
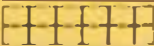

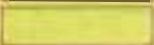




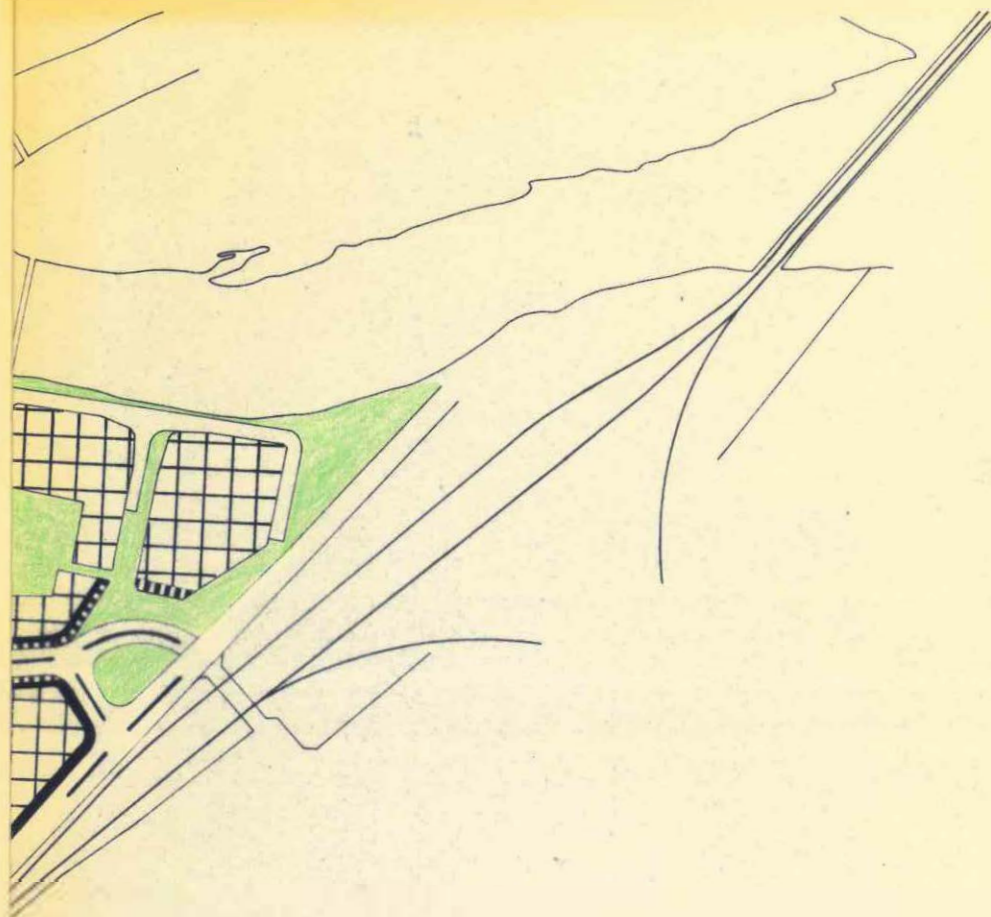


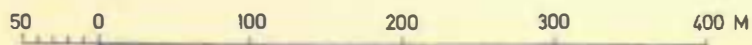
# ÖVERSIKTLIG PLAN FÖR KARLSTADS CENTRUM

-  ÖVERVÄGANDE HANDELSÄNDAMÅL
-  ÖVERVÄGANDE BOSTADSÄNDAMÅL
-  ALLMÄNT ÄNDAMÅL OCH JÄMFÖRLIGT
-  PARKER OCH GÅNGSTRÅK
-  GATOR OCH TRAFIKTERMINALER
-  BUTIKSFASAD
-  BUTIKSFASAD MED UTFARTSFÖRBUD
-  UTFARTSFÖRBUD



STADSPANEKONTORET APRIL 1970

SKALA 1:5000





Beskrivning till  
Översiktlig plan för Karlstads centrum

Den översiktliga planen är avsedd att vara ett allmänt program för användningen av Karlstads centrum, här begränsat till det cityområde mellan Klarälven och järnvägen som omfattar Tingvallastaden och Haga. Översiktsplanen skall vara till ledning vid den fortlöpande översynen av detaljplanerna för de särskilda kvarteren och för gator och andra allmänna platser. Till grund för planförslaget ligger gatu- och kvartersindelningen från 1865 års stadsplan för Tingvallastaden samt bestämmelser för kvarterens användning, som i huvudsak angivits i stadsplaner från 1939 - 1940.

1. Nuvarande förhållanden

Hela den våningsyta för olika ändamål, som ryms inom nuvarande stadsplaner är i runt tal 500.000 m<sup>2</sup>. Härav har ca 70.000 m<sup>2</sup> tagits i anspråk för butiker och banker (pl. 1), för kontor ca 112.000 m<sup>2</sup> (pl. 2) och för bostäder ca 170.000 m<sup>2</sup> (pl. 3). Övrigt, såsom hotell och samlingslokaler m.m., upptar ca 38.000 m<sup>2</sup>. För alla de nämnda ändamålen har för närvarande byggts ut ca 390.000 m<sup>2</sup> våningsyta (pl. 4).

I alla kvarter finns modern bebyggelse (pl. 5). I några är förnyelsen enligt stadsplan nästan helt genomförd, i andra är andelen moderna hus mindre, men sällan under 30 %. Kvarterens gränser och även deras användning får härigenom anses nästan låsta.

Befintliga bilplatser har räknats. De är ca 4.000, varav ca 2.500 inom enskilda fastigheter och återstoden på gatumark och annan öppen plats.

På begäran av byggnadsnämnden har trafiken inom centrumområdet och vid dess tillfarter räknats genom gatu- och parknämndens försorg (se vidare härom i civilingenjör P.O Klevemarks särskilda redogörelse för trafikplanedelen).

I runt tal 3.500 platser i parkeringshus plus ca 2.600 på enskilda fastigheter och allmän plats ger tillsammans ca 6.100 platser. Förslaget innebär en restriktiv inställning till efterfrågans täckande. Det innebär närmast en så kallad bilkundsandel för detaljhandeln på cirka 20 %. Så vitt stadsplanekontoret kan bedöma svarar detta mot nuvarande förhållanden vid toppbelastning. Det bör nämnas att Kooperativa Förbundets stadsplanebyrå i rapport 6 till "Skiss 67" räknat med ca 50 %, möjligen 30 %, bilkundsandel. Statens planverks riksnormer syns innebära åtminstone 60 % bilkundsandel.

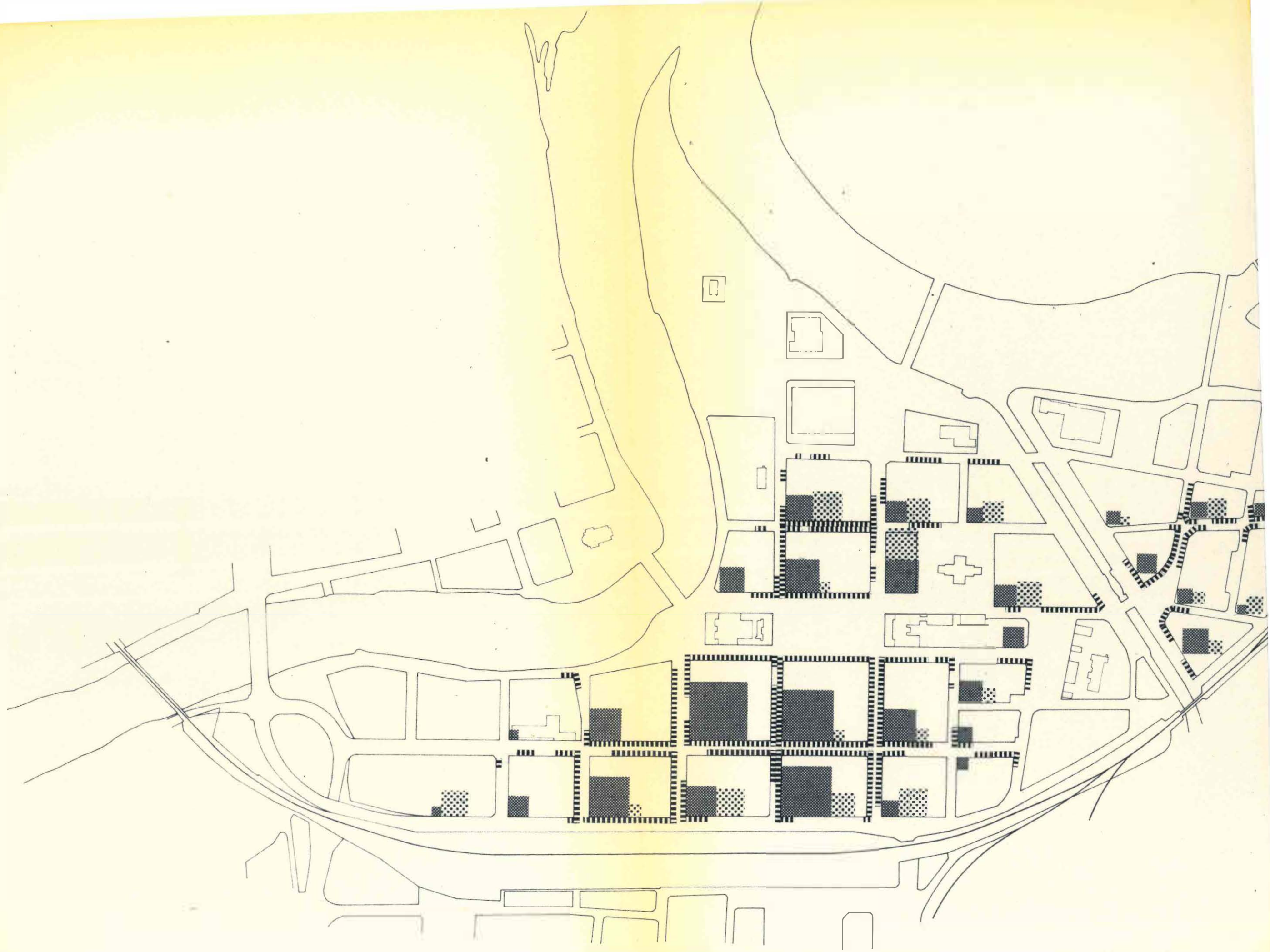
Som ledning vid bedömningen av vilken "bilkundsandel", som skall godtas i kommunens centrumplan, kan följande nämnas. Om de nyss nämnda olika beräkningarna för framtida behovet återfördes till dagens förhållanden i Tingvallastaden, skulle behovet i dag enligt KF:s antagande uppgå till ca 5.000 platser vid 50 % bilkundsandel och till ca 3.000 vid 20 % bilkundsandel. Statens planverks riksnormer skulle ge ett behov i dag av 5.000-6.000 bilplatser. Den verkliga tillgången 1970 är 3.000 platser i Tingvallastaden.

