



alternativ
BILFRI

områdesplan för
BRUNKEBERG

ALTERNATIV STAD
BRUNKEBERGS BYALAG

Vårt förslag

Med en annan trafikpolitisk målsättning där endast distributions- och varutrafik får passera inom Citys gränser kan gestaltningen av Brunkebergstorg göras annorlunda. Därigenom kan man bibehålla det gamla gatunätet, torgets slutna karaktär och ge fotgängarna företräde. - En motsats till ett kallt, kyligt och dött torg med många bilar och dålig luft, omgivet av lyxhotell, parkeringshus, bankpalats och polisstation.

Försörjningstrafiken

Rent tekniskt är det möjligt (och även planerat) att låta all distributionstrafik gå i ett underjordiskt försörjningssystem under hela området. Inmatning kan ske utanför det aktuella området t ex från Hamngatan under Malmskillnadsgatan, i en ramp mitt i Malmtorgsgatan och genom den redan färdigställda infarten i Klara Östra Kyrkogata. Båda försörjningsintagen i Regeringsgatan kan utgå och man förbinder alla delar (de s k enklaverna) med varandra direkt. Men då detta ej tillåts ur brandsäkerhetsynpunkt avskärmas enklaverna med väggar och brandsäkra dörrar som stängs automatiskt vid brandfara. Samtidigt förses de enklaver som inte står i förbindelse med de föreslagna infarterna med nödutfarer som mynnar ut på gågatorna. Därigenom kan snabb utrymning ändå ske.

Ett annat förslag som vi finner vida överlägset är att istället använda Klaratunneln som distributionsled. Tunneln är idag avsedd att pumpa in privat biltrafik i city och därför mycket olämplig om man vill ha en så gott som bilfri innerstad. Genom att avse tunneln endast för nytto- och försörjningstrafik kan andra trafikstandard- och säkerhetsnormer än för privatbilismen användas och förbindelser med det underjordiska försörjningssystemet upptas. Tunneln bör förlängas till Birger Jarlsgatan och ej ges någon utfart i City. Om samma idé senare tillämpas på östra city kan alltså stora delar av city försörjas med endast två inmatningspunkter i den tänkta cityringen.

För hela Citys trafikförsörjning har vi valt ett planförslag utarbetat av Stadsbyggnadskontoret (Bengt von Matern och Lars Bäckborn) (se fig 2). Vi har dock strukit samtliga p-hus samt bilgatorna kring Brunkebergstorg i enlighet med vårt förslag. Ev. p-platser för handikapade e dyl föreslår vi i nybyggda källarvåningar i anslutning till arbetsplatserna.

Om man vill undvika genombrott av Tunnelgatan i Brunkebergssåsen kan ringen i stället förläggas efter sträckningen: N. Bantorget - Tunnelgatan - Sveavägen - Tegnérsgatan - Birger Jarlsgatan - Stureplan.

Bilfritt

Vi har härigenom fått försörjningstrafiken för Brunkebergsområdet under jorden och torget och gatorna är nu i fotgängarnas händer. Gågatorna bör göras så att även bilar kan köra där; handikappbilar, utryckningsfordon och kanske någon varubil. Bussar och taxi hänvisas till Klarabergsgatan, Jakobsgatan och Regeringsgatan. På Malmskillnadsgatan i höjd med Riksbankens planerade hus görs en vändslinga för

norrifrån kommande buss- och taxitrafik. (Se fig 1). Här blir ett utmärkt ställe för avstigning av bussar med skolklasser eller andra grupper som skall besöka riksdagshuset eller gruppresor till hotellet. Riksdagshuset kan för övrigt nås till fets från busstation på Sergels torg. Parkaden vid Malmskillnadsgatan kan användas som terminal för väntande bussar. Regeringsgatan kan ges oförändrad bredd med dubbelriktad busstrafik och gångbanor eller breddas till enligt Stadsbyggnadskontorets förslag, men göras till en boulevard med breda trädplanterade gångbanor.

Torget

Brunkebergstorg får utmärkta gångförbindelser med Hötorgscity genom valvet i kulturhuset, vilket bör ha direkt kontakt med det underjordiska gångsystemet under Sergelstorg. Genom passage i väst-östlig riktning genom kvarteret Storvigen när man dels "gallerian" och längre bort Regeringsgatan där man lätt kan nå T-baneuppgången Jakobsgatan/ Regeringsgatan eller via Kocksgränd Kungsträdgården. Gustav Adolfs torg nås genom Malmstorgsgatan som bör bli gågata eventuellt med ett par försörjningsfiler i centrum genom en ramp mitt i gatan. Man kan alltså få ett sammanhängande rikt varierat gångstråk ända från Hötorget till Norrbro och Gamla stan.

