

Östra Hagastaden

Trafik-PM

Stockholms stad
Exploateringskontoret



Plansamråd mars 2020
Bilaga till detaljplan DNR 2016-17865

Östra Hagastaden



Trafik PM

2020-03-03

Författare: Carl Chytraeus, Gunilla Brogren och Sofie Malm

Medverkade vid framtagande av kapacitetsutredning: Jevgenij Petoukhov

Bilaga 1 Trafikanalys Norrtull-Sveaplan, Systemhandling DP2 Hagastaden,
2018-09-21 Iterio

Bilaga 2 Trafikanalys Norrtull – Uppsalavägen, Systemhandling DP2 Hagastaden,
2019-03-29 Iterio

Innehåll

Inledning.....	4
Förutsättningar för trafikplanering i Stockholm	4
Trafikförutsättningar Norrtull.....	5
Avgränsningar och mål	5
Trafikstruktur i Norrtull och Östra Hagastaden	6
Östra Hagastaden, detaljplaneområde 2	6
Trafiksäkerhet och tillgänglighet	7
Trafikslag.....	9
Gångtrafik	9
Cykeltrafik	12
Kollektivtrafik.....	15
Biltrafik	16
Parkering och angöring	18
Parkeringsbehov Cykel	18
Parkeringbehov Bil.....	19
Planerade och befintliga allmänna parkeringsplatser	20
Kvarterens parkering och angöring.....	20
Gaturum	22
Uppsalavägen.....	23
Sveavägen/Norra Stationsgatan	24
Förlängning av Norrtullsgatan.....	25
Annerovägen.....	26
Gata 532	27
Gata 534	27
Gata 535	28
Gata 536	29
Dannemoragatan och Norrtullsgatan	30
Kapacitet	31
Uppsalavägen och anslutningen mot Norra Länken	31
Norrtull	32
Korsningen St:Eriksgatan/Norra Stationsgatan	32
Sveaplan	33
Sammanfattning kapacitet	34

Inledning

I Stockholmsregionen pågår en snabb befolkningstillväxt. Hagastaden, Stockholms och Solnas gemensamma stadsutvecklingsprojekt, innebär att städerna växer samman genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Sammantaget kommer området rymma ca 50 000 arbetsplatser och ca 6 000 nya bostäder. I Stockholm är Hagastaden uppdelat i tre detaljplaneområden numrerade ett, två och tre. Detaljplaneområde ett, även kallad DP1, vann laga kraft 2011 och den första inflyttningen skedde 2017. Denna utredning ligger till grund för programarbetet av detaljplaneområde två, även kallad Östra Hagastaden. Arbetet med detaljplaneområde 3 är inte påbörjat.

Östra Hagastaden ligger vid Norrtull som är en historisk tull och entrén till Stockholm från norr. I Norrtull möter Solna och Stockholms innerstad den Kungliga Nationalstadsparken. Platsen har ett stort fokus på framkomlighet för motoriserade fordon och upplevs i dagsläget mer som en baksida till staden än en entré. Det är ett hårt trafikerat och svårframkomligt stadsrum utan plats för rekreation och vistelse och där stråken för fotgängare och cyklisterna är svårlästa och otrygga.

Planläggning av området syftar till att skapa en sammanhållen stadsmiljö med tydliga och trygga samband till Nationalstadsparken, institutionsområdena inom Vetenskapsstaden, Solna samt övriga delar av Hagastaden och Vasastaden. Trafiklösningen ska vara tydlig och effektiv för samtliga trafikslag. Framkomligheten, orienterbarheten och tryggheten för gång- och cykeltrafiken förbättras samtidigt som framkomligheten för kollektiv- och biltrafiken fortsatt ska vara hög. Det offentliga rummet dimensioneras så att förutsättningar för en stadsutveckling med blandning av funktioner såsom skola, idrottsplats, torg, park, centrumverksamhet, arbetsplatser och bostäder möjliggörs.

Planförslagets huvudgrepp är att Uppsalavägen flyttas västerut och inordnas i stadsstrukturen. En flytt av Uppsalavägen ger möjligheter att utveckla mötet med Nationalstadsparken med nya gröna ytor samt att ny bebyggelse tillkommer som även skyddar parken mot buller. Samtliga gator inom planområdet byggs om för att bli mer stadsmässiga och för att öka framkomligheten och tryggheten för gång- och cykeltrafiken. Östra Hagastaden kopplas ihop med resterande Hagastaden genom nya gång- och cykelbroar.

Förutsättningar för trafikplanering i Stockholm

Om Stockholm skall fortsätta växa så måste stadens gator och spår kunna transportera fler människor och mer gods på samma yta som idag. Därför behöver de transportslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Stockholms stads framkomlighetsstrategi ger styrande principer för hur vi skall prioritera på stadens gator och vägar så att de utvecklas i linje med visionen och översiktsplanen.

Framkomlighetsstrategin har fyra planeringsinriktningar och 14 mål. Planeringsinriktningarna är:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång samt godsfordon med hög beläggning.
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Gatamiljön utgör en betydande del av den offentliga miljön i Stockholm och gatunätets roll som plats och inte bara transportsträcka måste förstärkas.

Trafikförutsättningar Norrtull

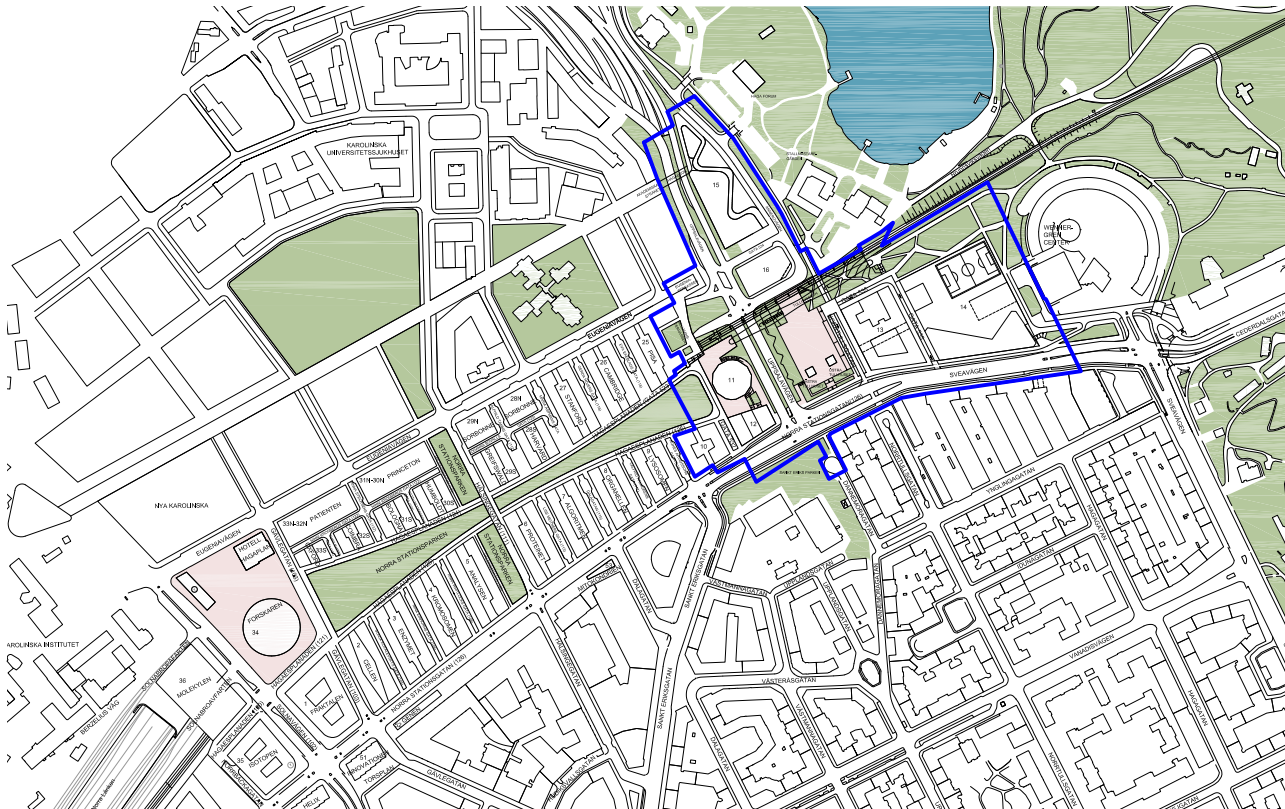
Norrtull tillhör den norra entrén till Stockholm. Här möter riksintresset, E4/E20, Stockholms innerstads gatunät. Utformningen av planområdet får inte störa trafiken längs E4/E20/Essingeleden samt kopplingarna mot Klarastrandsleden. Dessa funktioner är vitala för regionens trafik och tillväxt. Idag är barriärerna mellan Norrmalm och Hagaparken stora för gångtrafikanter och cyklister. Detta beroende på breda gaturum, stora bilflöden och otydlig utformning av övergångsställen samt gång- och cykelvägar.

Avgränsningar och mål

Avgränsningen av detaljplanen för Östra Hagastaden, Planområdet, redovisas med blå linje i Figur 1, "trafikplats Norrtull". PM trafik innefattar även en förändring av Sveaplan, vilken inte ingår i planområdet. Sveaplan behöver byggas om som en konsekvens av de ändringar som görs på gatunätet inom detaljplanen.

I hela Hagastaden är målet att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för majoriteten av stadsdelens invånare. Utformningen av planområdet ska prioritera framkomligheten och orienterbarheten för alla trafikanter och stor vikt läggs vid att överbrygga barriärerna mellan Norrmalm och Hagastaden/Hagaparken på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt. Att fler ställer bilen ger inte bara kort- och långsiktiga miljö- och hälsoeffekter, utan är också en viktig pusselbit för att kunna planera för ett levande stadsrum där fler personer kan röra sig på samma yta utan trängsel. En av Hagastadens unika förutsättningar är att stadsdelen ligger i Stockholms innerstad och redan idag finns service, restauranger och kollektivtrafikknutpunkter inom gångavstånd, ett utbud som kommer att öka i och med färdigställandet av Hagastaden. Förutsättningarna för att Hagastaden ska bli en levande stadsdel med hög andel cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer är därför goda.

Även om grundförutsättningarna för ett hållbart resande sätts av staden kan även åtgärder inom fastigheterna och exempelvis beteendeåtgärder öka andelen hållbart resande.



Figur 1. Karta över Hagastadens detaljplaneområde 1 och 2, med DP2 inringat i blått.

Trafikstruktur i Norrtull och Östra Hagastaden

Östra Hagastaden, detaljplaneområde 2

Planförslagets huvudgrepp är att skapa en stadsmässig gatustruktur där huvudgatorna byggs om till stadsgator och kompletteras med mindre lokalgator samt trafiksäkra gång- och cykelstråk. För att uppnå detta flyttas Uppsalavägen västerut och inordnas i stadsstrukturen. Norra Stationsgatan och Sveavägen smalnas av och byggs om till stadsgator med signalreglerade övergångsställen. Samt att två nya broar för gång- och cykeltrafik anläggs över Uppsalavägen för att överbrygga barriärerna som trafiken och höjdskillnaderna utgör.

I det mest bullerutsatta området i planen kommer kontor och hotell byggas och på övriga delar planeras bostäder, skola, förskola, idrottshall, vårdboende och studentbostäder. Området kommer att ha många besökare och det är därför viktigt med goda gång- och cykelkopplingar till kollektivtrafiken och större cykelstråk. Östra Hagastaden har barriärer mot såväl resterande innerstaden som andra delar av Hagastaden vilka måste överbryggas om gång, cykel och kollektivtrafik ska vara de primära färdmedlen i området.



Figur 2. Illustrationsplan över detaljplaneområde Östra Hagastaden (DP2).

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Norrtull är idag en komplex plats som utgör en kraftig barriär för oskyddade trafikanter på grund av stora trafikflöden, otydlig utformning och stora nivåskillnader. Trafiksäkerheten och tillgänglighet för oskyddade trafikanter är ett prioriterat område. Det är framförallt viktigt att beakta barn och personer med funktionsnedsättning. Stockholm tog 2008 fram handboken *Stockholm - en stad för alla* som ska tillämpas i alla stadens program, planer, projekt och fastigheter. Att göra staden tillgänglig och användbar skapar förutsättningar för alla att delta i samhället och skapar jämlikhet i levnadsvillkoren. Detta är en förutsättning för att exempelvis personer med funktionsnedsättningar ska kunna nyttja staden och leva mer självständigt. Tydlighet och anpassningar underlättar även för många andra trafikantgrupper att ta sig runt i staden, exempelvis är nedsänkta kantstenar nödvändigt för många med rörelsenedsättning men underlättar även för de med barnvagnar eller rullväskor.

Inom planområdets sydöstra del planeras bland annat för en förskola, en skola, en idrottsanläggning, vård och omsorgsboende samt studentbostäder. För att kunna uppfylla Framkomlighetsstrategin gäller det att redan idag jobba med framtidens resenärers, det vill säga dagens barn och ungdomars resvanor och attityder. Trafikkontoret har tagit fram en plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholm med riktlinjer för trafikmiljön runt skolor. Målet är att få fler att cykla och gå till skolan, dels för att få en trevligare och säkrare trafikmiljö kring skolorna men också för att skapa en hållbar resekultur hos barn och unga vuxna.