Ett godkännande av den relativt låga bilkundsandelen 20 % skulle innebära att kommunen måste vara beredd att vidtaga de åtgärder som efter hand kan bli erforderliga för att hålla efterfrågan nere på parkeringsplatser i Karlstads centrum. För ändamålet måste bland annat buss-trafiken ges goda trafikbetingelser och parkerings- och busstaxan måste få lämplig avvägning. De yttre områdenas service måste gynnas och utbyggas så att onödig trafik mot centrum inte behöver uppstå.

Det av civilingenjör P.O Klevemark uppgjorda förslaget till trafikplan redovisas i en särskild PM och pl. 6-10. Trafikplanens innebörd för gatumarkens användning har närmare redovisats i den samlade centrumplanen.






Karlstad den 24 april 1970

  
Carl-Fredrik Holmer



# BUTIKER

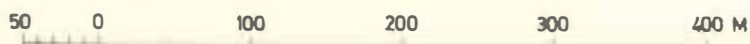


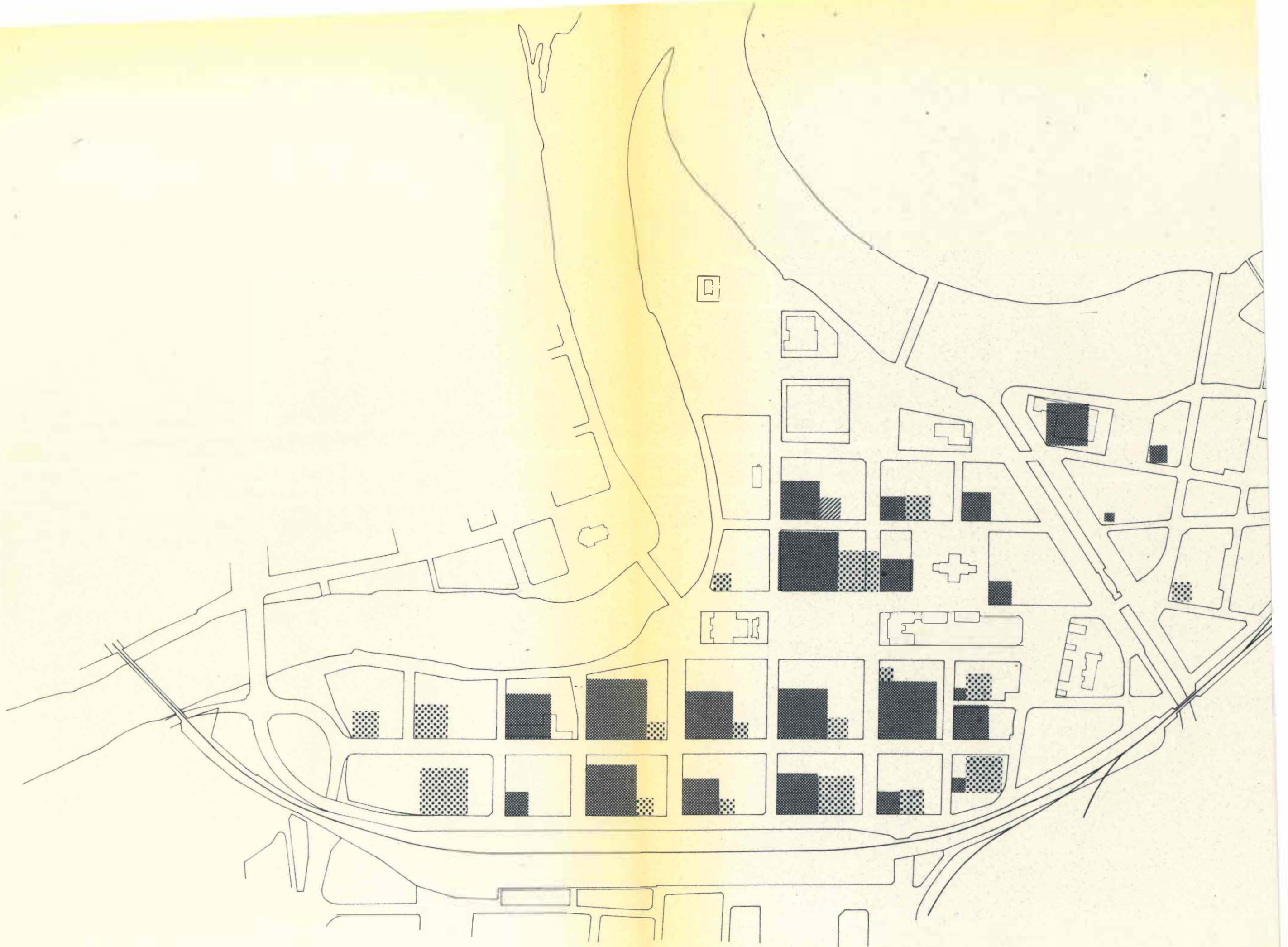
- 
NUVARANDE VÅNINGSYTA (70.000 m<sup>2</sup>)
- 
TILLKOMMANDE VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN (30.000 m<sup>2</sup>)
- 
MINSKAD VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN
- 
BUTIKSFASAD, NUVARANDE
- 
1 cm<sup>2</sup> = 4000 m<sup>2</sup> VÅNINGSYTA

