter, som öster om Kellgrensgatan. Här sker övergång med avsmalning och anpassning mellan de olika gatusektionerna. Här kan lastplats, angöring och korttidsparkering till planerad förskola inrymmas.

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

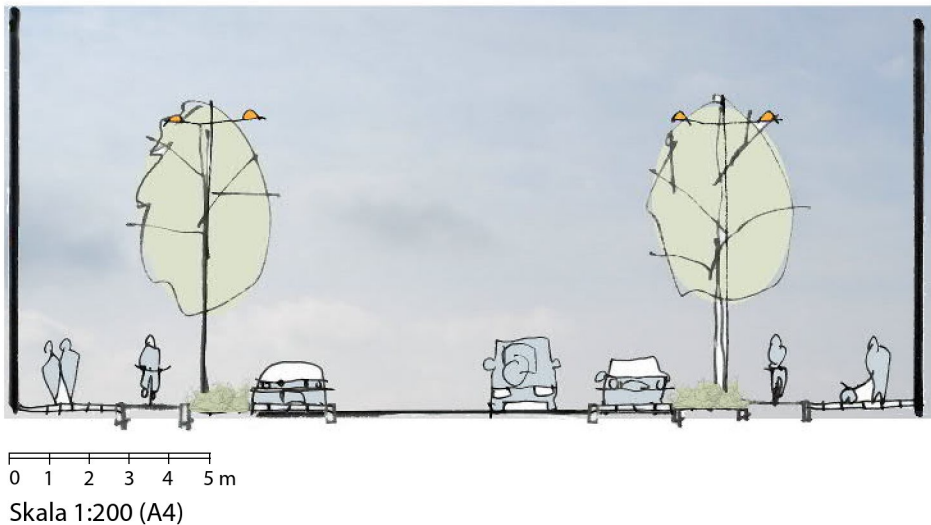
Det begränsade utrymmet gör även att parkering inte ryms. Gatan föreslås därför få parkeringsförbud på båda sidor. Körbanan, cirka 8 meter klarar däremot kortare stopp för på- och avstigning, i- och urlastning etc. Parkeringsförbudet medger detta.

Sankt Göransgatan (öster om Kellgrensgatan)

Principplan



Principsektion



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 10.000 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 mellan Kellgrensgatan och Stadshagens Idrottsväg 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 11 meter med lokala avsmalningar till drygt 7 meter. Vid dessa breddas gångbanorna och träden placeras i s.k biobäddar, vilka bidrar till grönskan och dagvattenhanteringen. Nya cykelbanor och nya trädrader ger tillsammans med gån-

gutrymmen sido-områden på ca 6,5 meter. Det är önskvärt att leda så mycket dagvatten som möjligt till trädens växtbäddar.

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 godtycklig placering av klackhållplatser.

Utanför hållplatsområdena kan angöring, parkering, varuförsörjning och möjligen bussuppställning för idrottsplatsen ordnas på båda sidor.

Gatans nya läge, på mark som idag ligger inom sjukhusområdet kräver ombyggnad och nivåanpassningar. 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.

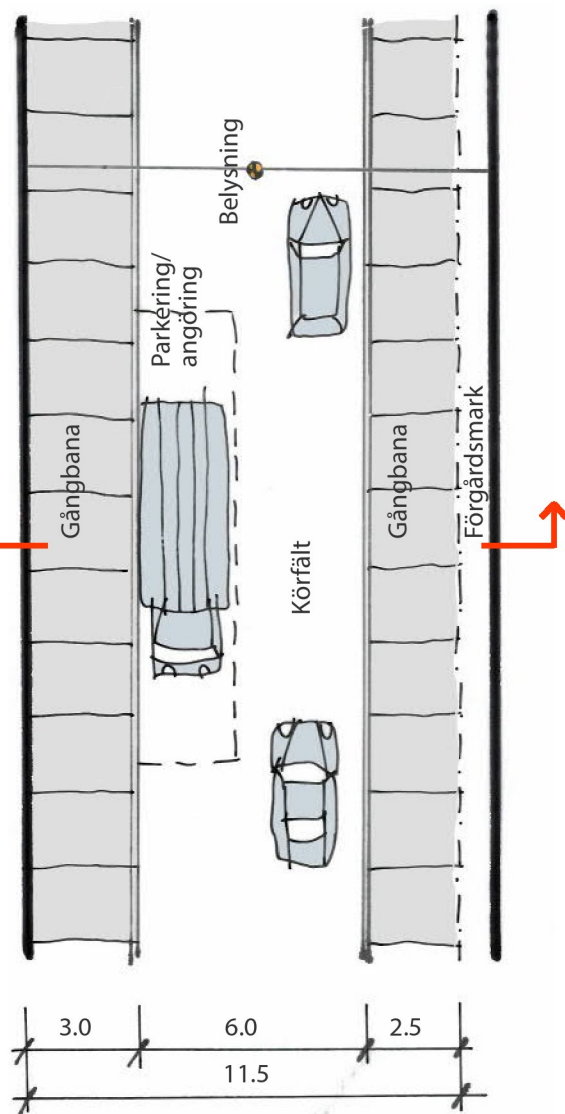
Gatan får en gynnsam profil. Den kommer att luta som mest 1,5 procent.