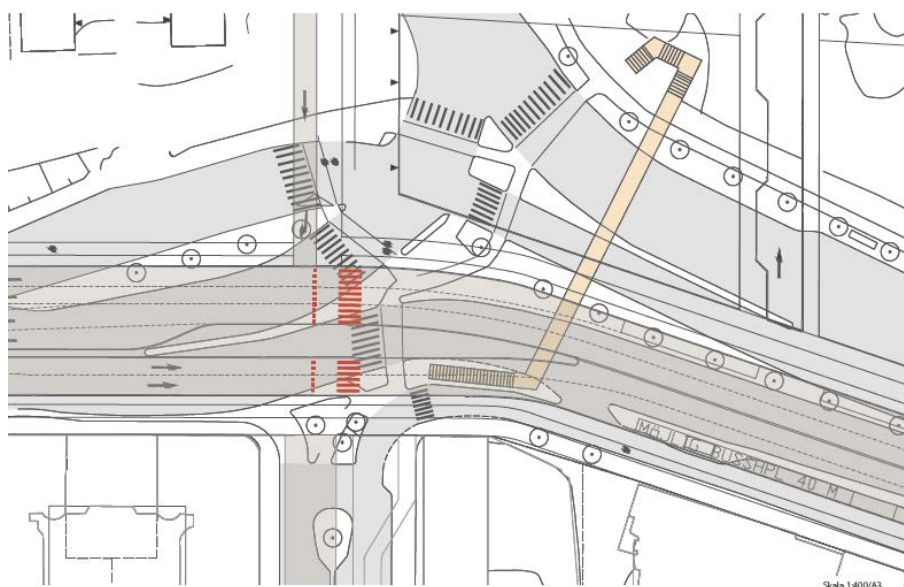
Uppsalavägen och Sveavägen är huvudgator i området och har idag hög framkomlighet för motoriserade fordon. Båda gatorna kommer att byggas om inom planen för att bibehålla kapaciteten för biltrafiken samtidigt som framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras för oskyddade trafikanter. Genom att gatubredderna på huvudgatorna i området blir betydligt smalare än idag så minskar barriäreffekten. Den visuella förändringen av gaturummet samt att färre körfält behöver korsas har en positiv inverkan på trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister.

Uppsalavägen får färre körfält och kommer ta upp mindre yta än dagens lösning samt kommer vara enklare att korsa efter ombyggnationen. Det kommer finnas ett signalreglerat övergångsställe vid Norra stationsgatan samt två gång- och cykelbroar över Uppsalavägen, en i höjd med Värtabanan och en i Solna. På grund av kapacitetsskäl kommer det vara stoppförbud utmed gatan.

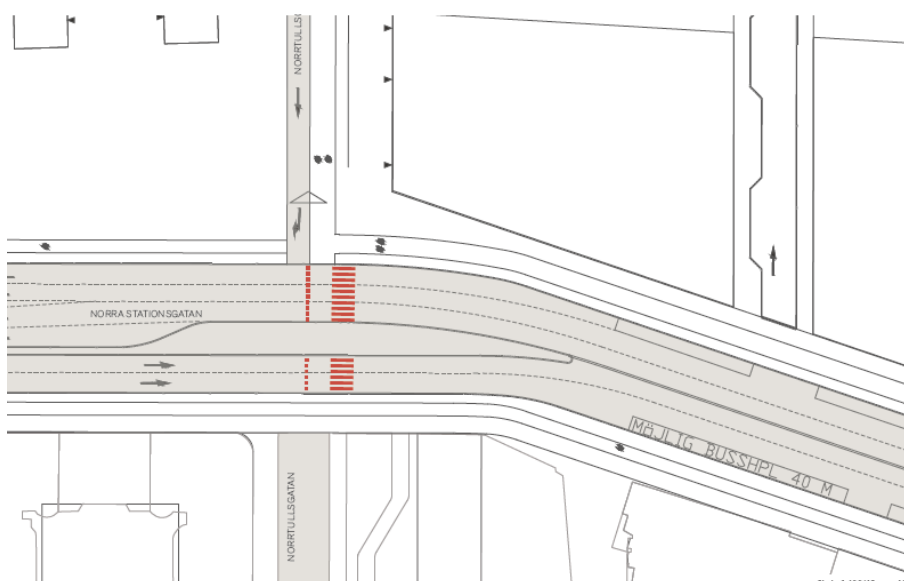
Sveavägen får färre körfält och en smalare sektion än i dagens lösning. Vid Norrtullsgatan kommer det gå att korsa gatan i plan vid ett signalreglerat övergångsställe, se Figur 5, vilket är en betydligt framkomligare lösning än dagens då nio stycken körfält behöver korsas. Vid Sveaplan kommer det vara möjligt att korsa Sveavägen i en signalreglerad passage samt i en ny gång- och cykeltunnel som tillkommer under Sveaplan. På grund av kapacitetsskäl kommer det vara stoppförbud utmed den norra delen av gatan.



Figur 3. Befintlig trafiklösning över Sveavägen och Norra Stationsgatan vid Norrtullsgatan.



Figur 4. Bild över gamla och nya trafiklösningen över Sveavägen vid Norrtullsgatan.



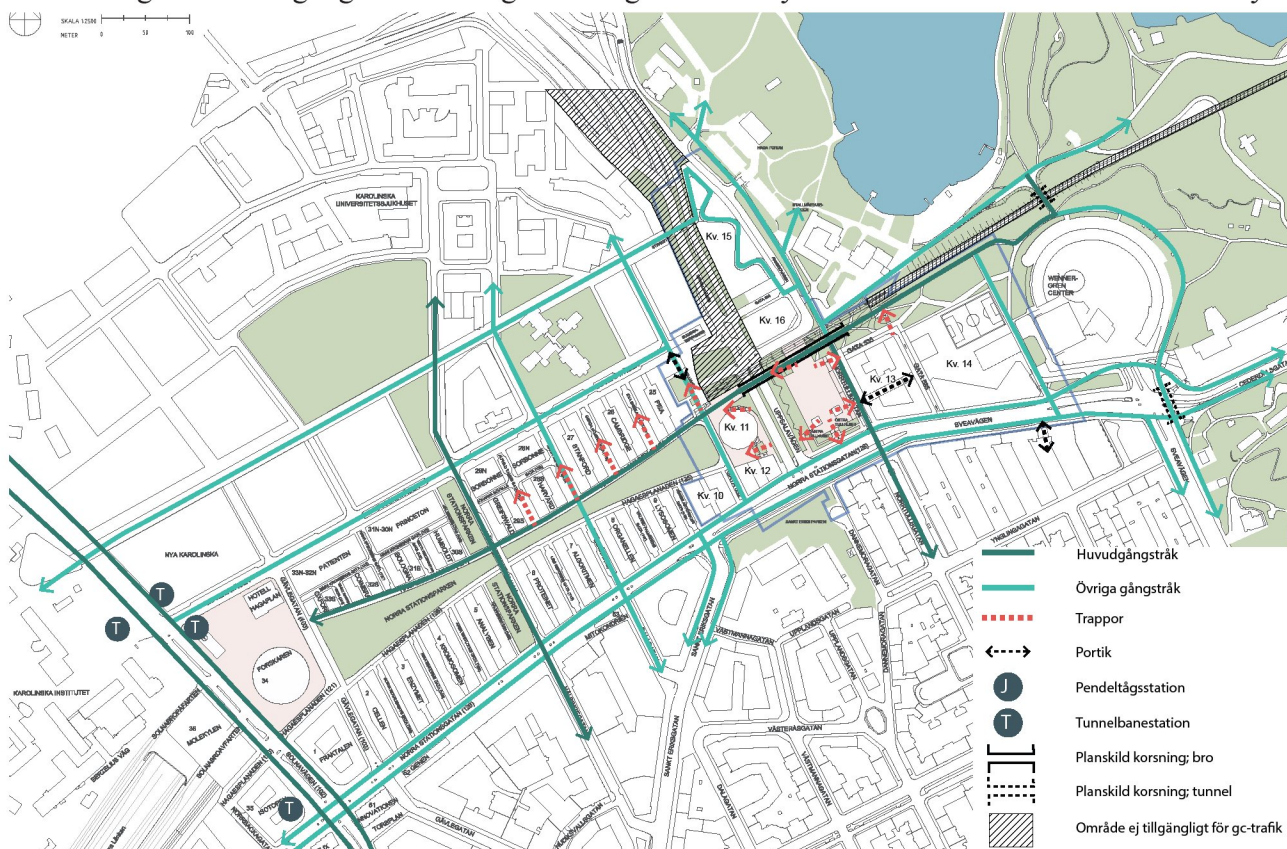
Figur 5. Framtida trafiklösning över Sveavägen vid Norrtullsgatan. Antalet passager och körfält blir färre i det nya förslaget vilket ökar framkomligheten gång- och cykeltrafik som ska korsa Sveavägen vid Norrtullsgatan.

Trafikslag

Gångtrafik

Att fler går är i linje med Framkomlighetsstrategins mål. Gångplanen har som mål att minst 60 % av alla resor i innerstaden ske till fots år 2030. Att gå är ett platseffektivt och miljösamt färdmedel samtidigt som det ger underlag till stadsliv och service. I ett område med en hög andel gående skapas möten och människor upplever stadsrummen som mer trygga och attraktiva. Hur många som väljer att ta sig till fots beror på många olika faktorer kopplade till närområdets och stråkets utformning. Gångvänliga områden i Stockholm har visat sig ha en hög bebyggelsetäthet och funktionsblandning, oavsett var i staden området ligger. Även ett gångstråks utformning spelar roll för hur attraktivt det är: de ska bland annat vara gena, tillgängliga och trafiksäkra. För att uppnå en hög andel gående krävs det att gångtrafikanter prioriteras i gaturummet och att barriärer minimeras.

Östra Hagastaden planeras bli ett område med en hög bebyggelsetäthet och funktionsblandning, vilket kommer att generera en stor mängd gående inom samt till och från området. Utformningen av stråken, med utmaningen att överbrygga barriärer från gator och höjdskillnader, är därför av största vikt för att få så många som möjligt att gå. Gångvägnätets målpunkter ligger till stora delar i eller i närheten av Hagastaden. De stora målpunkterna är bland annat parker, torg, kollektivtrafiknoder, sjukhuset, arbetsplatser, idrottsplatser och skola. Dessa platser ligger mellan olika gator som kan upplevas som barriärer. Bilvägarna är ofta en barriär för gående och signalreglerade eller hastighetssäkrade övergångsställen behövs för att öka tryggheten. Hur stor en barriär upplevs varierar med utformningen av gatan och beror på hur många och hur snabbt fordonen på vägarna färdas. Hagastaden har också stora höjdskillnader vilket också kan upplevas som en barriär. Planens målsättning är att i så stor utsträckning som möjligt minska barriäreffekterna och skapa trafiksäkra och trygga gångstråk som kopplar samman detaljplaneområdet med omkringliggande målpunkter. Det är extra viktigt att utformningen av övergångsställen längs skolvägar tar hänsyn till att barn har sämre sikt och syns



Figur 6. Viktiga gångstråk i DP1 och DP2 i Hagastaden

sämlre på grund av sin storlek.

Huvudgångstråken redovisas i Figur 6. Gångbanor planeras utmed alla gator utom längs Uppsalavägen norr om Värtabanan, där trafikmiljön inte är lämplig för gående. Dock bör flexibilitet i gaturummets bredd finnas för att på sikt förändra gatusektionen. I nord-syddlig riktning, förstärks gångstråket längs Norrtullsgatan över Sveavägen förbi Tullhusplatsen och vidare norrut mot Solna. Detta gångstråk kopplas till en ny broförbindelse över Tullhusplatsen som förbinder områdena öster och väster om Uppsalavägen. För att ytterligare förbättra kopplingarna genom Norra Hagastaden planeras en ny broförbindelse i förlängningen av Akademiska stråket som ansluter till Annerovägen och Hagaparken.

Tillgängligheten till Hagaparken för gående från både Hagastaden och innerstaden ökar i förhållande till idag. Gångkopplingarna inom området och från Hagaparken knyts ihop med omkringliggande gångstråk för att på bästa sätt skapa gena och säkra kopplingar till tunnelbanan vid Hagastaden och Odenplan samt Citybanan vid Vanadisvägen/Dalagatan. Sammantaget ska det gå att ta sig till och från samt inom området på attraktiva gångstråk.