## KARLSTADS CENTRUM

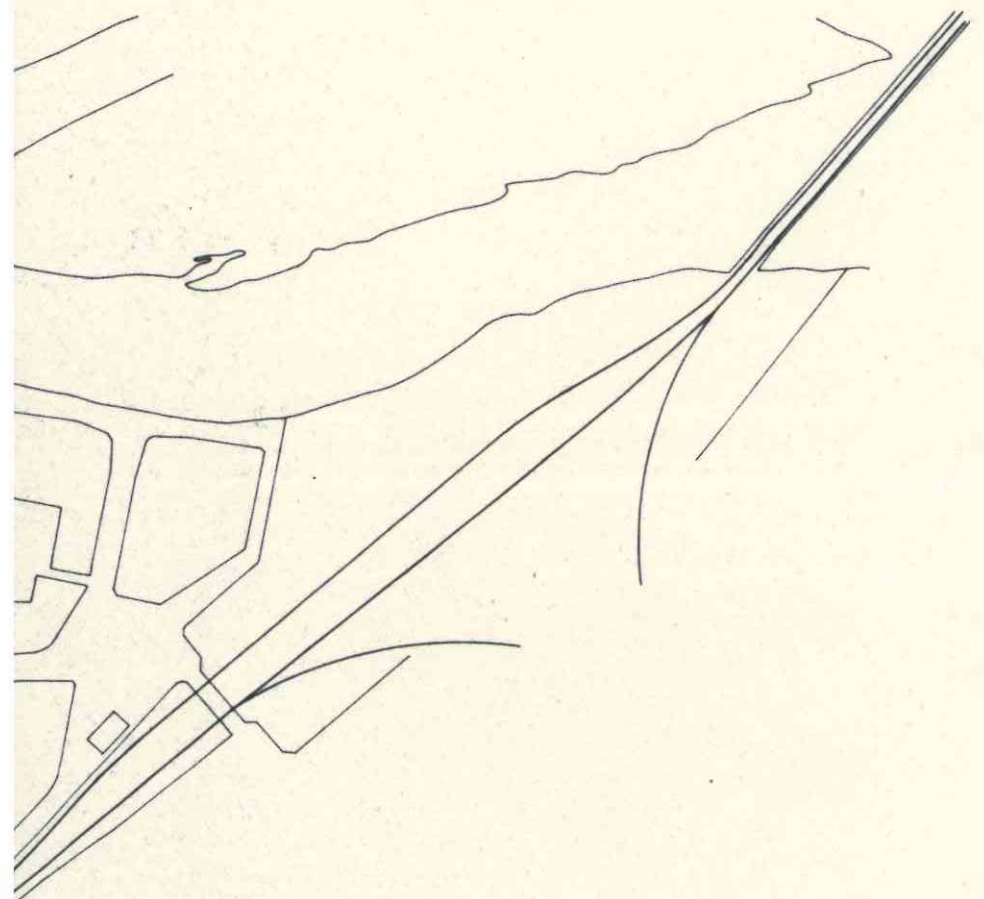
STADSPANEKONTORET APRIL 1970





SKALA 1:5000





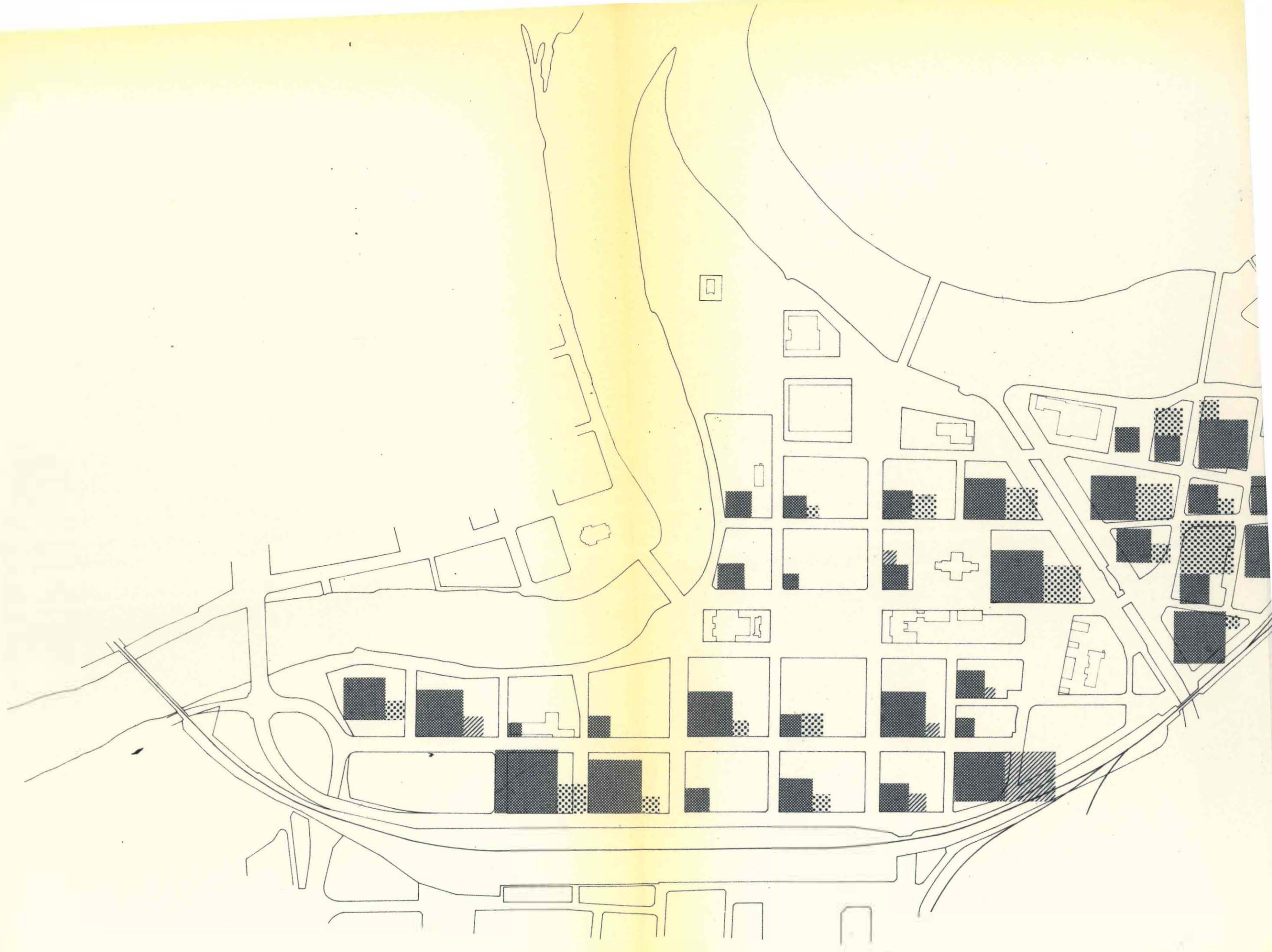
# KONTOR



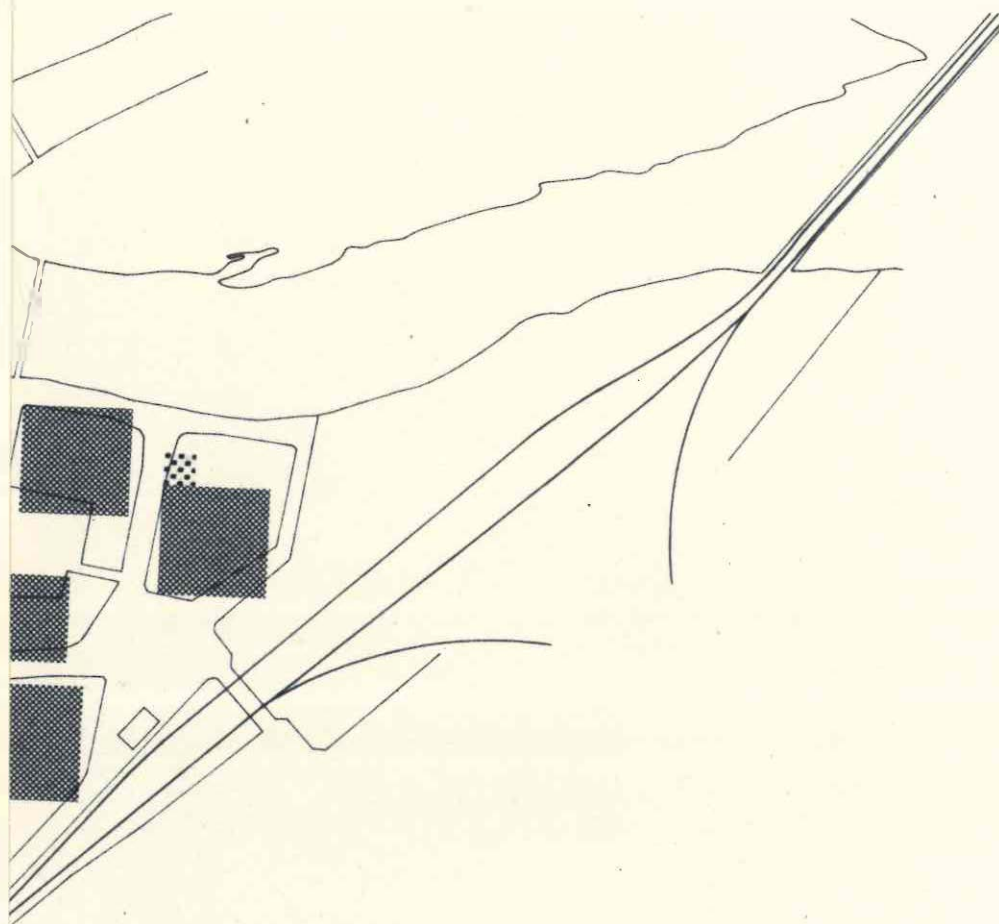
-  NUVARANDE VÅNINGSYTA (112.000 m<sup>2</sup>)
-  TILLKOMMANDE VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN (37.000 m<sup>2</sup>)
-  MINSKAD VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN
-  1 cm<sup>2</sup> = 4000 m<sup>2</sup> VÅNINGSYTA

KARLSTADS CENTRUM  
STADSPLANEKONTORET APRIL 1970  
SKALA 1:5000





## BOSTÄDER



NUVARANDE VÅNINGSYTA ( 170.000 m<sup>2</sup> )



TILLKOMMANDE VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN ( 35.000 m<sup>2</sup> )



MINSKAD VÅNINGSYTA ENLIGT STADSPLANEN

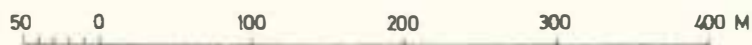


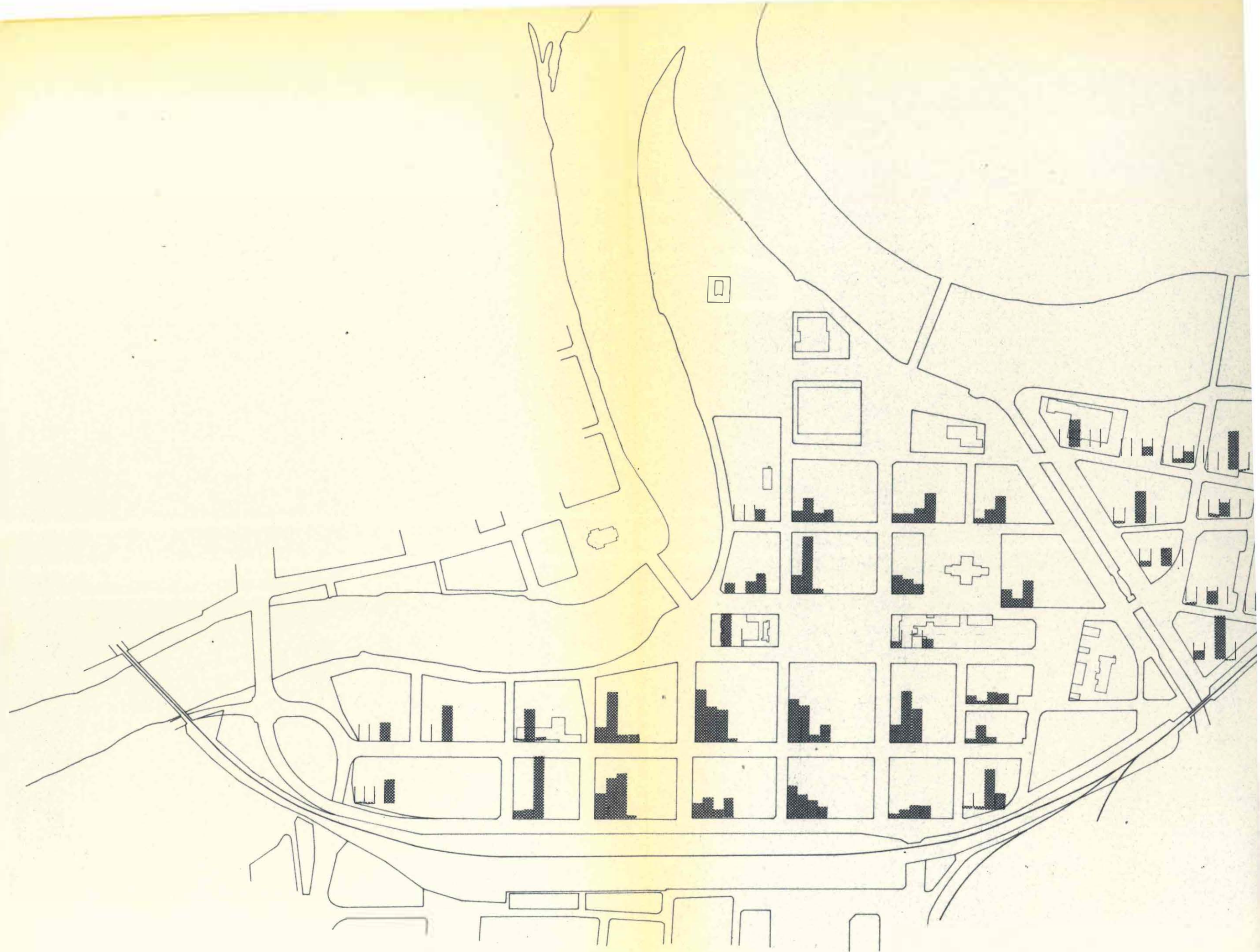
1 cm<sup>2</sup> = 4000 m<sup>2</sup> VÅNINGSYTA