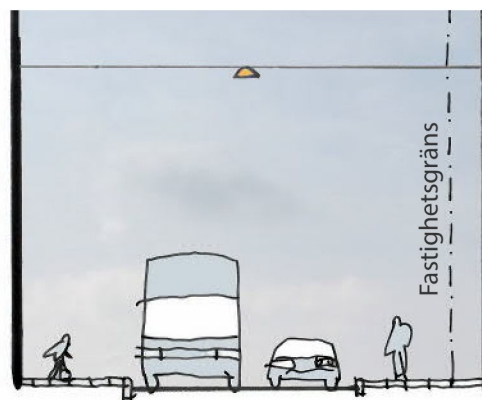
Lindhagensgatan med parkering/angöring, möbleringszon, cykelbana och gångbana.

Stadshagens idrottsväg

Principplan



Principsektion



Skala 1:200 (A4)

Idag

Stadshagens Idrottsväg är en av de gator inom planområdet som påverkas betydligt. 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

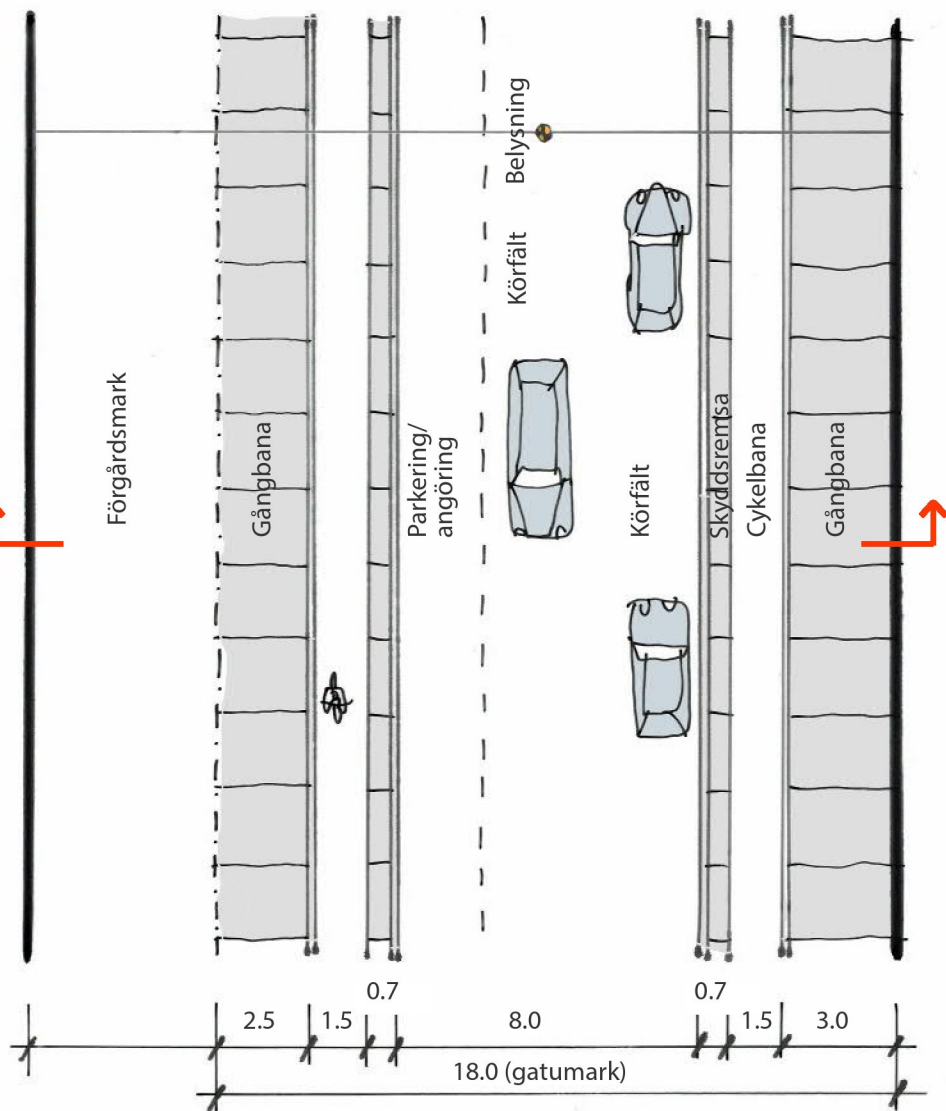
cykelförbindelse till Stadshagsvägen. Det gör att den nya gatan får lutningar på ca 10 procent på delen närmast Stadshagsvägen. Det är samma lutning som idag finns vid Mariedalsvägen vid Hornsbergs Strand.