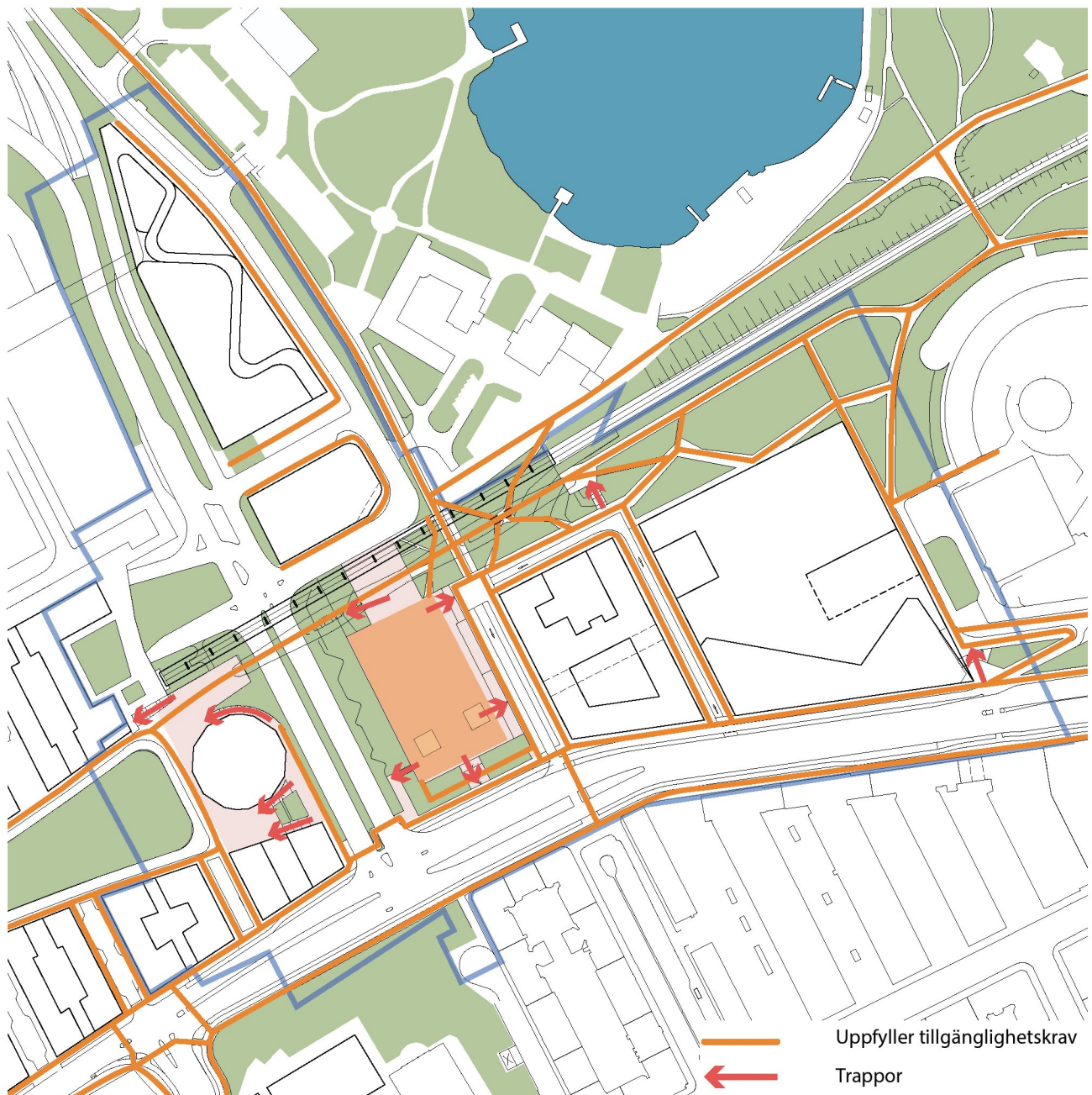
Figur 7. Gång- och cykelstråk (med tillåten biltrafik) i Bellevueparken som angränsar till Östra Hagastaden.



Figur 8. Norrtull är idag en svårorienterad och otillgänglig plats för gång- och cykeltrafikanter.

Tillgänglighet

Alla gator är tillgänglighetsanpassade med maximalt 5% lutning. På grund av nivåskillnader inom planområdet blir trappor nödvändiga, vilket innebär att tillgängligheten i gångnätet inom allmän plats inte kan uppfyllas överallt. Detta gäller främst mellan Bellmansterrassen och Norra stationsparken, runt kvarter 11 och delvis runt Tullhusplatsen, samt vid Tullhusbrons östra brofäste. Där tillgängligheten inte uppfylls finns ett tillgänglighetsanpassat alternativ i närheten. Mellan Bellmansterrassen och Norra stationsparken är den tillgänglighetsanpassade alternativa gångvägen i stadsstrukturen en rejäl omväg på grund av de stora nivåskillnaderna och planförslaget möjliggör därför byggrätt intill trappförbindelsen som kan innehålla en hiss. Tillgängligheten till bebyggelsen inom planområdet är god och möjlighet finns att anlägga parkeringsplatser för rörelsehindrade i entrénära lägen finns.



Figur 9. Karta över tillgängliga gångstråk i Östra Hagastaden

Cykeltrafik

Att fler cyklar är även det i linje med Framkomlighetsstrategins mål. Det specifika målet är att andelen resor med cykel i högttrafik ska vara minst 15 % år 2030. Cykeln är liksom gång ett kapacitetsstarkt färdmedel med stora miljö- och hälsovinster. Cykeln är en nyckelspelare när det gäller att knyta ihop olika del- och målpunkter i staden, och kan också vara ett komplement till bil- och kollektivtrafik. Genom att diskutera mobilitet istället för färdmedlen separat får man ett hela-resan perspektiv. Kombinationsresor, det vill säga att använda sig av gång, cykel, låncykel, kollektivtrafik, lånebil och/eller bilpool i samma resa, har stor potential i Stockholm.

Att cykla är snabbt, pålitligt och billigt och med rätt och säker infrastruktur kan många fler cykla. 80 % av Stockholmsborna bor inom 30 minuters cykelavstånd från sin arbetsplats, varför det finns goda förutsättningar för att fler ska cykla i Stockholm. För att cyklandet ska bli verklighet kräver cykeln en infrastruktur av resvägar, service och parkering. Precis som bilen har cykeln behov av gator med olika hastigheter och bredder, serviceställen samt lång- och korttidsparkering. Stadsutformningen är central för att lösa konflikter mellan bil/buss och cykel, cykeltrafikanter emellan samt gående och cyklister. En attraktiv cykelinfrastruktur betyder tydlig skyltning, serviceställen och prioritering av underhåll. Att cykelskytning, cykelparkering och serviceställen för cykeln får ta en tydlig plats i gaturummet gör den inte bara mer tillgänglig, utan blir också en markering att cykeln är ett prioriterat färdmedel i Hagastaden.

Cykelinfrastrukturen ska vara sammanhängande, kapacitetsstark, framkomlig, och säker för alla cykeltrafikanter. Cykeltrafikanter har olika behov, de åker olika snabbt och olika långt. Därför har Stockholm klassificerat stråk efter lokal-, huvud- och pendelstråk med olika dimensionerande hastigheter och krav på bredd och standard. Dessa är pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Därtill har Trafikverket identifierat viktiga regionala stråk, i Stockholm är de oftast även pendlingsstråk.

- **Pendlingsstråk** utgör det övergripande cykelvägnätet som sammankopplar målpunkter i olika kommuner eller stadsdelar. Framkomligheten och säkerheten prioriteras för alla typer av cykeltrafikanter, oberoende hastighet och andra förutsättningar. Pendlingsstråk ska därför vara tillräckligt breda för att medge omcykling, separerade från övriga trafikslag och ha höga krav på drift och underhåll. Även åtgärder så som anpassning av trafiksignaler kan förekomma.
- **Huvudstråk** används för cykling med målpunkter i olika stadsdelar, de länkar exempelvis ihop knutpunkter och centrum med omkringliggande stadsdelar. De länkar även till pendlingsstråken för de som ska cykla längre sträckor. Ett huvudcykelstråk ska i så stor utsträckning som möjligt vara separerat från övriga trafikslag.
- **Lokalstråk** är till för de som cyklar inom den egna stadsdelen och vars målpunkter är på kort avstånd från startpunkten. Eftersom hastigheter och flöden är låga på lokalstråken sker cykling oftast i blandtrafik eller på gemensamma gång- och cykelvägar. Cykling i blandtrafik accepteras när hastigheter och flöden är låga.

I Östra Hagastaden planeras även för en cykelgata, vilket är en gata med gångbanor där cykling sker i blandtrafik men på cyklisters villkor. Detta innebär att biltrafikanter måste anpassa hastigheten efter cykeltrafikanter. För att en cykelgata ska fungera krävs det att antalet cykeltrafikanter överstiger antalet biltrafikanter.

Inom planområdet planeras för regionala/pendlingsstråk, huvudcykelstråk samt lokala stråk, se Figur 10. Norrtull passerar av pendlingsstråk för cyklister i såväl nord-sydlig (längs Annerovägen) som öst-västlig riktning (Sveavägen/Norra Stationsgatan). I och med att planområdet ligger en bit ifrån den spårbundna kollektivtrafiken så är det av stor vikt att goda cykelkopplingar skapas till tunnelbanan vid Hagastaden och Odenplan samt till Citybanans uppgång vid Vanadisvägen/Dalagatan, cykel får tas med på pendeltåget i lågttrafik via uppgång Vanadisvägen.

Gång- och cykelbro över Uppsalavägen (1)

Ett gång- och cykelstråk förläggs parallellt med Värtabanans bro på dess södra sida. Denna ansluter i väster till Norra Stationsparken. Härifrån finns möjlighet att nå cykelstråk på Norra Stationsgatan, S:t Eriksgatan och Solnavägen i blandtrafik. I öster ansluter stråket till Bellevueparken och vidare mot Roslagsvägen, Albano och Täbystråket.

Norra Stationsgatan/Sveavägen (2)

Längs Norra Stationsgatan/Sveavägen planeras separata cykelbanor med pendelstråksstandard. Dessa kopplar vidare västerut till cykelbanor/-fält längs hela Norra Stationsgatan och vidare mot Solnavägen och Huvudsta. I öster kopplar stråket till Sveavägen, Cedersdalsgatan och Roslagsvägen, alla med separata cykelbanor. Norrut finns kopplingen till Hagastaden och Hagastråket längs E4 via Norrtullsgatans förlängning, samt söderut mot S:t Eriksgatan, Norrtullsgatan och Sveavägen.

Förlängningen av Norrtullsgatan (3)

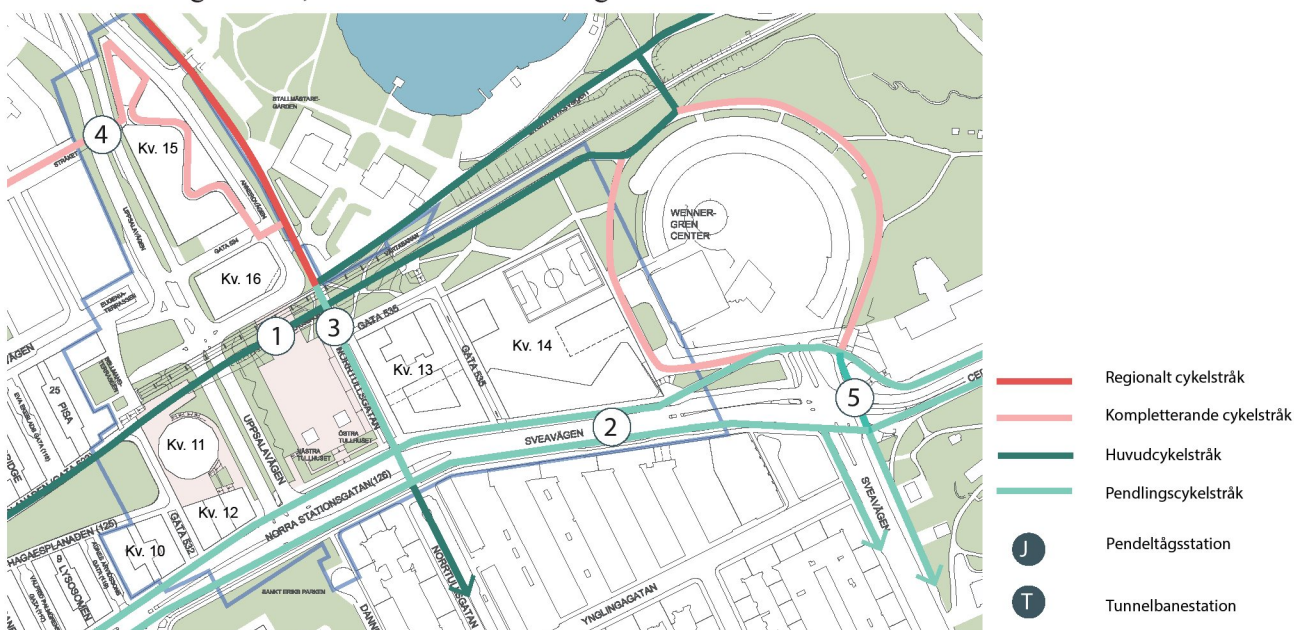
Norrtullsgatan och vidare norr ut längs Annerovägen utgör en viktig koppling för cykeltrafiken från Sveavägen till Hagastråket. Trafikverket kommer att på sikt bygga om Hagastråket till ett snabbcykelstråk (Kista-Norrtull). Söderut fortsätter stråket över Sveavägen och vidare Norrtullsgatan mot City. I öst-västlig riktning kopplar stråket till Norra Stationsgatan/Sveavägen. På Norrtullsgatan norr om Sveavägen sker cykling i blandtrafik på en cykelgata, då biltrafiken bedöms som liten. Längs Annerovägen finns separat cykelbana.