Vi tycker inte att utformningen av Brunkebergstorg ska läsas från början. Ett grönt och fritt område med t ex uteteter, konserter, småhandel och möten, men det bör vara så flexibelt som möjligt så att kommande generationer kan förändra det lätt om de så vill. Torget kan bli ett alternativt uterum till Palmhuset i S:t Per vilket borde göras betydligt större än planeras. Om det regnar samlas man i innerummet, skiner solen samlas man ute på torget. Denna chans att kunna få två ungefär likstora och likvärdiga rum men avsedda för olika väderlek och alldeles intill varandra är ett unikum för Stockholms del. Att missa den med tanke på vårt varierande och ostadiga klimat vore en stor dumhet.

Hotellet i Storvigen behöver inte vara så stort. Istället kan man i anslutning till Palmhuset t ex ha motions- och badanläggning, kaféer, biograf, utställningslokaler, möteslokaler - större eller mindre - och kanske mer utrymmen för Moderna Muséet om inte kulturhuset räcker till. Härigenom kan Brunkebergstorg bli en spännande motpol till Sergelarkaden.

Vårt förslag vill visa att om man gör dessa stora uppoffringar med total sanering av en hel stadsdel för att kunna bygga ut ett underjordiskt trafiksystem, måste man ge något bättre tillbaka. Samtidigt är förslaget avsett som ett diskussionsunderlag för en fortsatt debatt om målsättningen för stadens trafikpolitik och citys funktion.

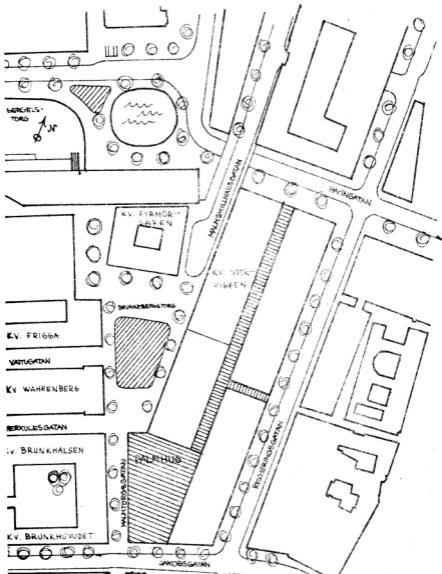


FIG. 1

KARTAN GRUNDAR SIG PÅ
 ALTERNATIV TILL CITY-67
 AV BENGT VON MATTERN
 OCH SVENJUNG LARS BÄCK-
 SOM.

PARKERING I OMRÅDET EN-
 DAST FÖR RÖRELSEHINDRA-
 DE OCH PERSONER MED
 ABSOLUT BEROV LYKES -
 UTFÖRNING EX SERVICE /
 JOURNALISTER

===== TUNNEL FÖR FÖR-
 SÖRJNINGSTRAFIK.

||||| TRAFIKGATOR.

////// GRÄS- OCH KOLLEK-
 TIV TRAFIK.

----- ALTERNATIV NORDIS
 STRÄCKNING AV INRE
 CITYRINGEN.

INFARTER TILL UNDER-
 JORDISKT FÖRSÖRJNINGS-
 SYSTEM.



FIG 2.

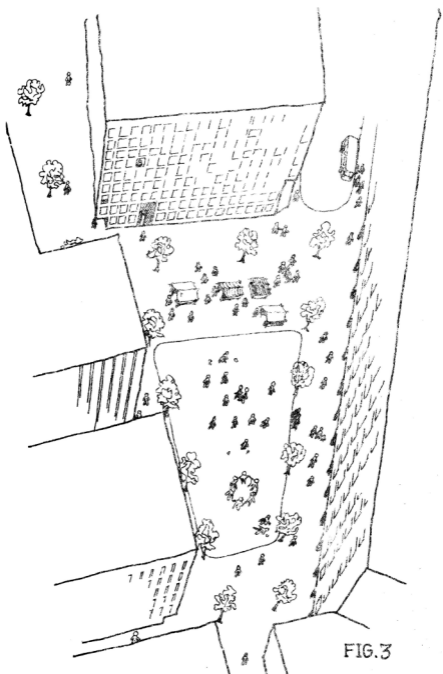


FIG.3