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

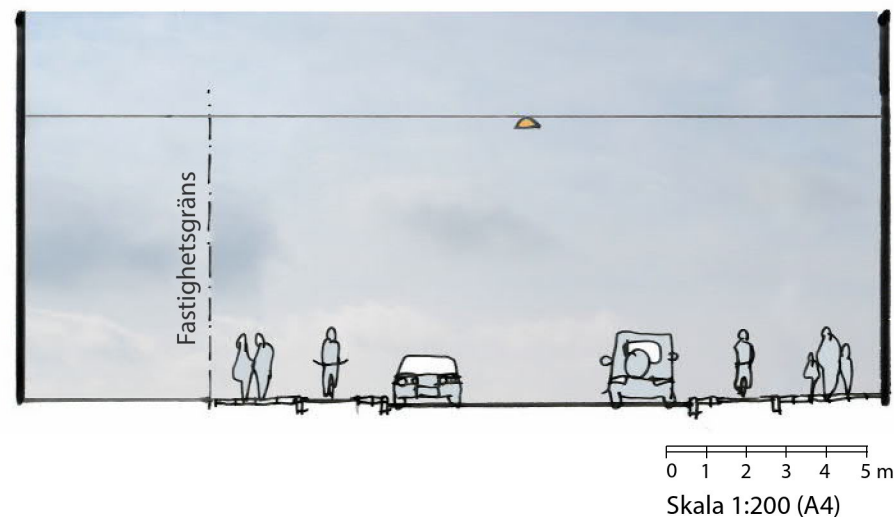
Den nya gatan blir 11,5 meter. Gångbanan mot idrottsplatsen blir 3 meter och gångbanan på motsatt sida 2,5 meter. Körbanan görs 6 meter för att även klara att hantera busstrafik till idrottsplatsen. För att klara hantering och logistik till idrottsplats och garage behöver gatan ha parkeringsförbud åtminstone 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 med hållplatser 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.