## KARLSTADS CENTRUM

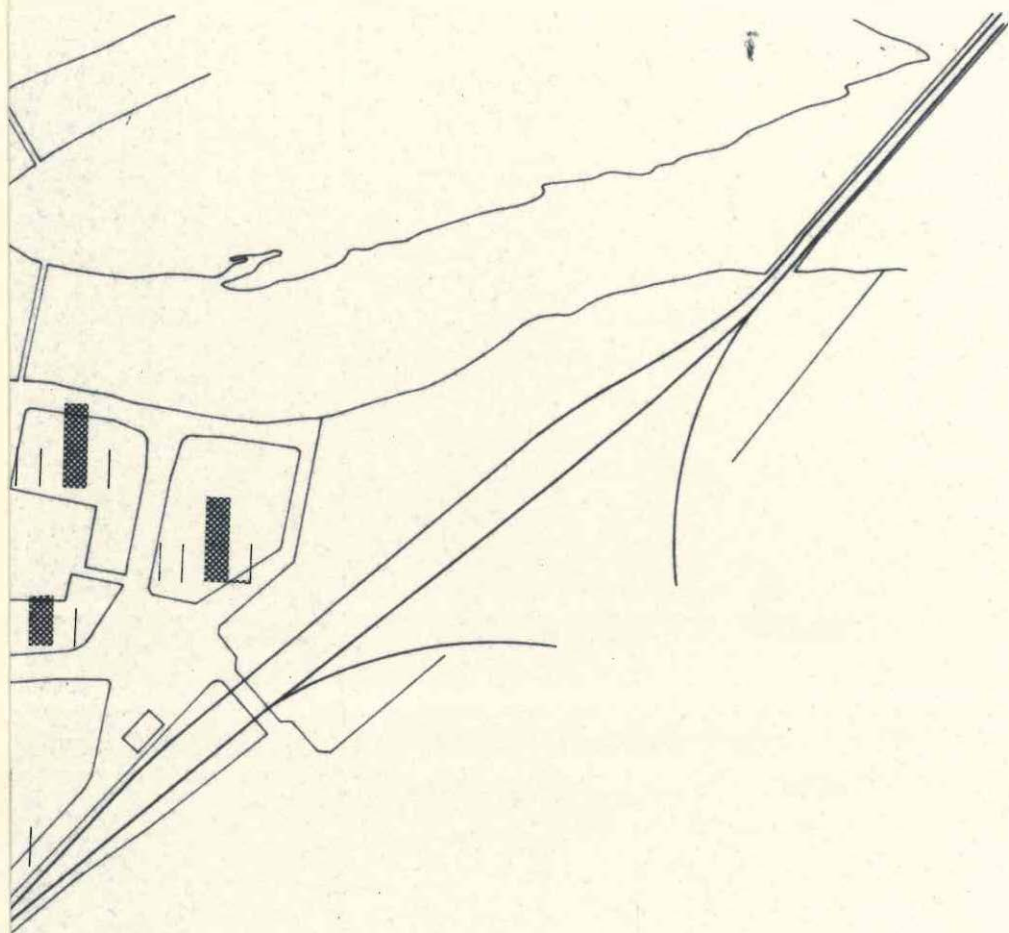
STADSPANEKONTORET APRIL 1970

SKALA 1:5000





BUTIKER KONTOR BOSTÄDER ÖVRIGT  
 NUVARANDE VÅNINGSYTOR



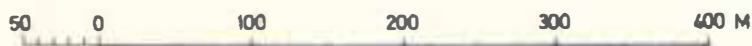
BUTIKER, KONTOR, BOSTÄDER, ÖVRIGT

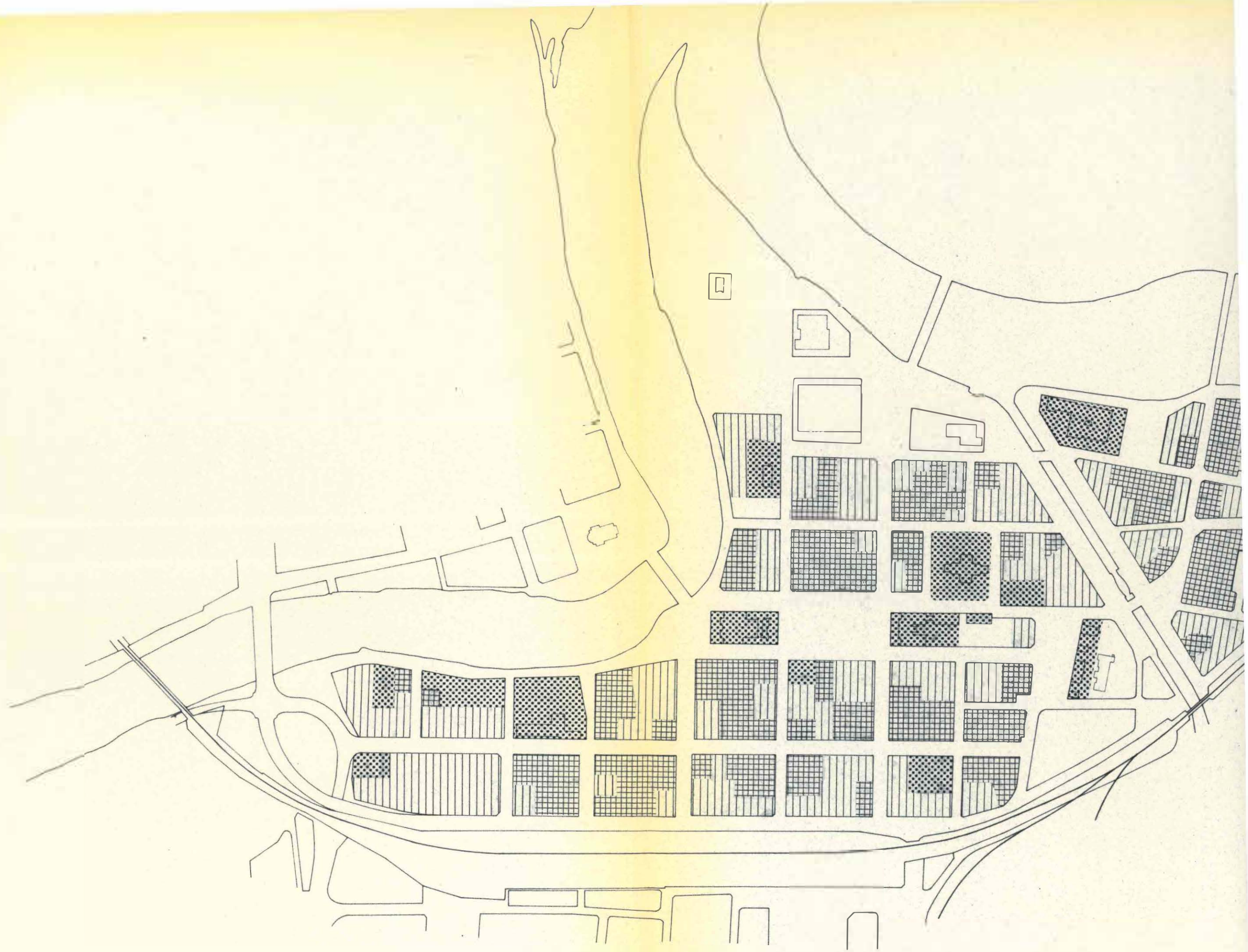
1 cm = 7500 m<sup>2</sup> VÅNINGSYTA

KARLSTADS CENTRUM

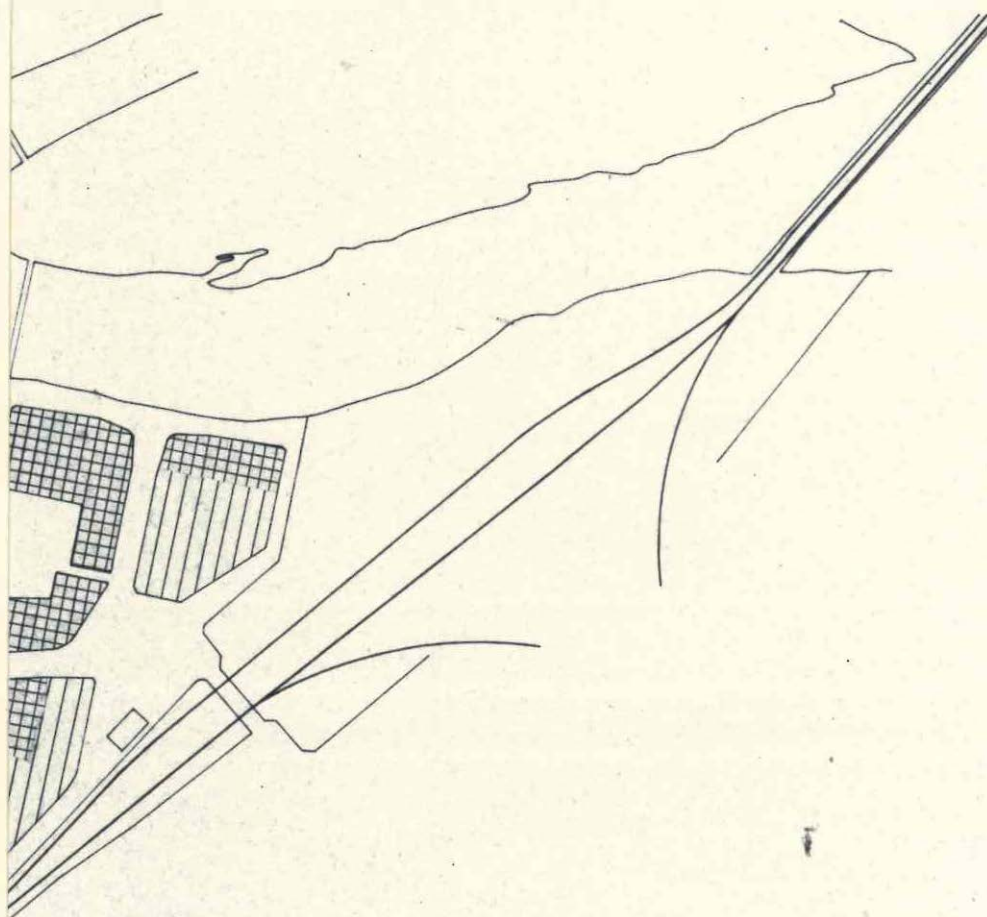
STADSPLANEKONTORET APRIL 1970

SKALA 1:5000

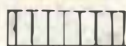




## BEBYGGELSENS ÅLDER OCH BESKAFFENHET



MODERN BEBYGGELSE I GOTT SKICK



ÄLDRE BEBYGGELSE SOM BLIR ERSATT INOM 25 ÅR

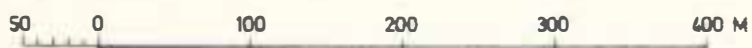


ALLMÄNNA BYGGNADER OCH KULTURRESERVAT

KARLSTADS CENTRUM

STADSPANEKONTORET APRIL 1970

SKALA 1:5000



PM till förslag till trafikplan för  
Karlstads centrum

Biltrafik 1969. Pl. 6 och 7

På begäran av byggnadsnämnden utförde gatukontoret en speciell trafikräkning i centrum under augusti 1969. Resultatet redovisas på Pl. 6, biltrafiken omräknad till medeldygnstrafik 1969, och på Pl. 7, fördelningen av biltrafiken under varje halvtimme mellan kl. 6 och 20 på broarna och i vägportarna i körriktningarna dels till och dels från centrum. Tillsammans med analyser av trafikrörelserna i femton gatukors (ej redovisade här) har man fått underlag för bedömning av planlösningar och kapacitetsberäkningar för trafikplanen i centrum.

Förutsättningar och riktlinjer för trafikplaneringen

Utkastet den 3 juni 1969 till trafikledsplan för Karlstad har legat till grund för behandlingen av förslaget till trafikplan i centrum. På i princip samma sätt som E 18 över Borgmästarholmen har lett bort genomgående biltrafik från centrum, avses Örsholmsleden och ringleden i söder dra åt sig bilströmmar som nu måste eller gärna vill ta vägen genom centrum. Ytterligare avlastning i centrum vinner man genom att ta bort möjligheterna att åka rakt fram inom centrum i exempelvis Kungsgatan och Östra Torggatan.