Akademiska stråket (4)

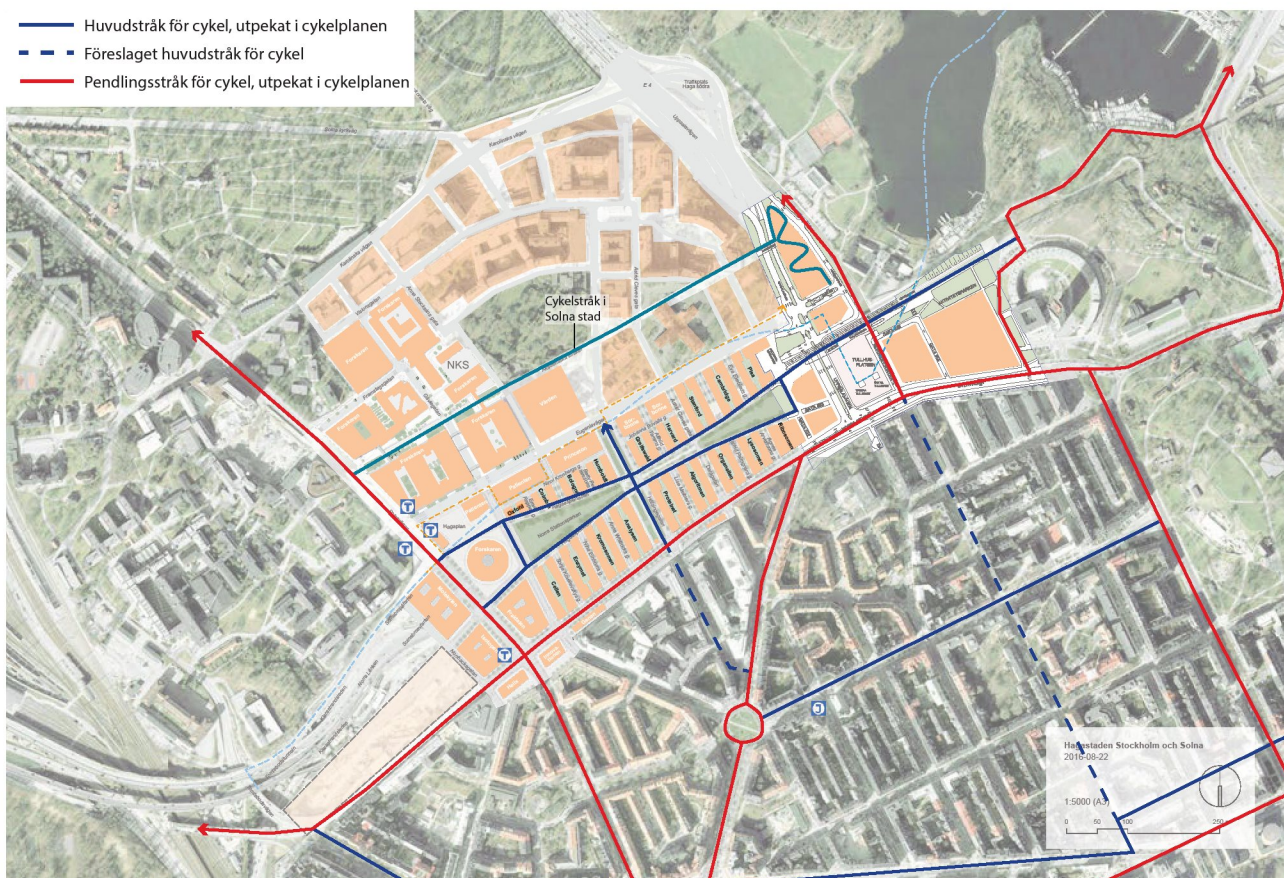
Akademiska stråket genom Norra Hagastaden i Solna är tänkt att utformas som en grön gångfartsgata omgärdad av olika publika funktioner. Där stråket möter Uppsalavägen föreslås en gång- och cykelbro Hagabron som ansluter till Östra Hagastaden och den lägre nivån vid entrén till Nationalstadsparken/Hagaparken, via en nivåöverbryggande gång- och cykelförbindelse via kvarter 15. Akademiska stråket i Solna utgör en viktig länk i det övergripande stråket mellan lärosätena Karolinska Institutet, Nya Karolinska Solna, Vetenskapsstaden inom Nationalstadsparken, Stockholms universitet och KTH.

Sveavägen vid Sveaplan (5)

Längs Sveavägens östra sida går ett pendlingsstråk som kopplar till innerstaden. Vid korsningen av Sveaplan finns i dag en gång- och cykeltunnel som ligger i mitten av Sveaplan. Denna tunnel planeras att byggas om och kopplas direkt till pendlingsstråket på östra sidan av Sveavägen med koppling vidare mot Hagastaden, Universitetet eller Hagastråket norrut.



Figur 10. Viktiga cykelstråk i Östra Hagastaden. De fem stråk som berör Östra Hagastaden är numrerade 1-5 och beskrivs var för sig.



Figur 11. Utpekade och föreslagna huvud- och pendlingsstråk i Hagastaden.



Figur 12. Gång- och cykeltunneln under Sveaplan är idag krånglig att ta sig till. När Sveaplan byggs om kommer orienterbarheten och framkomligheten förbättras.



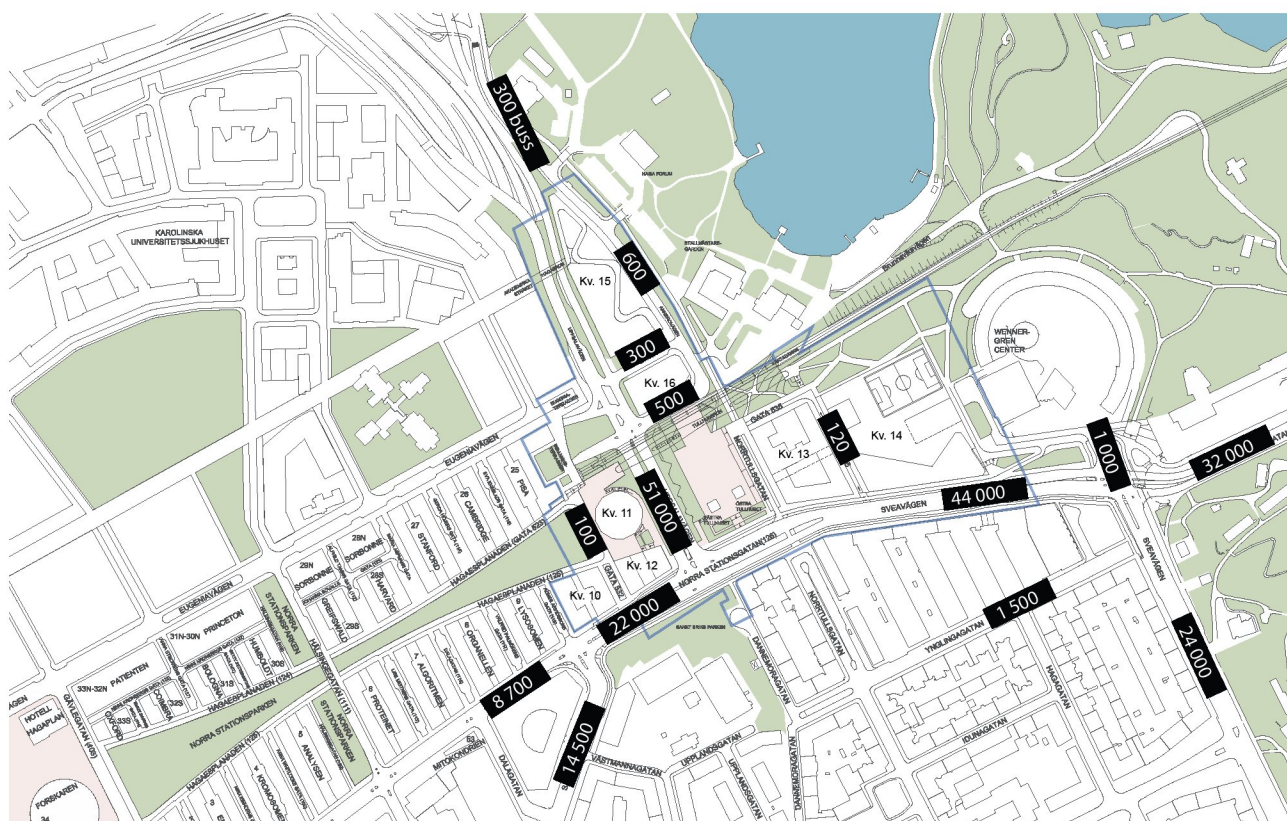
Figur 13. Separerad gång- och cykelbana utmed Sveavägen

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2020-03-10, Dnr 2016-17865

För att stärka planområdets attraktivitet samt minska bilanvändandet är det av största vikt att området får en bra kollektivtrafikförsörjning. Östra Hagastaden kommer att ha många nya målpunkter som de flesta antas resa kollektivt till. Resandeunderlaget är främst elever till högstadium och gymnasium, studenter, idrottsutövare, besökande till nationalstadsparken och omsorgsboende samt hotellgäster och kontorsarbetare. Planområdet har pendeltåg och tunnelbana inom gång- och cykelavstånd, men i och med att Citybanans station vid Odenplan, uppgången vid Dalagatan/Vanadisvägen, ligger ca 800 m från planområdet och tunnelbanestationerna vid Hagastaden ca 1 km från planområdet måste planområdet kollektivtrafikförsörjas med busstrafik, såväl lokalbuss som stombuss, för att uppnå god standard. I Figur 14 är busshållplatser samt alla gator där buss möjliggörs utpekade. Busshållplatser kommer att finnas på Sveavägen i nära anslutning till skola och idrott, i anslutning till Tullhusplatsen vid kvarter 16 och vid behov på Annerovägen i höjd med kvarter 15. För att boende och arbetande snabbt ska kunna ta sig mellan Östra Hagastaden och tunnelbanan eller pendeltåget har gång- och cykelmöjligheter planerats utmed sträckorna.

Planeringen av busstrafik är gjord med förutsättningen att stombuss ska kunna trafikera området med ändhållplats vid kvarter 16 eller fortsätta via Annerovägen till Norra Hagastaden. En stombusshållplats vid kvarter 16 skulle hamna på Tullhusplatsen som är ett centralt torg och skulle bli en tydlig indikation på att kollektivtrafik är ett prioriterat trafikslag i området, vilket kan öka incitamenten till att åka kollektivt. Det genererar fler människor och har en positiv inverkan på stadsbilden, ger mer underlag till handel och service samt ökar tryggheten under fler timmar på dygnet eftersom fler människor kommer röra sig i området.





Figur 16. Trafikflöden år 2030 enligt BAU 2017/2030.



Figur 17. Sveavägen idag. Gatusektionen kommer att smaltas av och bli mer stadsmässig. Lokalgatan tas bort men angoringsmöjligheter på södra sidan (höger i bild) kommer att finnas kvar så att befintliga fastigheter kan angöras.

Parkering och angöring

”Parkeringsstrategi för Hagastaden”, daterad 2016-05-16, är framtagen för projekt Hagastaden och gäller för planområdet. I strategin beskrivs vilka krav som ställs på staden och byggherrar vad gäller parkering för bil och cykel.

Parkeringsbehov Cykel

En cykelresa avslutas först när cykeln är parkerad, därför är en attraktiv parkering viktig för att öka andelen som väljer att cykla. Cykelparkeringar nyttjas på olika sätt och därför måste olika typer av cykelparkeringar uppföras, både för kort- och långtidsparkering, inom och utomhus samt för exempelvis lådcyklar. En attraktiv cykelparkering är strategiskt utplacerad, säker och upplevs som trygg. Cykelparkeringar ska finnas synligt vid alla större målpunkter och vara lika nära eller närmare entréer än bilparkering. Placering och utformningen är viktigt för att undvika felparkering då dessa kan utgöra hinder för exempelvis människor med synnedsättning.

I planområdet ska stadens föreslagna cykelparkeringstal följas. För bostäder innebär detta 2,5-4 cpl/lgh samt 0,1-0,4 cpl/lgt för besökande till bostäder, för kontor 5-20 cpl/1000m² BTA och för handel 20-30 cpl/1000m². För kollektivtrafiken ska 5-10 cpl/100 resenärer tillskapas, där antalet resenärer räknas som påstigande under morgonrusningen. För grundskolor och gymnasium är cykelparkeringstalet satt till 30-70 cpl/100 elever, och för idrott, nöje eller andra rekreationsanläggningar är talet 10-40 cpl/100 besökare eller åskådare. För de sistnämnda är spannet stort och en separat bedömning rekommenderas utifrån verksamhetens och platsens behov.

Fastigheterna ska ha attraktiva lägen för cykelparkering inomhus och/eller utomhus. För korttidsparkering bör cykelställ, med möjlighet att låsa fast ramen, anordnas. För långtidsparkering bör parkeringen vara väderskyddad och placeras på en säker plats inom- eller utomhus. Cykelparkering ska finnas på allmänna platser och vara attraktiva och strategiskt placerade vid målpunkter så som busshållplatser, Tullhusplatsen och skolan. Låncykelstationer bör placeras på strategiska ställen inom planområdet, bland annat för att underlätta för de som vill ta cykeln till den spårbundna kollektivtrafiken.



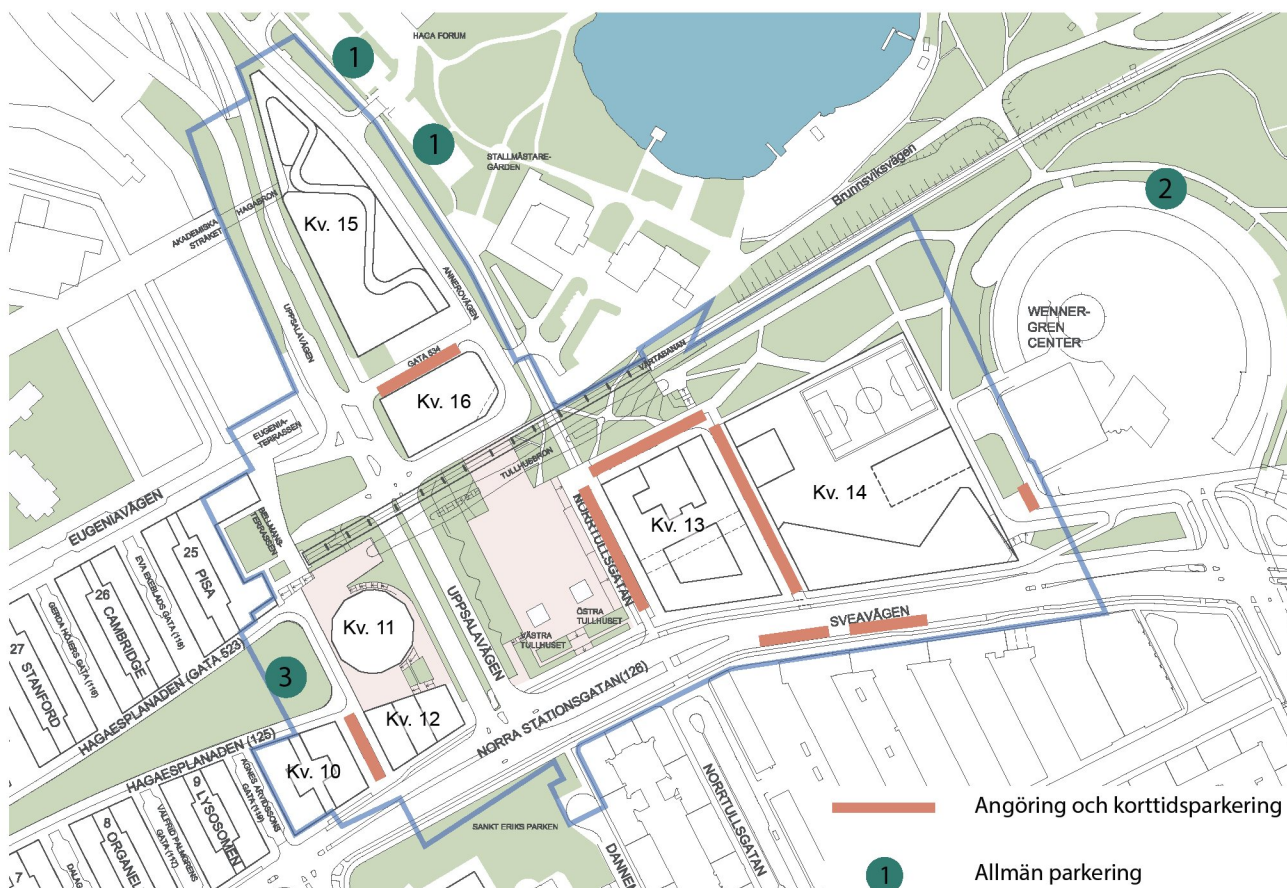
Figur 18. Cykelparkering måste finnas för olika typer av cyklar, så som exempelvis lådcyklar. I bilden ovan har en lådcykel ställt sig utanför cykelstället som endast är dimensionerat för normalbreda cyklar.