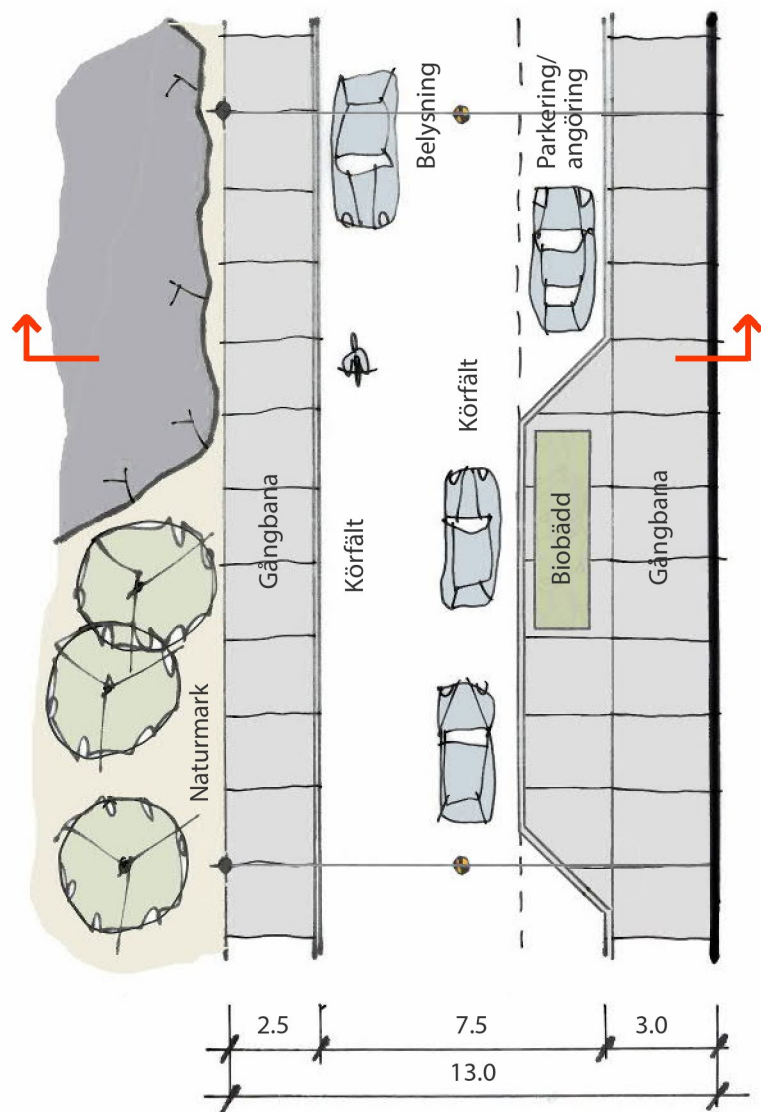
Körbanan görs lika bred som på Sankt Göransgatan (västra delen), 8 meter. Det medger inte parkering men klarar angöring

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 Franzégatan.

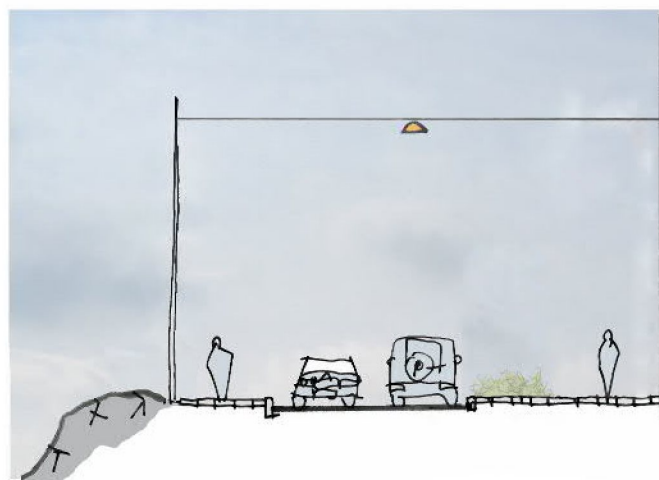
Gatans lutning kommer inte att påverkas och den bedöms få cirka 5000 f/d.

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 att förbättra kontakten mot västra Kungsholmen för den befintliga bebyggelsen på Stadshagshöjden.