När man på sådant sätt befriar centrum från en stor del av den genomgående biltrafiken, blir det möjligt att planera centrums tillfarter och inre gatunät för sin väsentliga funktion, nämligen att göra centrum lätt åtkomligt och ändamålsenligt för att betjäna butiker, kontor, bostäder m m. Om dessutom en stor del av centrumbesökarnas bilar kan parkeras nära tillfartslederna och i kanten av centrumytan, uppnås också sådana lättnader i det lokala trafiktrycket på de inre gatudelarna, att man kan åstadkomma större bilfria områden.

Centrumplanens återhållsamhet ifråga om parkeringsplatsernas antal innebär att bussarnas framkomlighet och behov av bra hållplatslägen särskilt noga måste beaktas.

### Planlösning. Pl. 8

Enligt ovannämnda utkast till trafikledsplan föreslås centrums tillfarter i princip som sekundärleder. Ny tillfart blir Hagaleden som ersätter Östra bron, vilken reserveras för bussar, cyklister och gående. I övrigt bibehålls broarna och vägportarna i nuvarande skick. Enligt trafikledsplanen klassas även Hamngatan som sekundärled. Den är väsentlig som kontakt med centrums södra del både från väster och från öster. Utefter sekundärlederna får inga butiker och in- och utfarter till kvarteren finnas..

Matarlederna utgör stommen i centrums inre gatunät och bör i princip inte ha in- och utfarter till kvarteren.

Drottninggatans stängning mellan Järnvägsgatan och Västra Torggatan har bidragit till en klar trafiklösning inom Tingvallastadens västra del. Inom östra delen har olika lösningar skisserats och dryftats, som alla mer eller mindre har påverkats av hur vägporten norr om Hamntorget knyts an till centrum. I skisseringarna har det varit svårt att påvisa en så bra slutlösning med direkt förbindelse mellan vägporten och Drottninggatan, att kostnaderna för ingrepp i kvarteret Monitorn kan motiveras. Därtill blir sådana lösningar utseendemässigt störande i centrumkätens regelbundna kvartersrad.

I förslaget till trafikplan har därför valts att enkelt ansluta vägporten till Hamngatan, som behöver profilförbättras och breddas för att svara mot kraven på sekundärledsstandard.

I tidigare skisser har Västra Kanalgatan ritats som matarled i syfte att ersätta Östra Torggatan som bilförbindelse mellan centrums norra och södra delar. Även Stora Torgets östra del kunde då bli bilfritt. Man har emellertid högre värdesatt att miljön kring Pråmkanalen bevaras, eftersom centrumplanen bibehåller bostäder i de intilliggande kvarteren.

Stadsbussarna har tidigare föreslagits få omstigningsplats i Drottninggatan mellan Järnvägsgatan och Västra Torggatan för pendlande linjer genom centrum. Sedan denna gatudel efter trafikavstängningen har blivit en omtyckt lugn plats inom butiksområdet, torde det nu bli svårt att förändra platsen till omstigningsyta för bussarna. I trafikplanen föreslås i stället att Tingvallagatan vid Stora Torgets södra del tas i anspråk för bussomstigningen, vilket innebär att Kungsgatan måste dubbelriktas. De sanitära olägenheterna kan sannolikt lättare accepteras på

Stora Torget, eftersom bullret och avgaserna från bussarna inte blir så instängt som på Drottninggatan.

Ett bibehållande av stadsbussarna vid torgets östra del har trafiktekniska olägenheter på grund av närheten till gatukoisen i Östra Torggatan.

Landsbussarna föreslås få terminal i kvarteret Älgen. Hamngatans funktion som kontaktled med centrum bygger på principen "utifrånmatning", varför både bussterminalen och det intilliggande föreslagna parkeringsområdet får anslutning.

Bilparkeringen föreslås dimensionerad och lokaliserad enligt centrumplanens beskrivning.

Gångtrafiken får överta gatudelar som stängs för genomgående biltrafik. Kvartersbunden biltrafik kan dock ej undvikas i en del gator som angivits som gångstråk.

Gångbro föreslås från Särjgrund till Sandbäcksgatan.

Gångtunneln under järnvägen förlängs under Hamngatan. Möjligheten att bygga en gångtunnel under Hamngatan även vid Östra Torggatan undersöks.

Cykeltrafiken måste uppmärksammas i det kommande arbetet med centrumområdets detaljplaner. Viss samplanering av gång- och cykelstråk bör kunna ske.

#### Biltrafik 1990. Pl. 9

Biltrafiken under ett medeldygn 1990 har uppskattats under de förutsättningar som regionplanskissen och centrumplanen anger för markanvändningen. En databehandlad biltrafikprognos för hela staden är önskvärd för att en del planfrågor skall kunna bedömas säkrare, men syns bära anstån till dess prognosmetoderna skärpts genom vägverkets kommande anvisningar.

#### Antal körfält. Pl. 10

Angivet antal körfält har beräknats vara önskvärdt för att få tillfredsställande framkomlighet. Ändringar kan motiveras i samband med stadsplanearbetet och gatubyggnadsprojekteringen.

I sekundärlederna kommer de största trafikmängderna att finnas, och som en följd av dessa leders funktion att ge förbindelser med centrums matar-

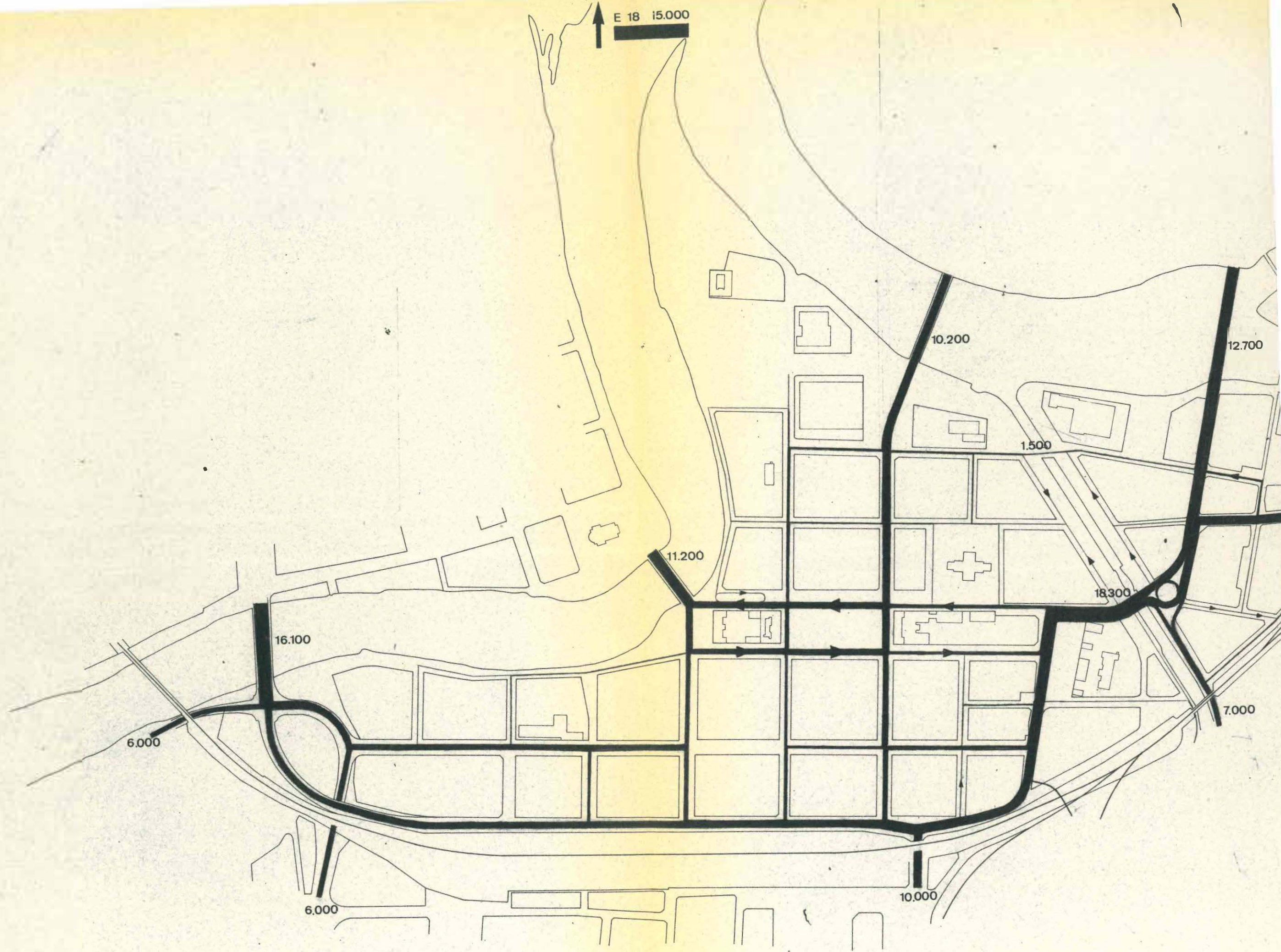
4

leder, parkeringsanläggningar, järnvägsstationen, bussterminalen m m  
blir den svängande trafiken stor. Därför erfordras i många gatukors  
ett extra körfält, vilket framgår av ritningen.