Parkeringsbehov Bil

En bilparkeringsplats tar upp mycket yta i staden, är dyra att uppföra och bidrar till trängsel genom alstring av bilresor. Tillgången till bilparkering är en nyckelfaktor när det kommer till vilket färdmedel människor väljer, framförallt när det gäller arbetsresor. Incitamentet till att ta andra färdmedel än bilen ökar om bilparkeringsplatsen är längre bort än exempelvis busshållplatsen eller cykelparkeringen. För att få en helhetslösning och ett fungerande transportsystem är kompletterande åtgärder i gång-, cykel-, och kollektivtrafiknätet samt andra mobilitetsåtgärder lika viktiga som låga parkeringstal.

Stockholms stad tillämpar flexibla och gröna parkeringstal, syftet är att fastställa ett parkeringstal så att rätt antal parkeringar byggs inom fastigheten. Parkeringstalet bestäms utifrån ett lägesbaserat parkeringstal och ett projektspecifikt parkeringstal där ytterligare rabatt på det projektspecifika parkeringstalet kan ges, även kallat gröna parkeringstal. Det lägesbaserade parkeringstalet sätts för hela området och bedöms utifrån platsens läge och stadskvalitéer. Det projektspecifika parkeringstalet baseras på det lägesspecifika parkeringstalet och baseras på lägenhetsstorlek och vald lösning för besöksparkering. Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggherrar att sänka det projektspecifika parkeringstalet genom så kallade mobilitetsåtgärder, vilket kan vara allt ifrån en bilpool till väderskyddad barnvagnsparkering utanför förskolan.

Parkering ska ordnas på fastighetsmark. Boendeparkering kommer inte att tillåtas inom området och endast ett fåtal korttidsparkeringar kommer att finnas på gatumark i planområdet. För bostäder är parkeringstalet satt till max 0,5 platser/lägenhet. Fastigheter som har många smålägenheter och satsar extra på mobilitetsåtgärder har möjligheten att sänka parkeringstalet till 0,3 platser/lägenhet. Verksamheter har ett parkeringstal på 1-4 platser/1000 kvm BTA och hotell <0,1 platser/rum. För skolan gäller 2 parkeringsplatser per 50 anställda och för idrottshallen 0,1 parkeringsplats per maximalt antal deltagare samtidigt. Parkeringen till skola och idrott planeras vid Roslagstullsskolan.



Figur 19. Planerade angöringsplatser och befintliga allmänna parkeringsplatser i Östra Hagastaden

Planerade och befintliga allmänna parkeringsplatser

Allmänna parkeringsplatser är illustrerade i Figur 19. Inom området finns kommunala parkeringsanläggningar vid Haga forum (1) samt bakom Wenner-Gren Center (2), dessa parkeringsplatser kommer att finnas kvar. Det kommer även finnas allmänna parkeringsplatser i Norra stationsgaraget (3). Angöring till kvarter 15 planeras på fastighetsmark och till kvarter 16 planeras angöringsplatser på gata 534 norr om kvarteret. För hotellet i kvarter 16 planeras taxiplatser längs Annerovägen. Det kommer också att finnas angöringsplatser på lokalgatorna runt kvarter 13 och längs Sveavägens södra sida samt på gata 532 och 536.

Kvarterens parkering och angöring

Angöring ska enligt Stockholms regelverk anordnas inom 10 meter från entré. Om detta inte går att åstadkomma ska målsättningen vara ett så kort avstånd som möjligt, maximalt 25 meter i enlighet med Boverkets föreskrifter.

Leveranser till verksamheter ska i så stor utsträckning som möjligt lösas inom fastighetsmark. Där detta inte är möjligt anordnas lastzoner på gatemark, vilket förutsätter att verksamheter och miljörum i husen planeras utifrån var möjligheten finns att anordna lastzoner. Gatorna i planområdet är generellt smala och inte anpassade för tung trafik, varför önskemål gällande en omlastningsplats för gods i exempelvis kvarter 15 eller inom kvarter 2, i DP1, skulle vara önskvärt.

Angöringsmöjligheter kommer i begränsad utsträckning finnas utmed lokalgatorna i området. Det kommer inte vara möjligt att parkera utmed Uppsalavägen, Norra stationsgatan eller norra delen av Sveavägen på grund av kapacitetsskäl.

Kvarter 10

Kvarteret innehåller bostäder, samt publika lokaler i bottenplanet. Byggaktörens ambition är att skapa ett cykelpalats med direktcykling från Hagaesplanaden in i fastigheten. Cykelparkeringarna är tänka att ha en central roll i kvarteret och ligger under gården med verkstad, lounge och parkering för alla typer av cyklar. I och med den höga ambitionen för cykel siktar byggaktörens på ett parkeringstal för bil på 0,3. Parkering för boende anordnas i garage under byggnaden, som nås från Agnes Arvidssons gata och/eller i garage under byggnaden som nås från gata 532. Transporter till fastigheten angör kvarteret genom lastzoner som anordnas på Agnes Arvidssons gata och gata 532.

Kvarter 11

Kvarteret innehåller kontor och publika lokaler i bottenvåningen. Parkeringstalet är 1,8 platser per 100 BTA för cykel. Parkering för anställda anordnas i garage för 50 bilar under byggnaden som nås från Norra Stationsgaraget via kvarter 9. Cykelparkeringen nås via en entré i höjd med Uppsalavägen. Det finns även behov av en entré från Norra stationsparken eftersom höjdskillnaden mellan parken och Uppsalavägen tas upp av trappor. Större andelen av transporter till fastigheten angör kvarteret med mindre leveransbilar, via garaget. Ett fåtal större leveranser kommer kunna angöra från lastzon på gata 532 längs kvarter 12. Varorna tas in i kvarter 12 via en varuhiss och vidare till kvarter 11 via en kulvert mellan kvarter 12 och 11.

Kvarter 12

Kvarteret innehåller bostäder, kontor samt publika lokaler i bottenvåningen. Parkeringstalet för bostäder är 0,4 platser per lägenhet och för kontor 1 plats per 50 anställda. Cykelparkeringstalet för bostad är 1,8 parkeringar per lägenhet och för kontor 9,5 platser per 50 anställda. Parkering för boende och anställda anordnas i garaget under kvarter 11, varifrån en kulvert för gående och transporter finns mellan kv 11 och 12. Cykelparkering, en cykelverkstad och omklädningsrum finns på plan -1 i fastigheten och nås via hiss eller trappa med ramp. Transporter till fastigheten anordnas via lastzon på gata 532 och tas in i huset via en varuhiss.

Kvarter 13

Kvarteret innehåller studentbostäder samt vård- och omsorgsboende. Parkeringstalet för cykel är 1,8 platser per lägenhet samt 0,1 platser per lägenhet för besöksparkering. Parkering för anställda ordnas genom parkeringsköp i Norra stationsgaraget. Cykelparkering anordnas på gården. Handikapparkering anordnas på gatumark. Transporter till fastigheten anordnas på gata 535 eller Norrtullsgatan.

Kvarter 14

Kvarteret innehåller skola, förskola samt fotbollsplan och idrottshall. Parkering för anställda och besökande till idrottshall och fotbollsplan anordnas på Roslagstullskolans parkering. Cykelparkeringstalet för skolan är satt till 30 platser per 100 elever. I och med den begränsade skolgården kommer cykelparkeringar anordnas inom kvarteret mellan bollplanen och skolan/idrottshallen samt på gatumark längs gata 536. Information och skyltning till parkering är av största vikt för att detta ska fungera på ett bra sätt. Transporter till kvarteret anordnas via lastzoner på gata 535. Tillgänglig av- och påstigning till skolans entré samt handikapparkering till skola och idrott kommer att anordnas på gata 535 och 536.

Kvarter 15

Kvarteret innehåller kontor och verksamheter. Byggaktören vill maximera antal parkeringsplatser för bil vilket innebär 0,4 platser per 100 BTA. För cykel är ambitionen att tillskapa 1,8 parkeringsplatser per 100 BTA. Parkering för cykel anordnas i tre cykelrum samt i cykelställ utomhus på fastigheten. Cykelrummen placeras på markplan och nås via gata 534 eller via Annerovägen. Parkering för anställda anordnas i garage under byggnaden med infart från Annerovägen till norra delen av kvarteret. Transporter till fastigheten sker via garaget.

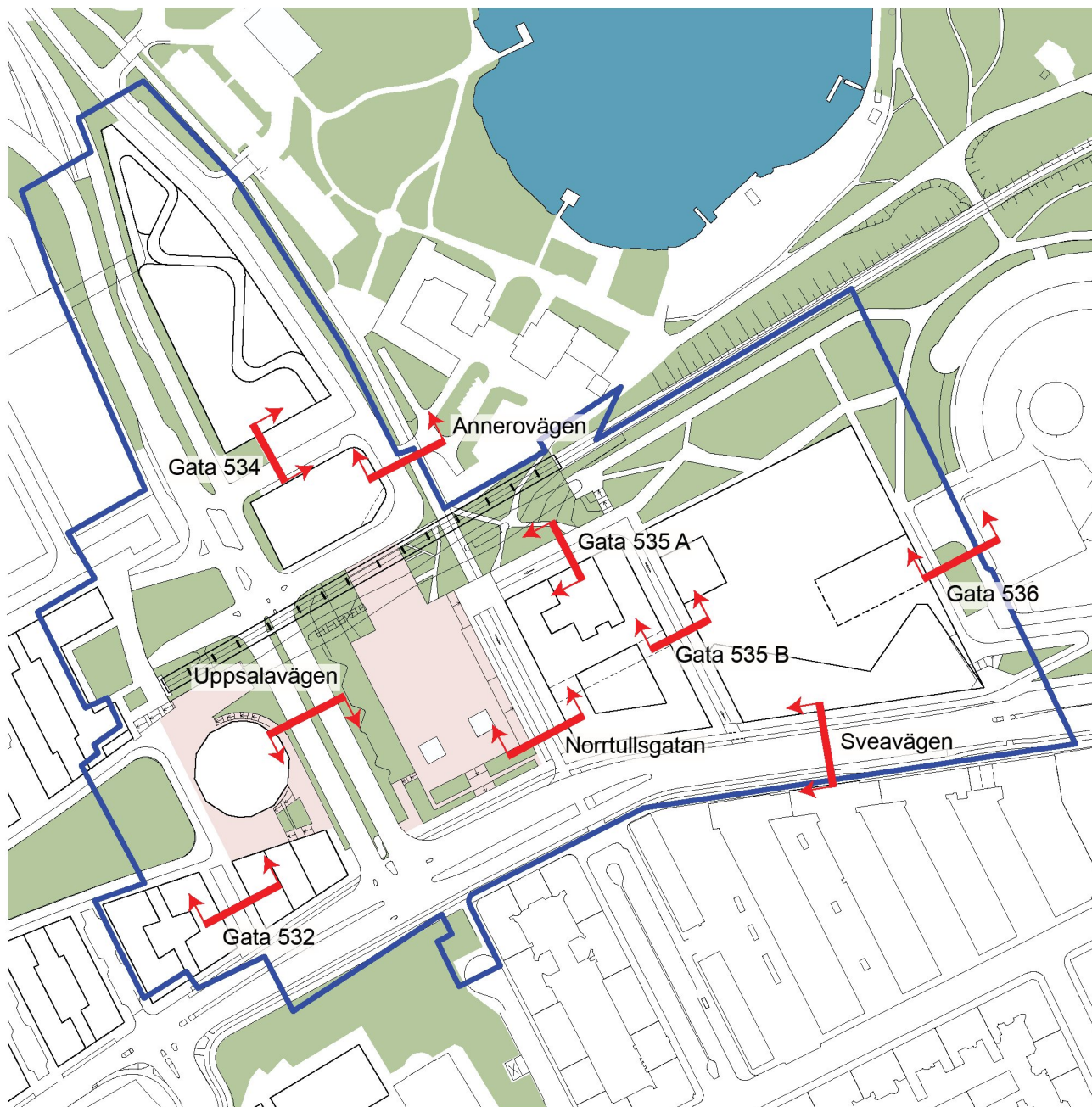
Kvarter 16

Kvarteret innehåller hotell. 20 st cykelparkeringar anordnas i ett cykelrum som nås via Annerovägen vid Uppsalavägen. Parkeringstalet är satt till 2 platser per 50 anställda samt 0,1 platser per hotellrum. Parkering för anställda anordnas i garage under kvarter 15. Transporter till fastigheten sker genom lastzon på gata 534.