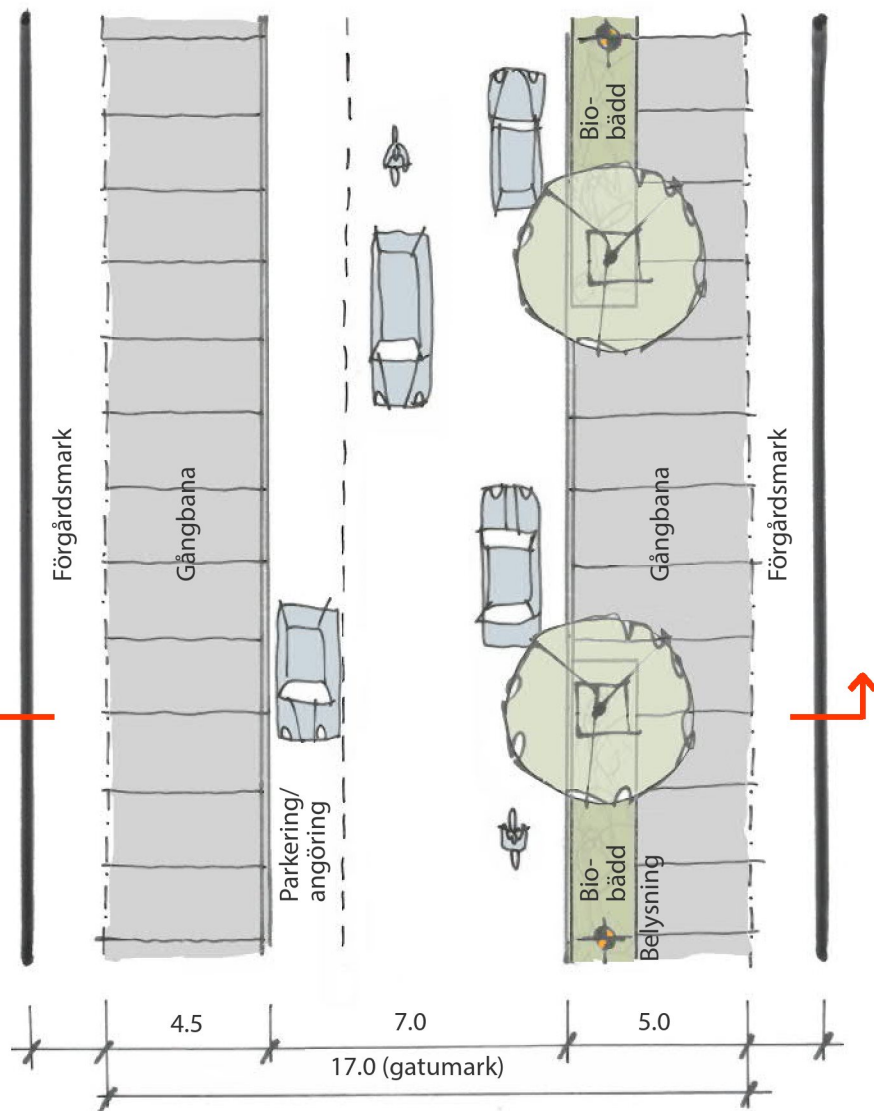
Gatusektionen ges lokalgatans mått med en total bredd på 13 meter. Körbanan görs 7,5 meter med avsmalningar för planteringsytor / biobäddar. Det medger möte mellan två bilar samt utrymme för angöring/parkerings på en sida. Gångbanan mot bebyggelsen blir 3,0 meter och mot naturmarken/parken 2,5 meter.

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. Det har medfört en lutning på över åtta procent på ett avsnitt av ca 75 meter 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.

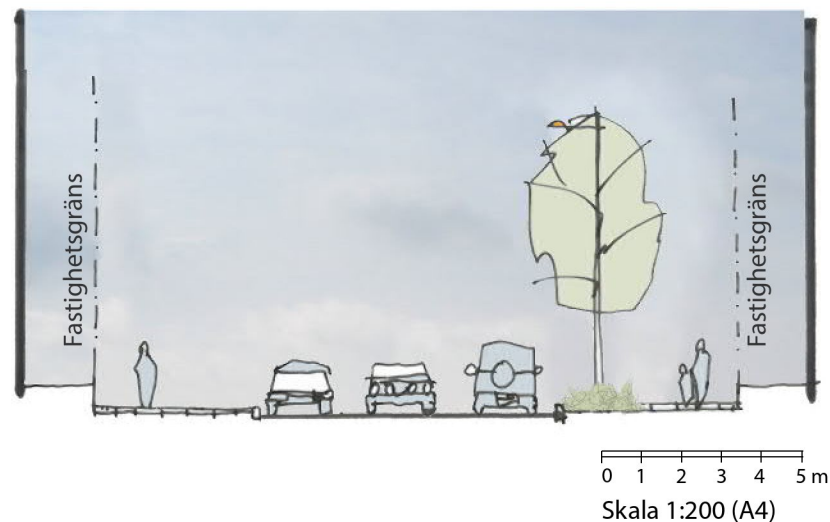
Höjdsättningen av den nya gatan har gjorts så att alla hus kan angöras med bil från gatuavsnitt som inte lutar mer än fem procent. Anslutningarna mot Mariedalsvägen och Kellgrensgatan lutar 3,5 procent. Nivåförhållandena kommer medföra stödmur närmast Mariedalsvägen och flera meters schakt vid Kellgrensgatan.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