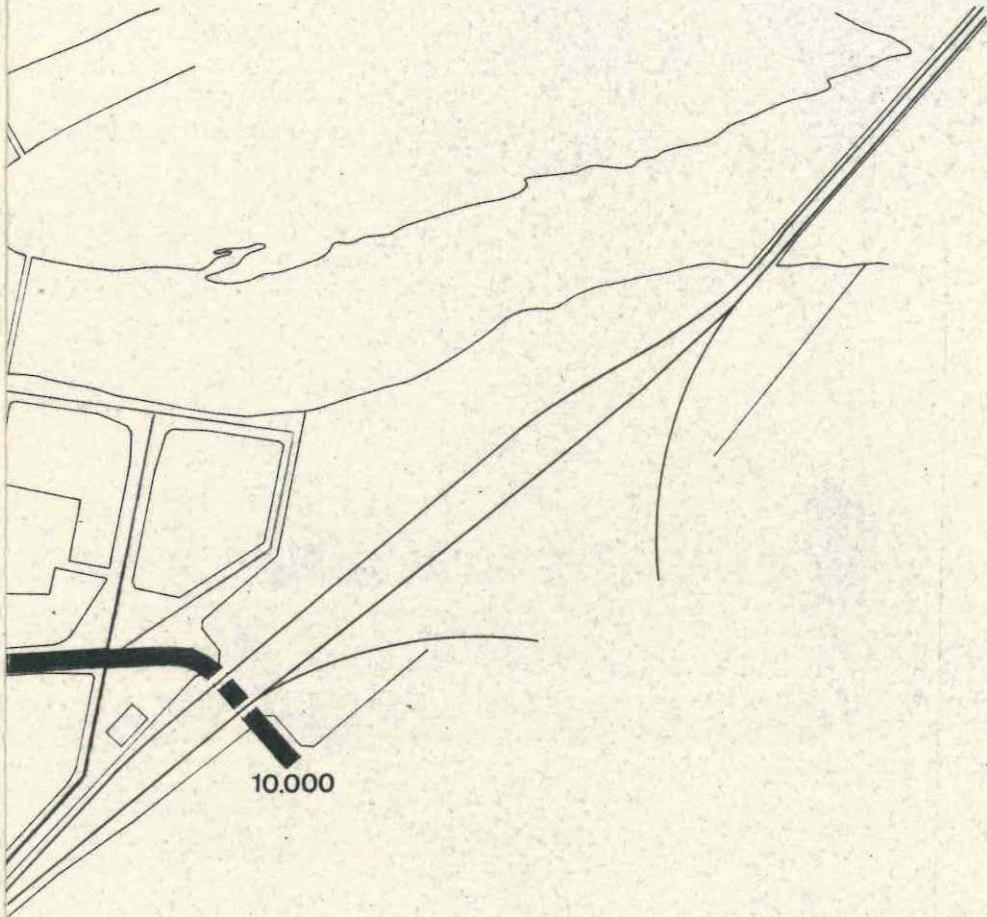
Stockholm i april 1970

*PO Klevemark*  
PO Klevemark  
Civiling.SVR

E 18 15,000



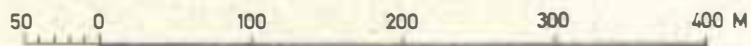
**BILTRAFIK 1969** MEDELVDYGN  
GATUKONTORETS RÄKNINGAR  
*Östlund*

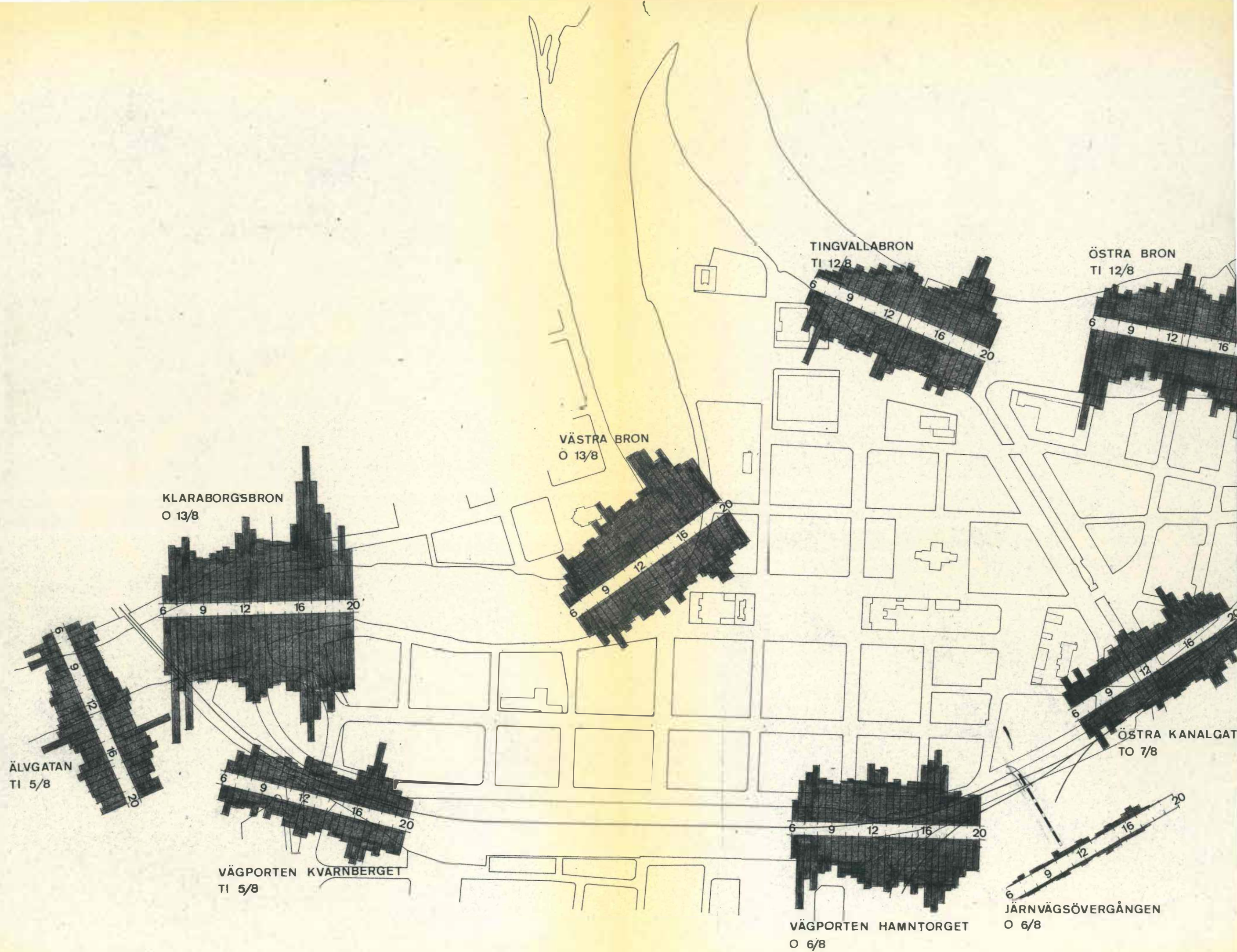


— 1 MM = 4.000 BILAR

KARLSTADS CENTRUM

SKALA 1:5000





TINGVALLABRON  
TI 12/8

ÖSTRA BRON  
TI 12/8

VÄSTRA BRON  
O 13/8

KLARABORGSBRON  
O 13/8

ÄLVGATAN  
TI 5/8

VÄGPORTEN KVARNBERGET  
TI 5/8

VÄGPORTEN HAMNTORGET  
O 6/8

JÄRNVÄGSÖVERGÅNGEN  
O 6/8

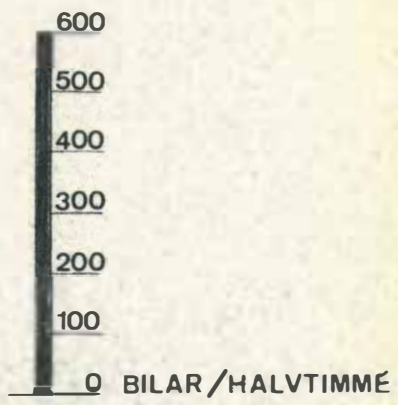
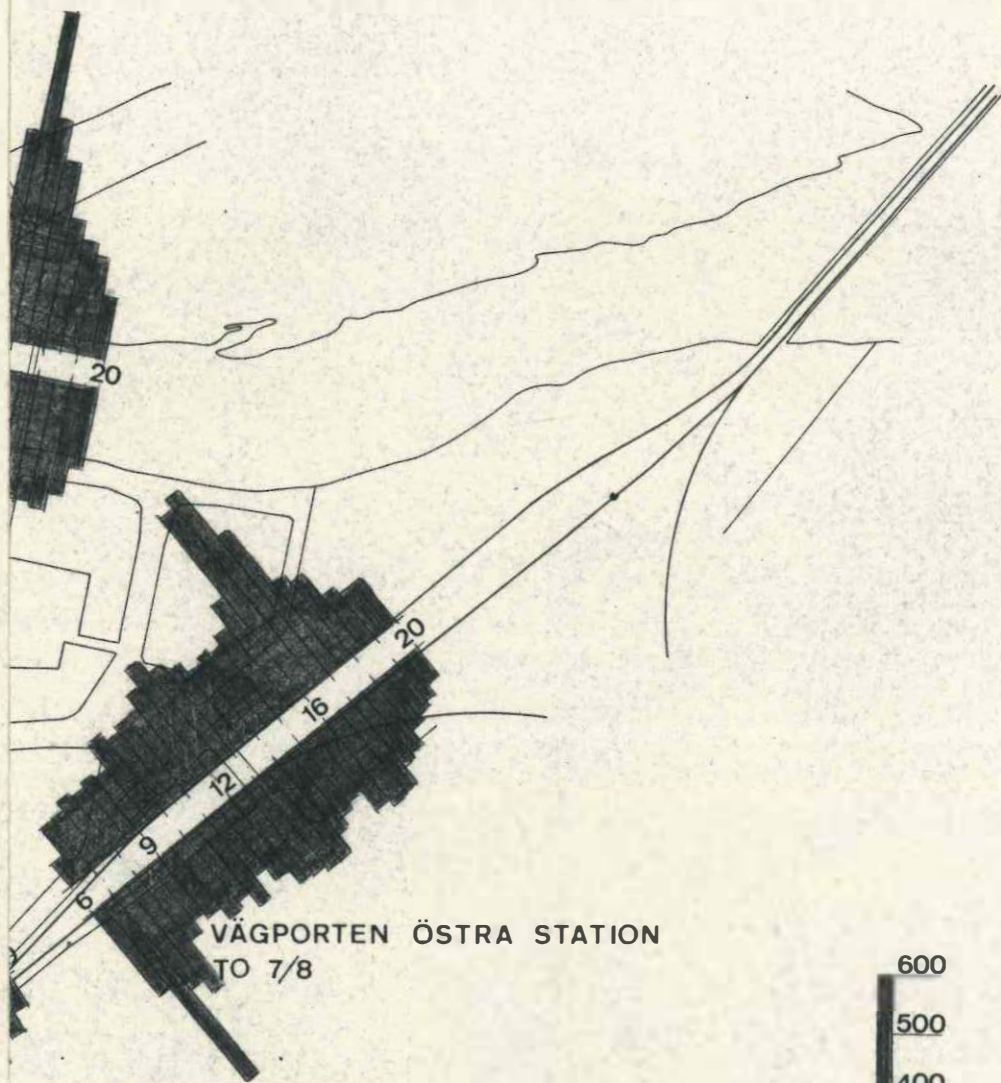
ÖSTRA KANALGATAN  
TO 7/8