Gaturum

Gata Stockholm ligger till grund för gaturummens utformning i Östra Hagastaden och gavs ut i maj 2019. Gata Stockholm ska användas som planeringsstöd vid utformning av nya gator för att tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion.

I Östra Hagastaden kommer åtta olika typer av gatusektioner byggas, vilka sektioner som planeras redovisas i Figur 20 och illustreras sektion för sektion på nästkommande sidor.

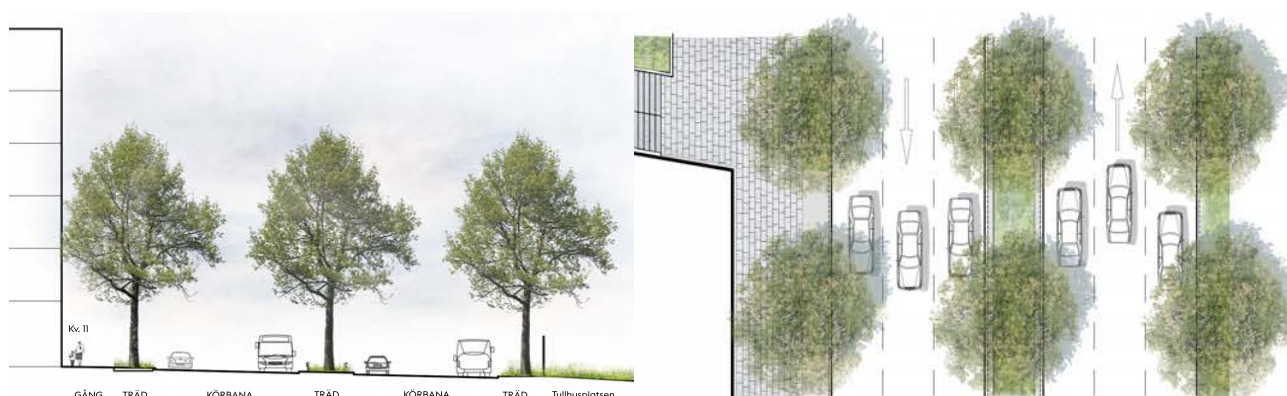


Figur 20. Gatusektioner

Uppsalavägen

Uppsalavägen är uppdelad i två huvuddelar. Den nordligaste utgör en del av infarten mot Stockholm och går fram till infarten till Norra länkens tunnlar. En viktig koppling är förbindelsen norrifrån och mot Klarastrandsleden. Denna del av Uppsalavägen har därför mycket trafik och lämpar sig dåligt att kombinera med gång- och cykeltrafik.

Den södra delen mellan Norra Länkens tunnlar och Norra Stationsgatan utgör en huvudgata med stadsmässig karaktär och trädplantering samt gångbana. Sektionen skiljer sig från de generella typsektionerna för en huvudgata i Gata Stockholm på grund av att det är en infartsgata med höga flöden som inte inbjuder till vistelse. En gångbana planeras utmed gatans västra del som angränsar till bebyggelsen men i övrigt föreslås ingen cykel eller gånginfrastruktur. Gång- och cykeltrafik hänvisas till Annerovägen, Norrtullsgatan och Tullhusparken samt till Hagaesplanaden som ligger på en högre nivå än Uppsalavägen. Kollektivtrafikkörfält och angränsningsmöjligheter saknas på grund av kapacitetsskäl.



Figur 21. Uppsalavägen söder om Norra Länkens anslutningar i sektion och i plan



Figur 22. Visionbild över Uppsalavägen sett mot Värtabanan och Vasastan.

Sveavägen/Norra Stationsgatan

Sveavägen/Norra Stationsgatan är en huvudgata med ett viktigt gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning. Gatan har en stadsmässig karaktär med gång- och cykelbanor samt trädplantering. Pendelcykelstråket ligger på den norra sidan och har dubbelriktad cykeltrafik, på södra sidan finns en enkelriktad cykelbana. Gatan består av två körfält i vardera riktning, busshållplatser finns på vardera sida. Angöringsmöjlighet mot befintliga fastigheter finns på södra sidan av gatan, på grund av kapacitetsskäl tillskapas inte angöringsmöjligheter på norra sidan av gatan.



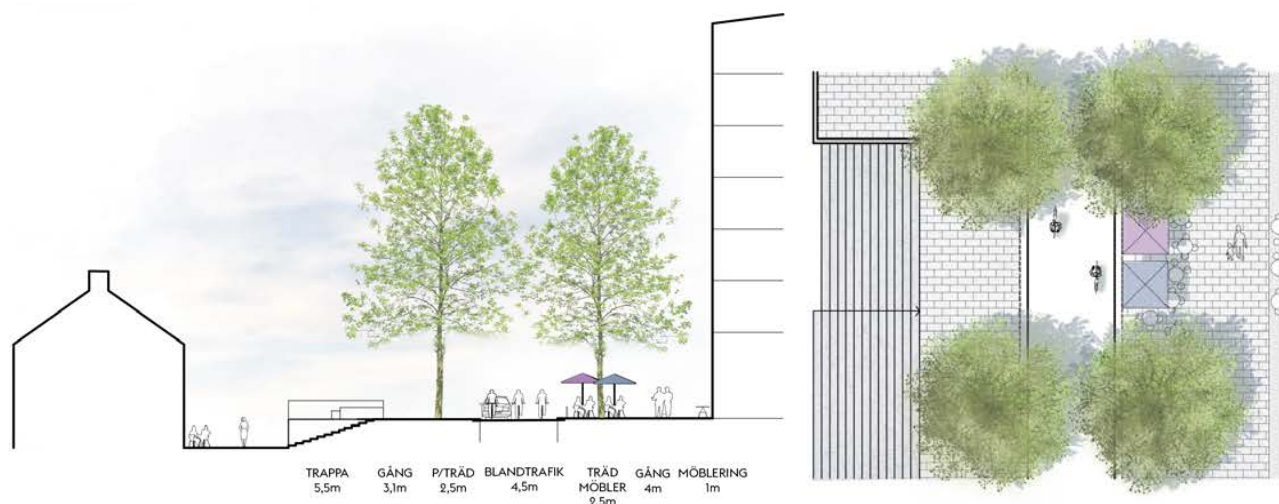
Figur 23. Sveavägen i sektion och plan



Figur 24. Visionsbild över Sveavägen sett från Sveaplan mot Uppsalavägen

Förlängning av Norrtullsgatan

Norrtullsgatans förlängning norrut mot Annerovägen blir ett viktigt gång- och cykelstråk från Vasastan som kopplar till det regionala cykelstråket utmed E4/Uppsalavägen. Gatan blir en ny tydlig entré till Nationalstadsparken och utformas som ett grönt stråk med trädplantering och gångbana på båda sidor. Gatan klassas som en ”cykelgata” där cykling sker i blandtrafik men på cyklisternas villkor. Motortrafikens volym ska vara liten och mindre än cykeltrafikens. Trafikflödet på gatan är litet då gatan bara omsluter kvarteret och endast tillåter transport till fastighet. Norrtullsgatan avslutas i en gång- och cykelbana norr ut mot Annerovägen.



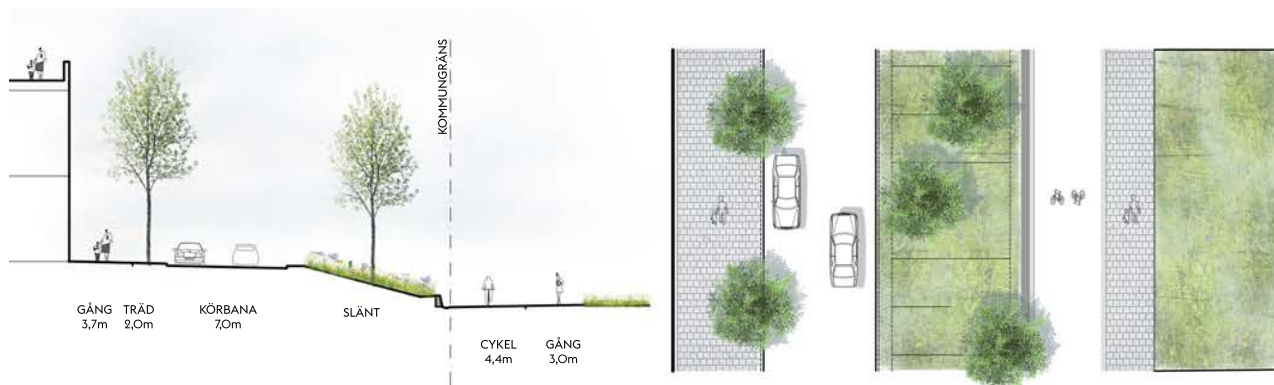
Figur 25. Norrtullsgatan i sektion och plan



Figur 26. Visionsbild över Norrtullsgatans förlängning

Annerovägen

Annerovägen är en lokalgata dimensionerad för busstrafik som kopplar upp till Solna. För att få en mer stadsmässig karaktär planeras trädplantering utmed båda sidor av gatan. Gångbana planeras utmed gatans västra sida. Längs Annerovägen löper en gång- och cykelväg som separeras från körbanan med en slänt. Det är en viktig länk för cykeltrafiken och Trafikverket planerar för att denna skall byggas om till att få bättre standard på det regionala cykelstråket, även kallat Hagastråket.



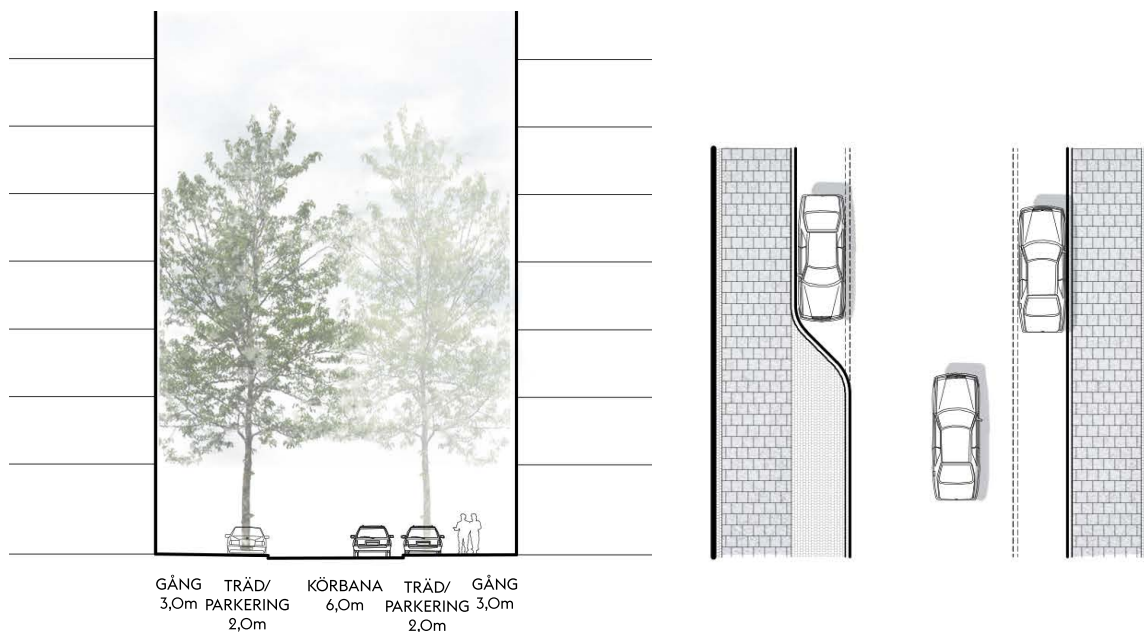
Figur 27. Annerovägen i sektion och plan



Figur 28. Visionsbild över Annerovägen och Hagastråket

Gata 532

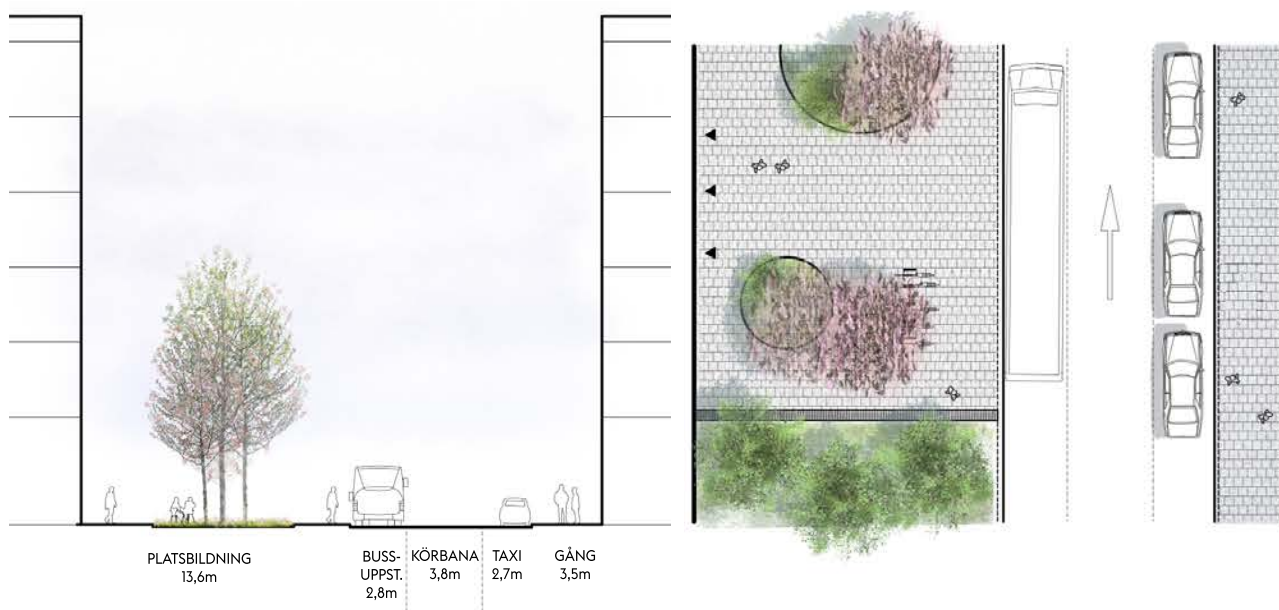
Gata 532 är en lokalgata mellan kvarter 10 och kvarter 12. Gatan ansluter mot Norra Stationsgatan och har medriktad trafik, dvs höger in och höger ut mot gatan. Gångbanor finns på vardera sida och cykling sker i blandtrafik. Angöring varvas med trädplantering utmed båda sidor av gatan.