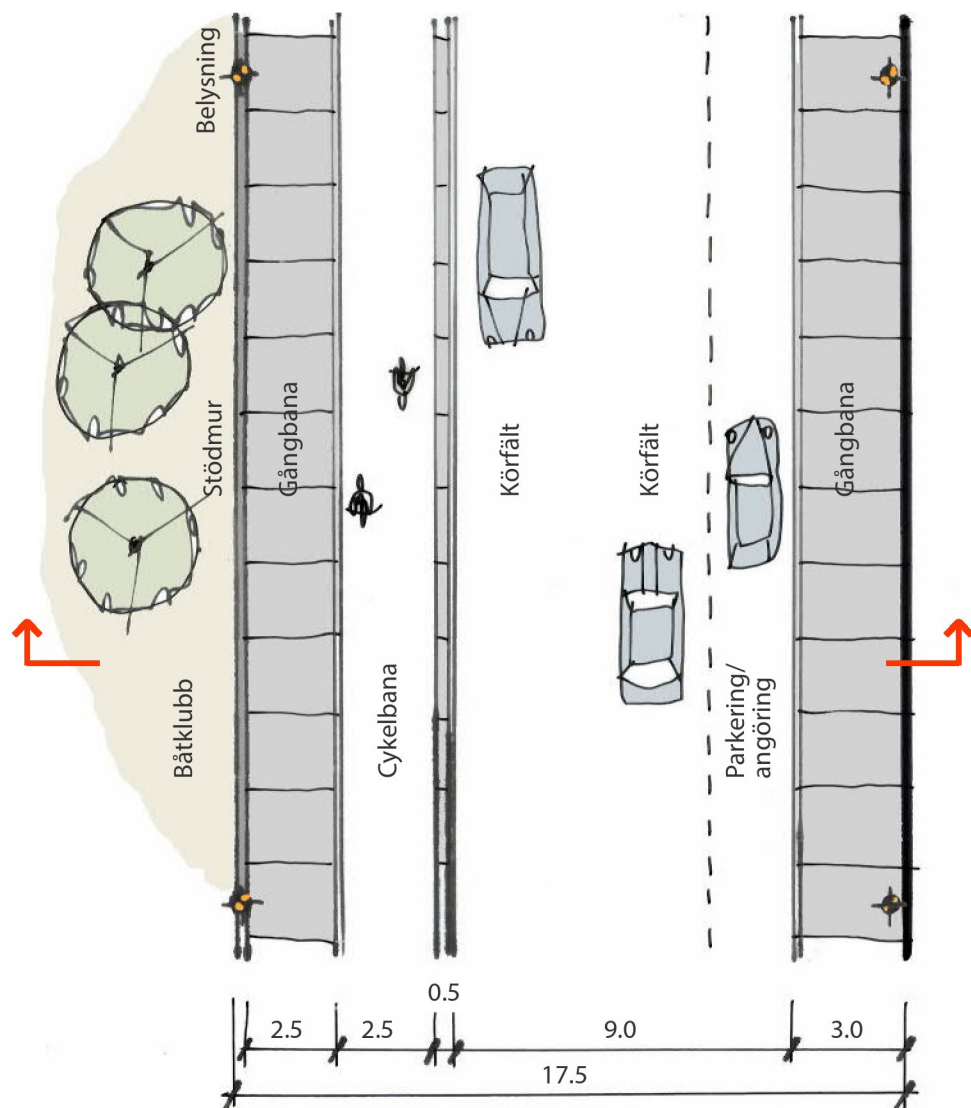
Gatan har dock i planen fått ett bredare och mer påkostat uttryck än en normal lokalgata. För att gatan visuellt och gestaltningsmässigt ska hänga ihop med den befintliga delen av Kellgrensgatan föreslås en bredare sektion med gatumark

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.

Den nya gatudelen får betydligt gynnsammare lutning, 3,5 procent, än den befintliga delen söder om Sankt Göransgatan. Det innebär ändå att befintlig mark kommer att sänkas med som mest cirka fyra meter.