# BILTRAFIK PER HALVTIMME

KL. 6-20 EN VARDAG 1 AUG. 1969

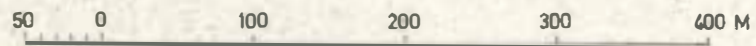
GATUKONTORETS RÄKNING

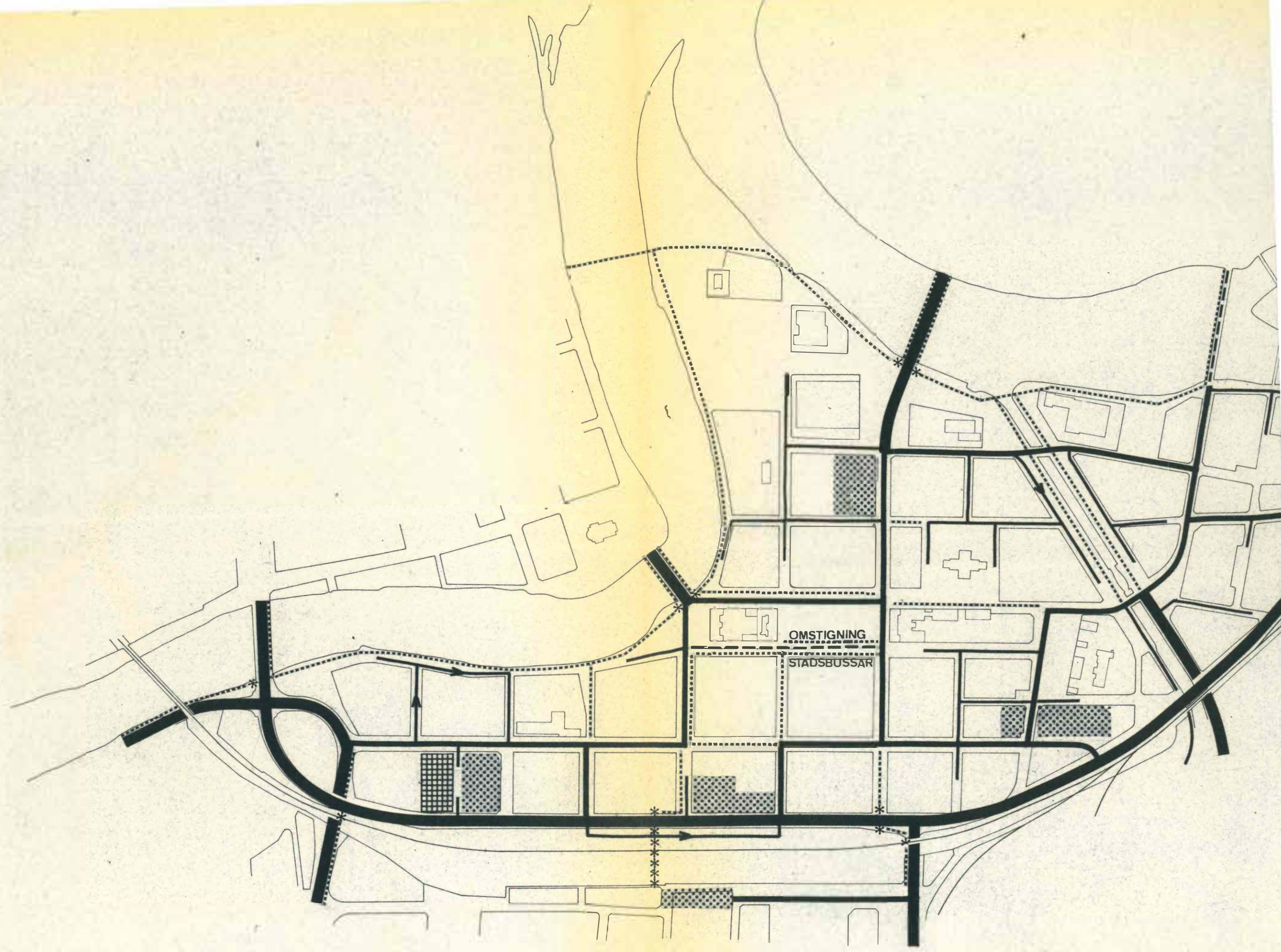
*P. Klevenmark*



KARLSTADS CENTRUM

SKALA 1:5000





OMSTIGNING

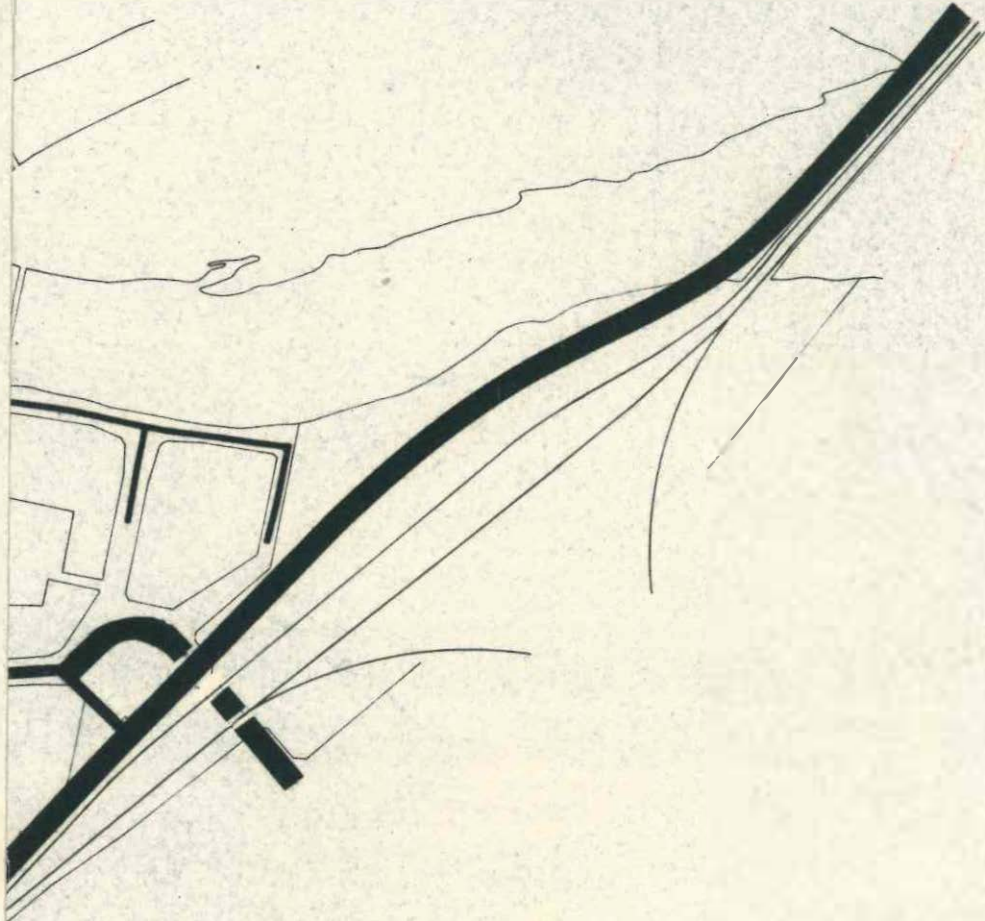
STADSBUSSAR


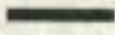
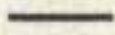
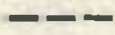
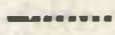