Figur 29. Gata 532 i sektion och plan

Gata 534

Gata 534 är en lokalgata som förbinder Uppsalavägen med Annerovägen. Gångbanor finns på vardera sida och slutar strax innan Uppsalavägen, cykling sker i blandtrafik. Längs gatan finns angöringsmöjligheter på båda sidor för att nå kvarter 15 och 16.



Figur 30. Gata 534 i sektion och plan

Gata 535

Gata 535 är en enkelriktad lokalgata från Sveavägen som försörjer kvarter 13 och 14 som innehåller skola, förskola, äldreboende och studentboende. Gatan rundar kvarter 13 och mynnar i Norrtullsgatan. Gatan har gångbanor på ömse sidor och angöringsmöjligheter varvas med trädplantering längs gatan. Trafikflödet är litet, och cykling sker i blandtrafik.



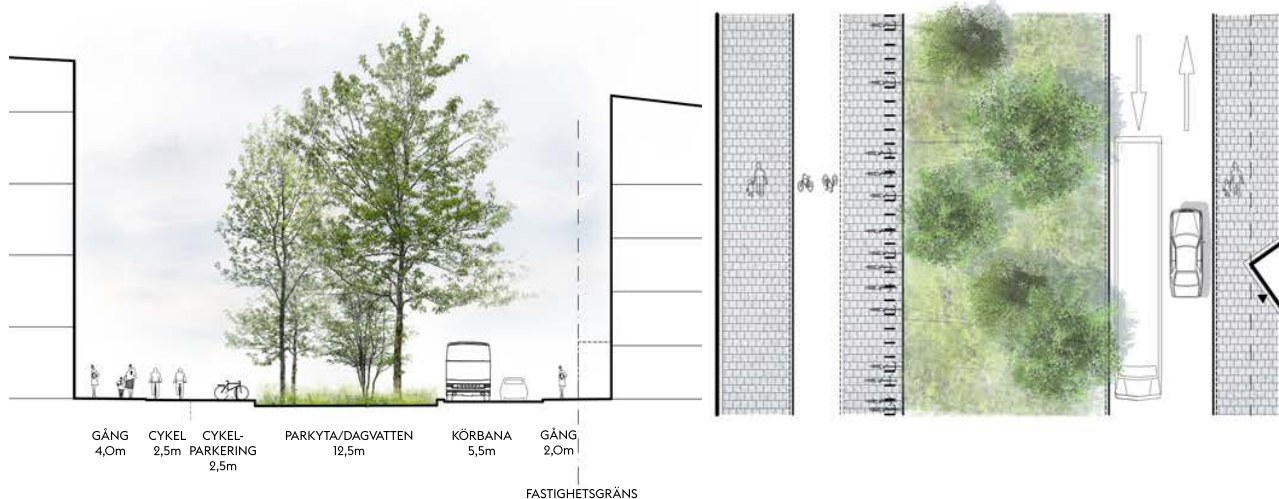
Figur 31. Gata 535 A och B, se Figur 20.



Figur 32. Visionsbild över gata 535, del A

Gata 536

Gata 536 är en befintlig gata som byggs om för att tillgodose de behov som kvarter 14 genererar. Gatan ansluter i Sveaplan och leder in till Wenner-Gren Center och kvarter 14 som innehåller skola, bollplan och idrottshall. Mellan Wenner-Grens Center och det nya kvarteret utformas gatan som en dubbelriktad gata runt ett parkstråk med en dubbelriktad cykelbana på västra sidan av gatan. Gångbanor finns på båda sidor längsmed gatan.



Figur 33. Gata 536 i sektion och plan

Dannemoragatan och Norrtullsgatan

Dannemoragatan och Norrtullsgatan påverkas av Östra Hagastaden. Båda gators anslutning mot Norra stationsgatan och Sveavägen försvinner vid ombyggnationen av Norrtull på grund av kapacitetsskäl.

I dagsläget är det möjligt att köra in på Dannemoragatan via Norra stationsgatan. Mellan Norra stationsgatan och Ynglingagatan är gatan enkelriktad söder ut. Gatan påverkas av ombyggnaden av Norrtull och gatans infart från Norrtull stängs av, gatan görs dubbelriktad och byggs om med en vändplan mot Norra stationsgatan. Det kommer fortfarande vara möjligt att nå gång- och cykelstråket på Norra stationsgatan från Dannemoragatan.

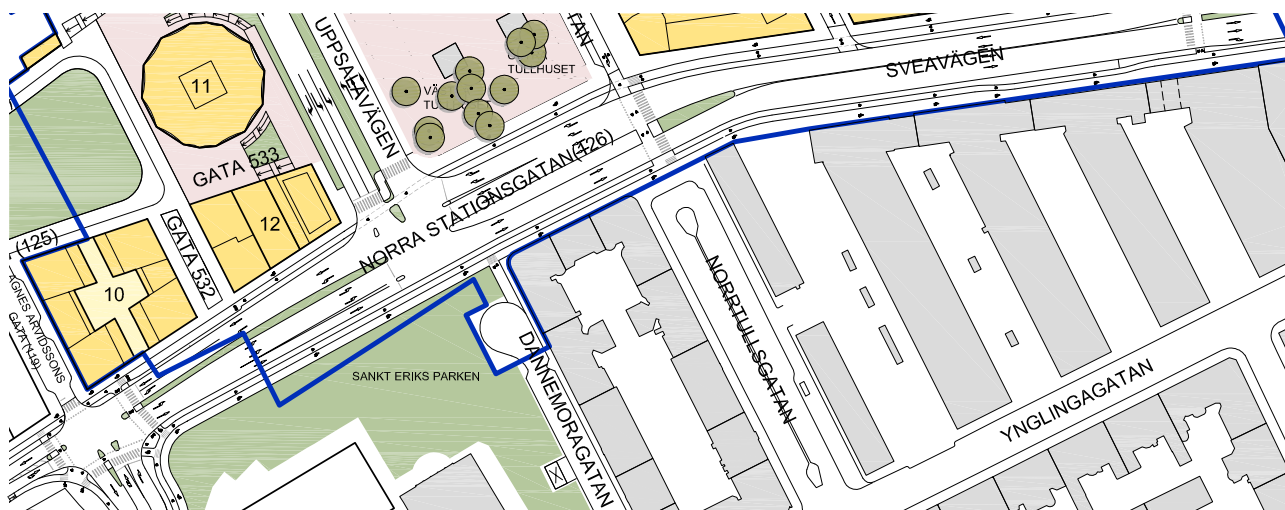
I dagsläget fortsätter Norrtullsgatan runt kvarteret och ut på Sveavägens lokalgata som ansluter till Ynglingagatan och Sveaplan, sedan en tid tillbaka har infartsmöjligheten från Norra stationsgatan tagits bort. Gatan trafikeras bland annat av stombuss 2 som har sin slutstation i området. I och med ombyggnaden försvinner Sveavägens lokalgata och funktioner, så som angöring, sköts via Sveavägen. Gatans tidigare anslutningar mot Norra stationsgatan och Sveavägen tas bort och byggs om, gatan är dubbelriktad och har en befintlig vändplan.



Figur 34. T.v Dannemoragatans infart från Norra stationsgatan.



Figur 35. T.h. Norrtullsgatans avstängda infart från Norra stationsgatan samt koppling till Sveavägens lokalgata.



Figur 36. Illustration över Dannemoragatan och Norrtullsgatans utformning mot Norra stationsgatan och Sveaplan efter ombyggnaden av Norrtull.

Kapacitet

Kapacitetsberäkningarna finns redovisade i två dokument:

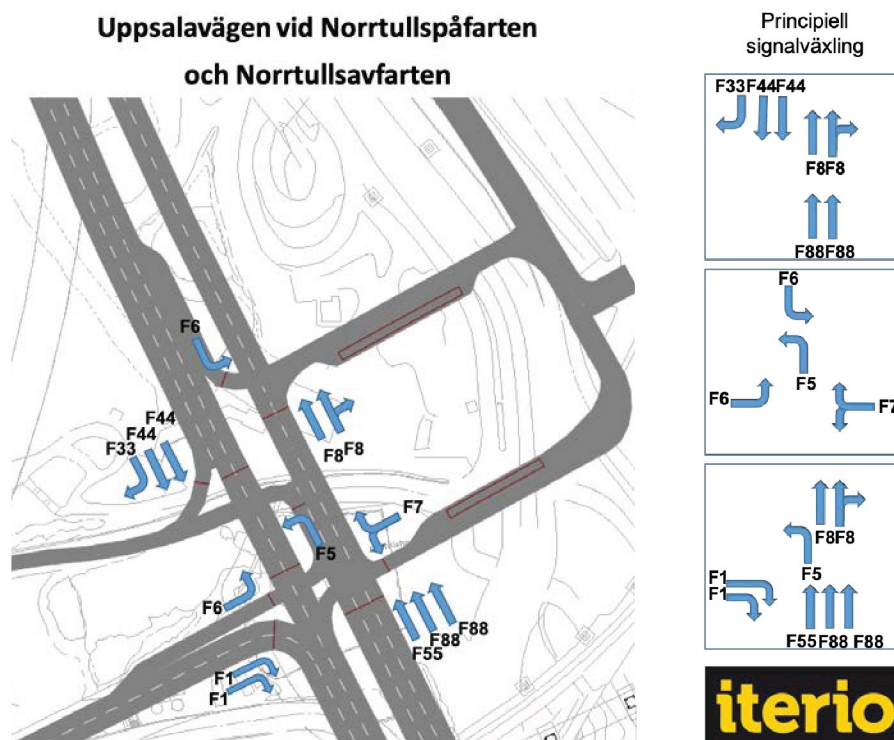
- Trafikanalys Norrtull-Sveaplan, systemhandling DP2 Hagastaden 2018-09-21, Iterio, Bilaga 1.
- Trafikanalys Norrtull-Uppsalavägen, systemhandling DP2 Hagastaden, 2019-03-29, Iterio, Bilaga 2

Det första dokumentet utgör kapacitetsstudier för korsningarna inom planområdet, inklusive Sveaplan, baserat på Stockholms stads trafikprognos BAU2020/2030, dvs trafikflöden år 2030. Dessa är gjorda med hänsyn till trenden i de årliga mätningarna i trängselportalsnittet samt Stadens planeringsstrategi och bedöms inte överstiga dagens trafiknivåer. Det andra dokumentet utgör en kompletterande studie över Uppsalavägens anslutning till Norra Länkens ramper. Detta dokument jämför kapacitetsberäkningar utförda med Vissim baserat på trafikprognosen "BAU2020/2030" och contramberäkningar baserat på trafikverkets basprognos för år 2040. Tillskottet av boende och arbetsplatser i basprognosen kontrollerades mot aktuell exploateringsdata för Hagastaden, där utbyggnaden av DP1 redan är beslutad och till en stor del även genomförd. Trafikmängderna under maxtimmarna 2040 vid Norrtull motsvarar dagens trafikmängder (BAU2020/2030). Detta beror till stor del på kapacitetsbrister uppströms på E4/E20, där trafiken fastnar i flaskhalsar så att delar av efterfrågan inte kommer fram till Norrtull.

Uppsalavägen och anslutningen mot Norra Länken

Resultaten från contramberäkningarna visar att kapacitetsutnyttjandet är som högst under morgonens rusningsperiod med en belastning på 1,05 under maxkvarten. Den längsta köuppbyggnaden för genomgående trafik (rakt fram) blir 60 fordon, vilket motsvarar ca 3-400 m kö över två körfält. Det innebär att köer i sydgående in mot trafiksignalen i Norrtull inte påverkar E4 Uppsalavägen. Trafikmängden under maxkvarten är ca 3% högre än under maxtimmen.

Under förmiddags maxtimme sker en liten överflyttning (<100 ford/tim) från Norrtull till de mindre gatorna som går genom Solna/Hagastaden för att nå norra innerstaden. I övrigt sker inga överflyttningar till andra infarter till följd av köuppbyggnaden i Norrtull.