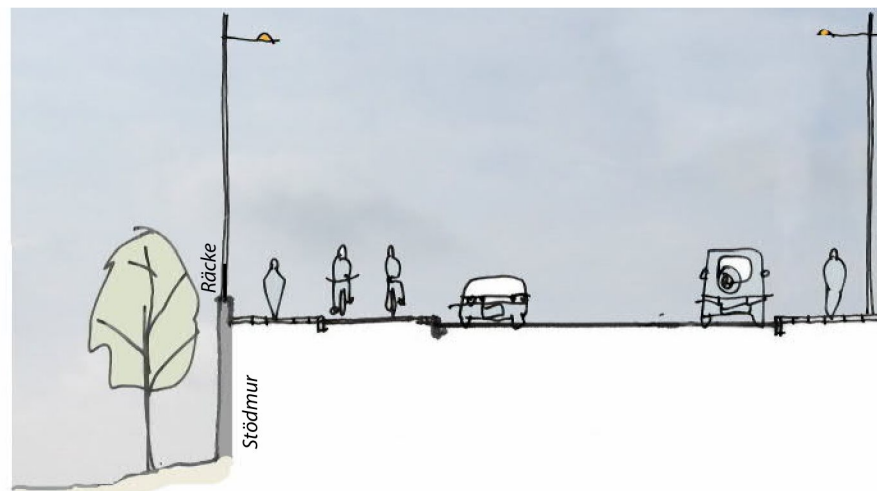
Hornsbergs strand

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.

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 särskiljningar 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.

Särskilt gestaltningsprogram

Ett särskilt gestaltningsprogram under namnet "Kvalitets- och gestaltningsprogram allmän platsmark" har tagits fram av White Arkitekter som en del av detaljplanen.



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.

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

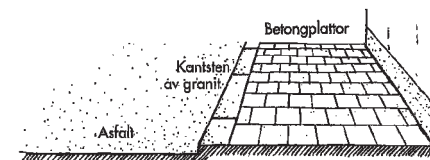
Generell utformning för gator

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.

Träd

Gaturummets träd

Träd i gatumiljö har sedan länge använts i staden som gestaltungsselement 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 Franzéngatan

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 m³. 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.



Franzéngatan 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

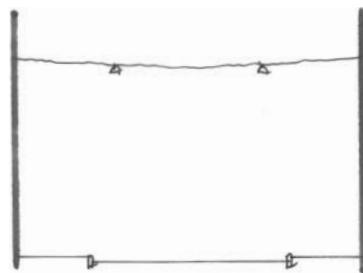
Belysning

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.

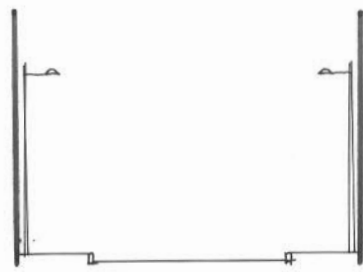
Belysningsprinciper

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



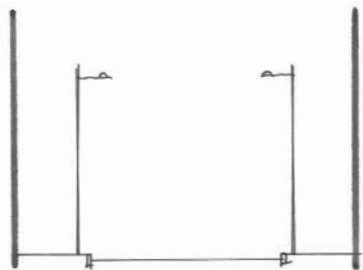
Linspänd belysning

Principen bygger på att det finns byggnader att fästa belysningen i. Avtal krävs med respektive fastighet. Där byggnad endast finns på ena sidan av gatan kompletteras denna med en stolpe att fästa belysningen i.



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.

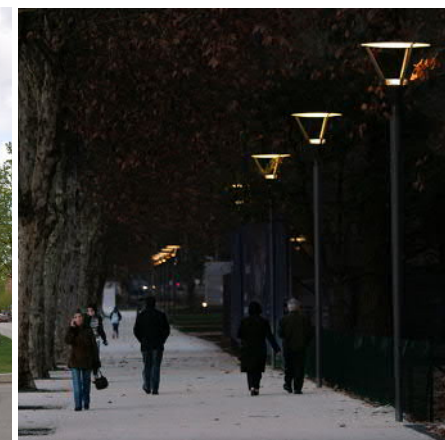


Belysning placerad mot kantsten

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.

Gator och trafik Stadshagen



**Stockholms
stad**

stockholm.se/stadshagen