# FÖRSLAG TILL TRAFIKPLAN

APRIL 1970

*P. Klevermark*

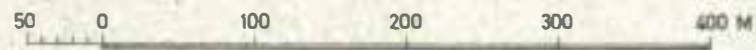
PO KLEVEMARK CIVILING. SVR

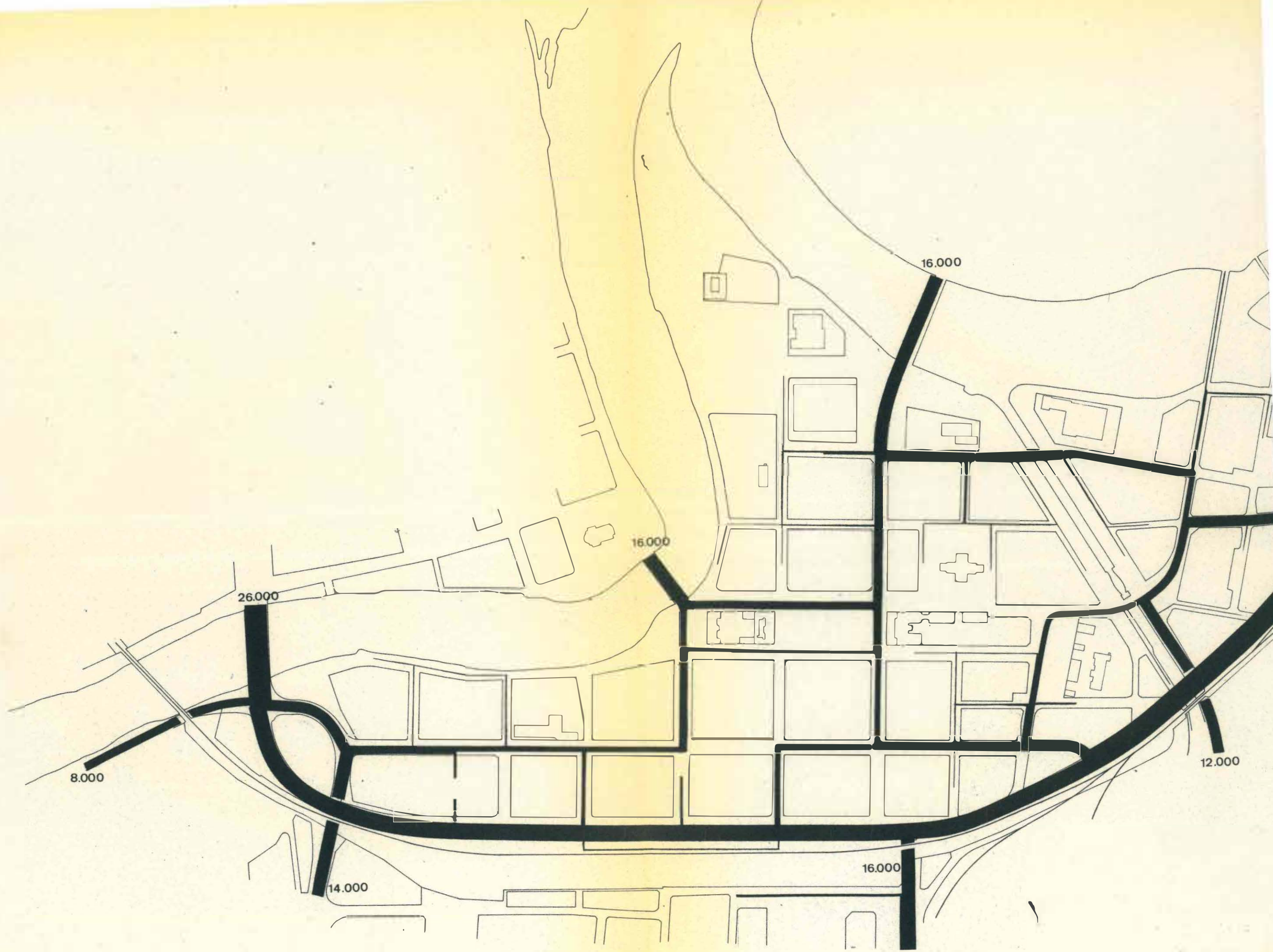


-  SEKUNDÄRLED
-  MATARLED
-  ANGÖRINGSGATA
-  BUSSGATA
-  GÅNGSTRÅK, TUNNEL \*\*
-  PARKERING
-  LANDSBUSSAR

KARLSTADS CENTRUM

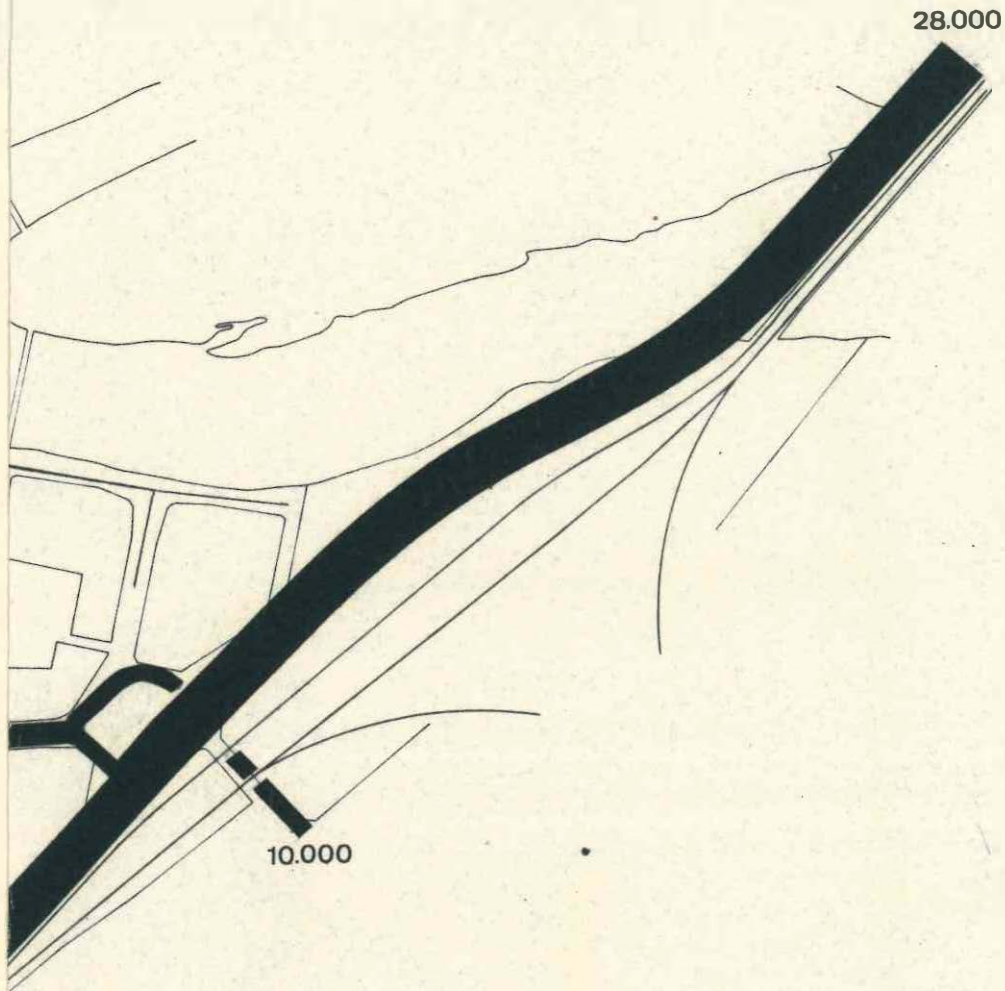
SKALA 1:5000





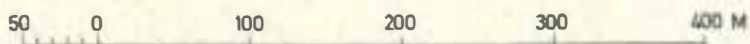
# BILTRAFIK 1990

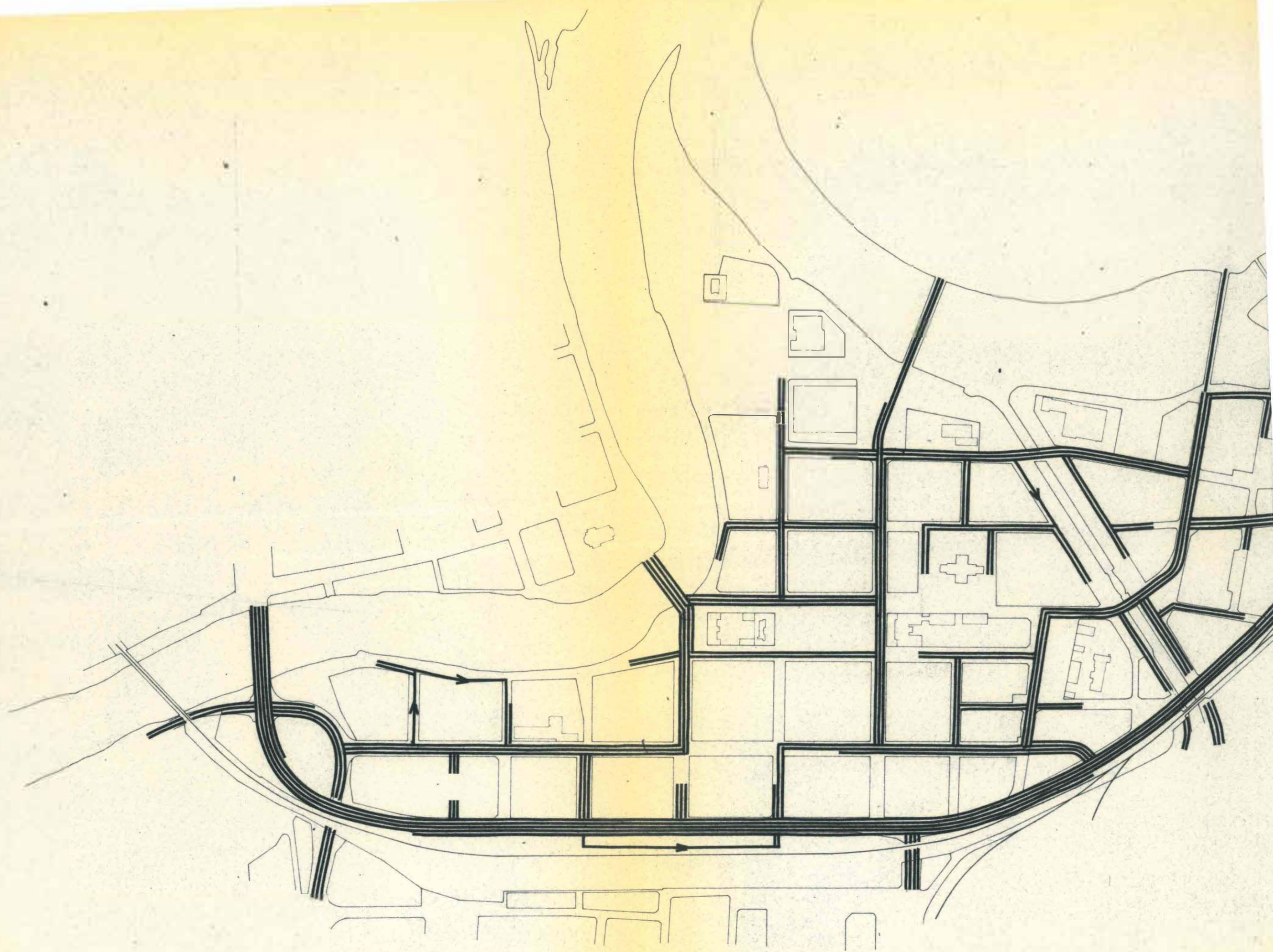
*Östmark*



KARLSTADS CENTRUM

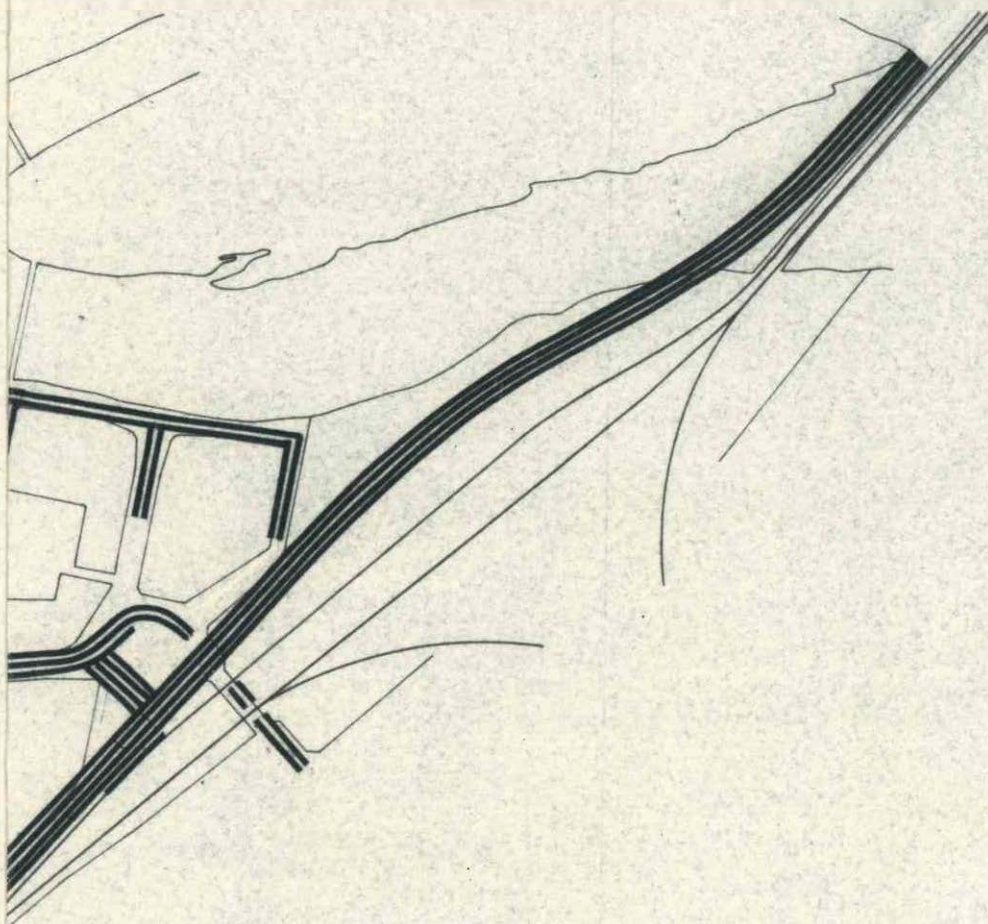
SKALA 1:5000





# ANTAL KÖRFÄLT /ÖNSKVÄRT/

*00Klevensark*



KARLSTADS CENTRUM

SKALA 1:5000