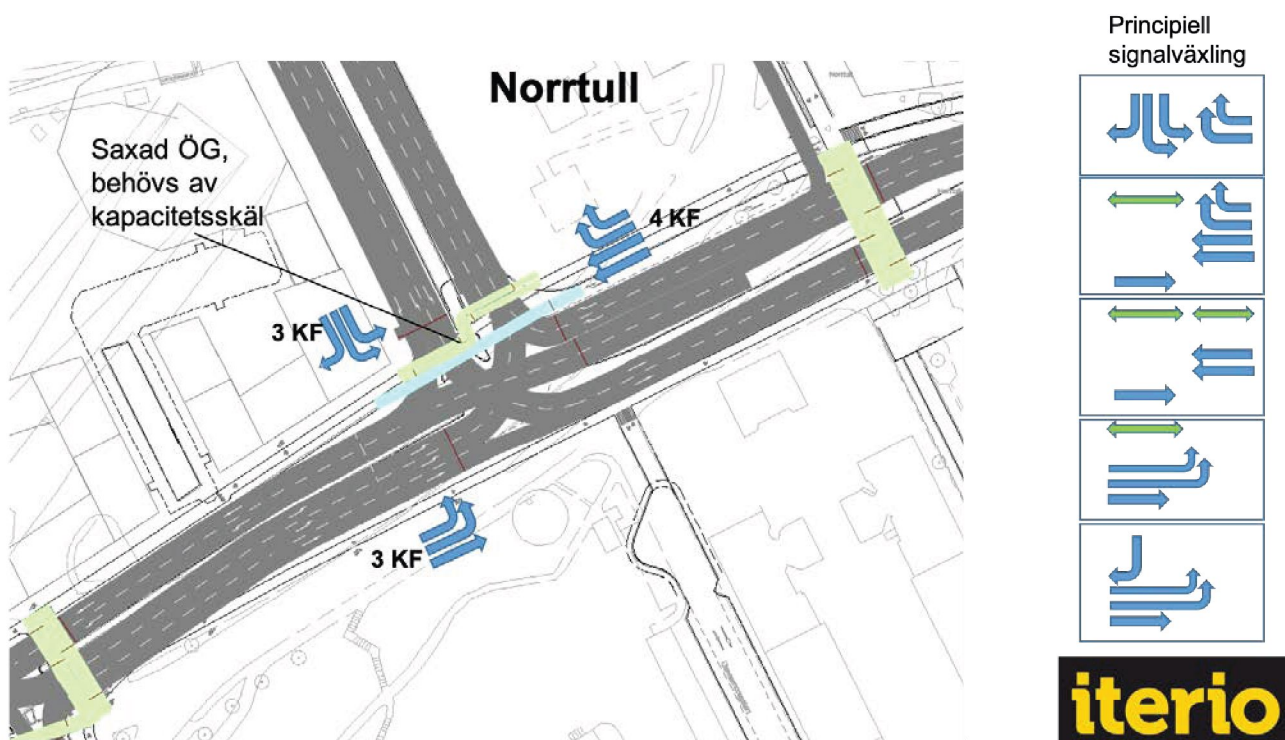
Figur 37. Uppsalavägen vid Norrtullspåfarten och -avfarten

Under förmiddagsrusningen bygger köer upp i den norra tillfarten men påverkar inte genomgående trafik på Uppsalavägen mot Eugeniattunneln. Detta motsvarar i stort dagens trafiksituation. Under eftermiddagsrusningen är belastningen lägre i norra tillfarten än under morgonen men trafiken ut från staden kan begränsas av kapacitetsproblem i tillfarten från Sveavägen.

Norrtull

Trafiknätet bibehåller dagens kapacitet. Korsningen behöver kunna hantera stora trafikmängder till- och från E4/E20. Dubbla svängfält krävs i relationen Uppsalavägen/Sveavägen såväl för högersvängande trafik från Sveavägen som för vänstersvängande trafik från Uppsalavägen. Dubbla vänstersvängsfält behövs även för trafiken från Norra Stationsgatan mot Uppsalavägen, eftersom magasinet vid signalen öster om Norrtullskorsningen är kort.

För att klara kapacitetsbehovet för motorfordonstrafiken behöver övergångsstället över Uppsalavägen vara saxat. Inga övergångsställen anläggs över korsningens östra och västra tillfarter på Sveavägen. Norrtulls signalanläggning samordnas med signalerna i rampanslutningarna på Uppsalavägen, korsningen S:t Eriksgatan/Norra Stationsgatan och Sveavägen/Norrtullsgatan.

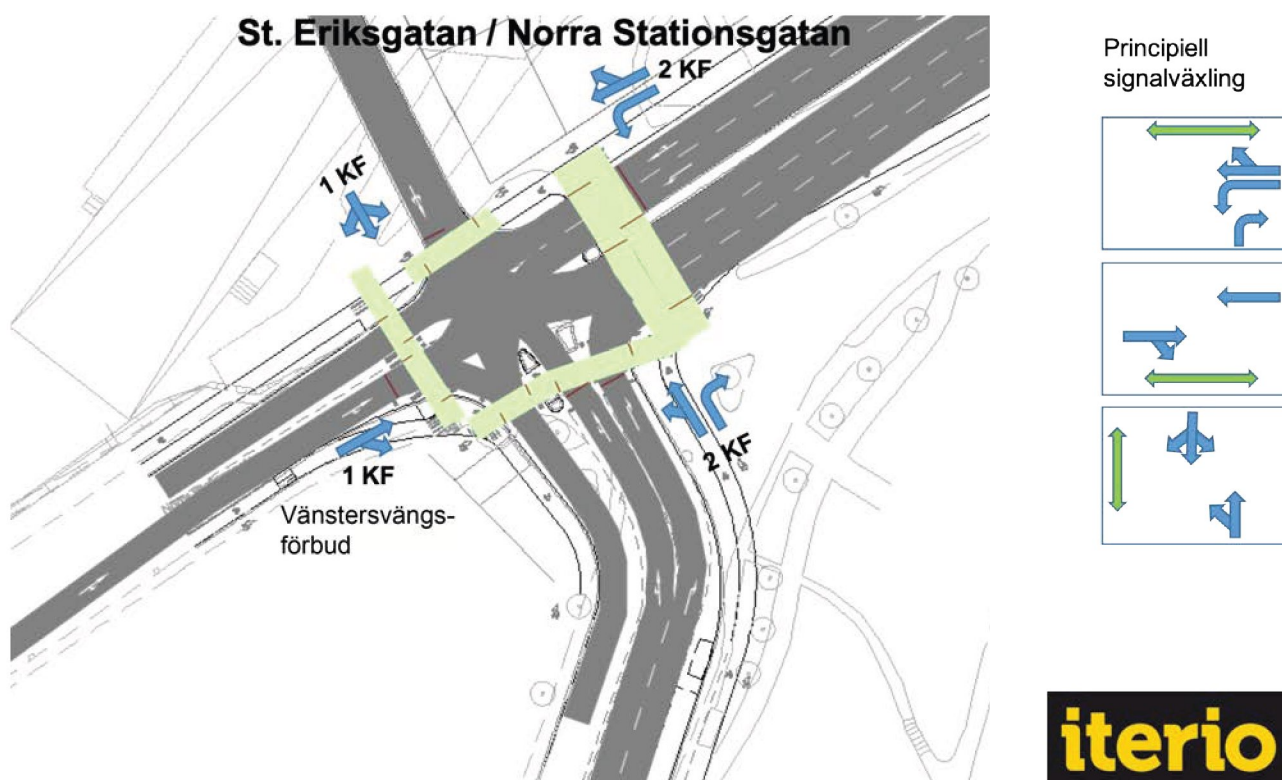


Figur 38. Korsningen Uppsalavägen/Norra Stationsgatan/Sveavägen.

Korsningen S:t Eriksgatan/Norra Stationsgatan

Korsningen S:t Eriksgatan/ Norra Stationsgatan har utformas så att S:t Eriksgatan ansluter till Norra Stationsgatan.

Det är viktigt att kapaciteten för den östra fyrvägs-korsningen (från Norrtull) är tillräckligt hög. Det kan emellertid vara en utmaning att tillskaffa tillräcklig kapacitet både för anslutningen från S:t Eriksgatan och från Norra Stationsgatan, därav prioriteras S:t Eriksgatan. Av signalregleringsskäl måste vänstersvängen i den västra tillfarten förbjudas. Vänstersvängen löses istället via Dalagatan för att avlasta korsningen och hantera den förbjudna vänstersvängen. Utformning och signalreglering behöver detaljstuderas mer djupgående i ett senare skede eftersom den är starkt beroende av Norrtulls detaljutformning.



Figur 39. Korsningen S:t Eriksgatan/Norra Stationsgatan.

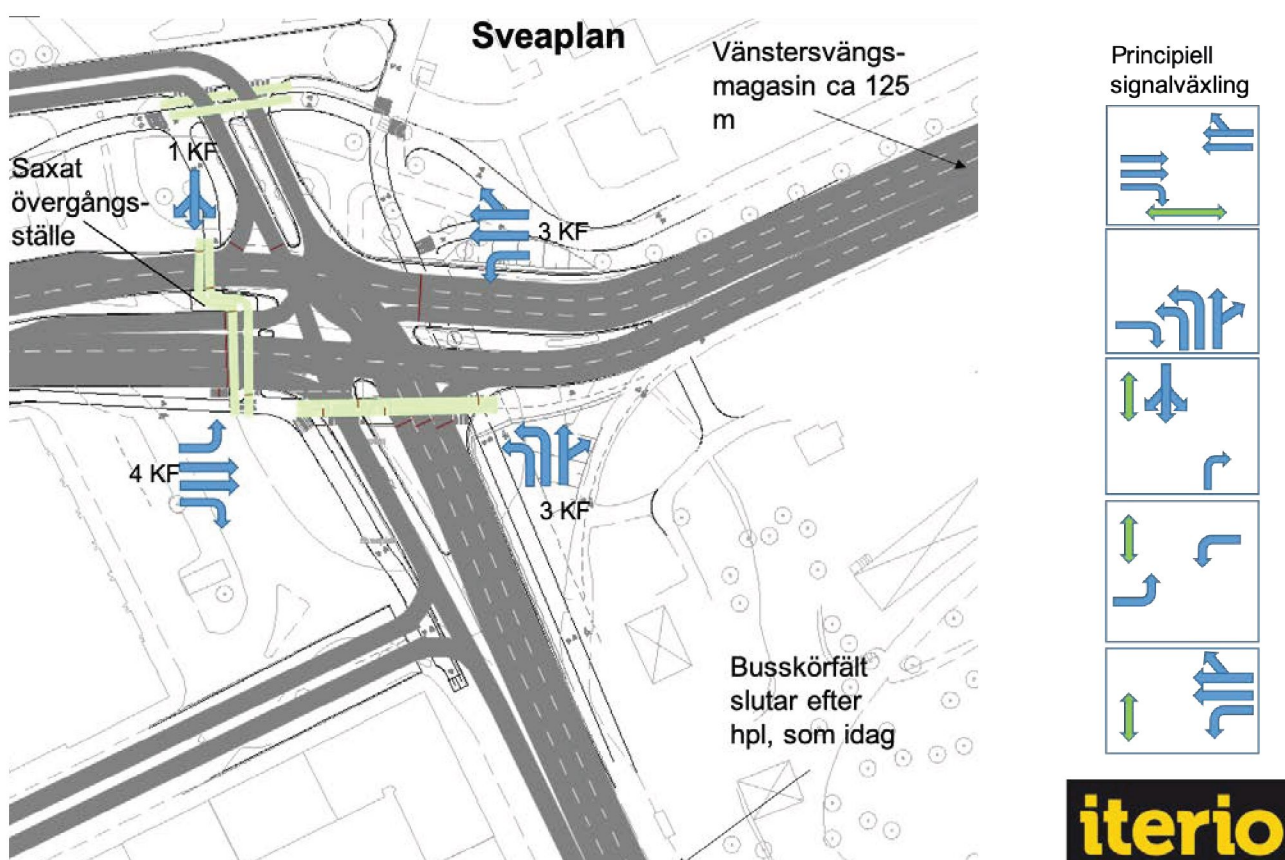
Sveaplan

Dagens signalreglerade cirkulationsplats vid Sveaplan föreslås ersättas av en fyrvägskorsning.

I västlig riktning vid Sveavägen krävs dubbla vänstersvängskörfält. Sveavägens västra tillfart kräver två genomgående körfält i östlig riktning samt ett separat högersvängsmagasin. Behovet av högersvängsmagasinet beror till stor del på att högersvängen ska kunna ges grönt samtidigt som vänstersvängande från Sveavägens södra tillfart.

Även Cederdalsgatans västriktade tillfart behöver dubbla genomgående körfält rakt fram, varav det ena också kan användas för högersväng norrut. Vänstersvängande från Cederdalsgatan behöver separat vänstersväng med ett magasin på ca 100–120 m.

Sveaplan är den kapacitetsstyrande korsningen i det studerade området. För att bibehålla en hög kapacitet och trafiksäkerhet krävs saxning av övergångsstället i korsningens västra tillfart samt strypning med 5–10 % av inflödet från Cederdalsvägen.



Figur 40. Sveaplan

Sammanfattning kapacitet

Trafiknätet bibehåller dagens kapacitet. Under förmiddagens maxtimmar är kapaciteten i trafiksystemet tillräckligt för att inga större köbildningar skall uppstå inom området. Trafiksituationen på Uppsalavägen motsvarar dagens situation med viss magasinering av kö som dock inte sprids vidare till regionala nätet.

Eftermiddagstrafiken är dimensionerande för systemet och har generellt sett de högsta trafikmängderna. Under eftermiddagens maxtimmar blir kölängderna på Cedersdalsgatan och Norra Stationsgatan för långa för att släppa in all trafik. På Cedersdalsgatan löses detta genom att tillfarterna från Roslagsvägen stryps. På Norra Stationsgatan saknas konkreta åtgärdsförslag, men det finns andra vägar som kan nyttjas som alternativ om fördröjningarna blir för höga på sträckan.

För både för- och eftermiddags maxtimmar finns potential att öka systemets kapacitet och robusthet genom optimering av samordningen av trafiksignalanläggningar. Dock tyder simuleringen på att systemets kapacitet, redan med icke samordnade signaler, är tillräcklig god.

Som en första ansats används en omloppstid på 120 s för samordningen. Det är i överkant med vad som är brukligt i innerstadsmiljö, men på grund av platsens komplexitet är det nödvändigt. Omloppstiden kan eventuellt minskas i ett senare skede när signalstyrningen studeras mer detaljerat. En minskad omloppstid är positivt för oskyddade trafikanter framkomlighet.

I samtliga korsningar, och i området som helhet, blir förutsättningarna för gående och cyklande bättre. Framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras för oskyddade trafikanter då många slussningar av övergångsställen ersätts av kortare och mer överskådliga övergångsställen, utan att biltrafikens kapacitet försämras i allt för hög utsträckning.

