

Ink.d. 20 JULI 1953

BESKRIVNING till
förslag till stadsplan för
kv. DAMMEN, TULLGÅRDEN m.fl.
i Norrtälje stad.

III- 61-22:53
M. Ståhlens lra (ordförande)
Planeringssektionen
den 28 APR 1953

För området gäller följande stadsplaner:

stadsplan för Norrtälje	fastställd 24.8.1914
" " Faktoriet etc. (jämkning)	" 25.1.1929
ändring och utvidgning av stadsplanen för Norrtälje stad	" 27.3.1942

Trafiksituationen i staden registrerades genom en trafikräkning ^{lördag} den 14 juli, söndag den 15 juli och tisdag den 17 juli 1951. Av denna framgick, att genomfartstrafiken till övervägande del passerade staden längs Stockholmsvägen och Estunavägen samt till en mindre del längs Stockholmsvägen och Roslagsvägen. Trafikbelastningen var störst under lördagen, då Stockholmsvägen i korsningen med Tullportsgatan passerades av 1900 motorfordon (550 i genomfartstrafik) och 1400 cyklar. Betydande trafiksvårigheter har också sedan länge konstaterats i denna korsning och vid passagen över Norrtäljeån.

I samband med lösningen av detta trafikproblem har stadens gatusystem studerats i generalplanesammanhang. Det karakteristiska för den äldre delen av Norrtälje på ömse sidor om ån - det nuvarande cityområdet - är de smala gatorna med sin bebyggelse av omväxlande en- och tvåvåningshus, Lilla och Stora Torget samt partierna längs den slingrande ån. Det anses angeläget att söka undvika att splittra denna intima och karakteristiska stadsdel med bredare gator för motorfordonstrafik och om möjligt föra denna trafik runt den inre staden. Trafikutredningen gav också besked om vilka platser inom staden, som är särskilt trafikallstrande, nämligen järnvägsstationen, Lilla och Stora Torget samt hamnområdet.

Den del av staden, som är begränsad av Södra Bergen och Norrtäljeån har som huvudtrafikled Tullportsgatan, ^{huvud}Postgatan och Tillfälllegatan. Dessa gator är mycket smala och omgivna av den karakteristiska bebyggelse, som anses värdefull att bevara. Det måste antagas som mycket sannolikt att förr eller senare en gata för motorfordonstrafik av helt annan standard än den nu nämnda behöver föras genom denna stadsdel. Denna gata har föreslagits förlagd i stort sett utefter ån. Detta är ett stort ingrepp i stadsbilden, som motiveras av önskan att bibehålla den nuvarande gatumiljön befriad från kör-

Se

trafik som en lugn, idyllisk affärs- och promenadgata. Ågatan, som blir bebyggd endast utefter ena sidan, kan göras förhållandevis smal med en promenadstig helt nära vattnet. Den bebyggelse, som genom detta genombrott spolieras, är av mycket dålig teknisk kvalitet och kommer förmodligen i samband med en sanering av den inre staden inom en inte alltför avlägsen framtid att rivas och ersättas med nya byggnader. Det är därför möjligt att förändringen av den pittoreska miljön och rivningen av de antikvariskt värdefulla byggnader, som ett genomförande av Ågatan innebär, ändå är oundviklig. Den södra stranden av Norrtäljeån bör även i detta nya skick kunna tillföra staden stora skönhetsvärden om än av annat, modernare slag än de nuvarande och skickligt löst bilda en effektfull kontrast gentemot de äldre partierna av staden. Denna lösning av innerstadens gatunät är i princip antagen av stadens myndigheter i februari 1952.

Det föreliggande stadsplaneförslaget innebär i korthet följande:

Den nuvarande Faktoribron rives och en ny bro bygges cirka 25 meter längre åt väster. Därigenom kan trafiken diagonalt föras mellan Tullhuset och Baptistkyrkan utan att någon av dessa fastigheter f.n. behöver rivas. Esplanaden föres ned mot den framtida Ågatan och korsningen mellan denna led och den föreslagna sker på ett acceptabelt avstånd från passagen vid Tullhuset. En mindre del av den nuvarande Esplanaden avstänges således från motorfordonstrafik och har i förslaget utlagts till park. Ans lopp skall enligt förslaget något förändras. Promenadstigen längs Ågatan föres under bron fram till det planerade badhuset på den för allmänt ändamål avsedda tomten vid ån.

Korsningen mellan den nya gatan och Estunavägen sker vid Baldersgatan och genomfartstrafiken mot Roslagsgatan kan därför ledas in på Bangårdsgatan och därmed avlasta gatunätet söder om järnvägsstationen.

Det är stadens avsikt, att den angränsande bebyggelsen i kv.Dammen, Minerva, Tullen och Jupiter, för vilka 1914 års stadsplan gäller, skall regleras i samband med en saneringsplan för stadens inre delar.

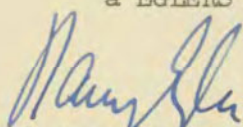
Om genomfartstrafiken i framtiden blir alltför besvärande för stadstrafiken, kan en förbifartsled, som redan är fastställd i gällande stadsplan, utbyggas.

Förslaget åskådliggöres av stadsplanekarta i skala 1:1000, illustrationskarta av inre stadens vägnät i skala 1:1000, illustrationskarta av genomfartstrafiklederna i skala 1:10000 och modell av stadsplaneförslaget i skala 1:400.

En arbetsplan för den föreslagna bron och gatorna med anslutningar har i samråd med Vägförvaltningen för Stockholms län utarbetats av Bachmans Ingenjörbyrå, Stockholm.

Stockholm den 7 februari 1953

å EGLERS STADSPLANBYRÅ



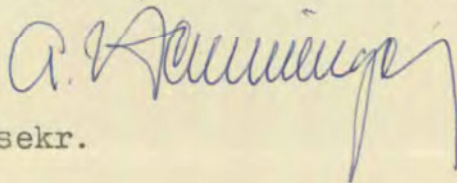
Harry Eger



Åke Janson

Arkitekter SAR

Tillhör stadsfullmäktiges i Norrtälje
beslut den 31 mars 1953, § 40,
betygar å tjänstens vägnar:



sekr.

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 14 augusti 1953.
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:

