

### Gatustruktur

Den nya bebyggelsen inom programområdet försörjs i huvudsak av ett huvudstråk mellan Värtabanan i sydväst och Ropsten i öster som binder samman det nya området med omgivande stadsdelar. Denna axel ansluter i söder till Storängsvägen (öster om Ryttsarstadion) och bildar en förlängning av stråket från Valhallavägen via Erik Dahlbergsgatan. En ny viadukt över Värtabanan skapar möjlighet att överbrygga barriäreffekterna och kan härledas till Storängsvägens historiska dragning innan Fiskartorpsbron kom till i samband med anläggandet av Värtabanan.

En ny gata mellan Storängsvägen och Ropsten medför att Fiskartorpsvägen söder om Värtabanan kan graderas ner, samtidigt som gatan ger programområdet en bra anslutning till Lidingövägen in mot stadens centrala delar.

Huvudstråket fortsätter sedan i den befintliga Fiskartorpsvägen och Gasverksvägen fram till nuvarande huvudentré till gasverket. I förlängningen av den befintliga huvudaxeln norr om gasverksbebyggelsen ansluter sedan huvudstråket till Ropsten och Lidingövägen.

Till denna huvudgata ansluter dels befintliga gator som Gasverksvägen, men även de nya lokalgatorna som försörjer bebyggelsen i dess olika delar. Huvudgatan, som är den enda nya genomfartsgatan genom programområdet, planeras gå längs gasverksområdets bebyggelse och utgör därmed även gränsen mellan ny och äldre bebyggelse. Alla gator är tillgängliga för allmän trafik, dock utformas vissa gator längs Husarvikens strand för att prioritera fotgängare och cyklister. Den befintliga Gasverksvägen utgår för genomfartstrafik och fyller istället en funktion som lokalgata till bebyggelsen.

I den västra delen av programområdet sammanbinds den planerade bebyggelsen av ett bredare park- och gatustråk.

Möjligheten till gatukopplingar till Hjorthagen är begränsade p g a områdets topografiska förutsättningar. Rådjursstigen bevaras och får en större roll som koppling till Hjorthagen, därutöver föreslås att en ny gata samt en gång- och cykelväg mellan gasverksområdet och Hjorthagens bostadsbebyggelse anläggs söder om Hjorthagens idrottsplats.

Jägmästargatan kommer bli en viktig gata för att ansluta bebyggelsen till Lidingövägen, Hjorthagsmotet och Norra Länken. På sikt föreslås att Jägmästargatan ges en bättre utformning genom en bredare sektion med tillhörande

gång- och cykelbanor och kantstensparkering, för att tydligare framhäva gatan som en entré till Hjorthagen men också för att möjliggöra en god anslutning till eventuell ny bebyggelse inom kvarteret Elektriciteten (ställverket).

En omgestaltning av Ropsten föreslås för att bättre fylla en funktion som entré till den nya bebyggelsen ur trafiksynpunkt. Omgestaltningen ska även tillgodose de krav som ställs på Ropsten som bytespunkt mellan olika trafikslag, t ex mellan buss och tunnelbana.

### Kollektivtrafik

Flera förslag har studerats för att ge stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden ett attraktivt kollektivtrafiksystem. En kraftig exploatering ger underlag för nya busslinjer och även ny spårbunden kollektivtrafik. Området har en naturlig knutpunkt i Ropsten där många trafikslag möts – Lidingöbanan, tunnelbanan samt bussar till och från Lidingö. En framtida spårväg kan troligtvis utgå härifrån.

När hela stadsutvecklingsområdet är utbyggt (ca 10 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser) beräknas området alstra cirka 5000 kollektivtrafik-



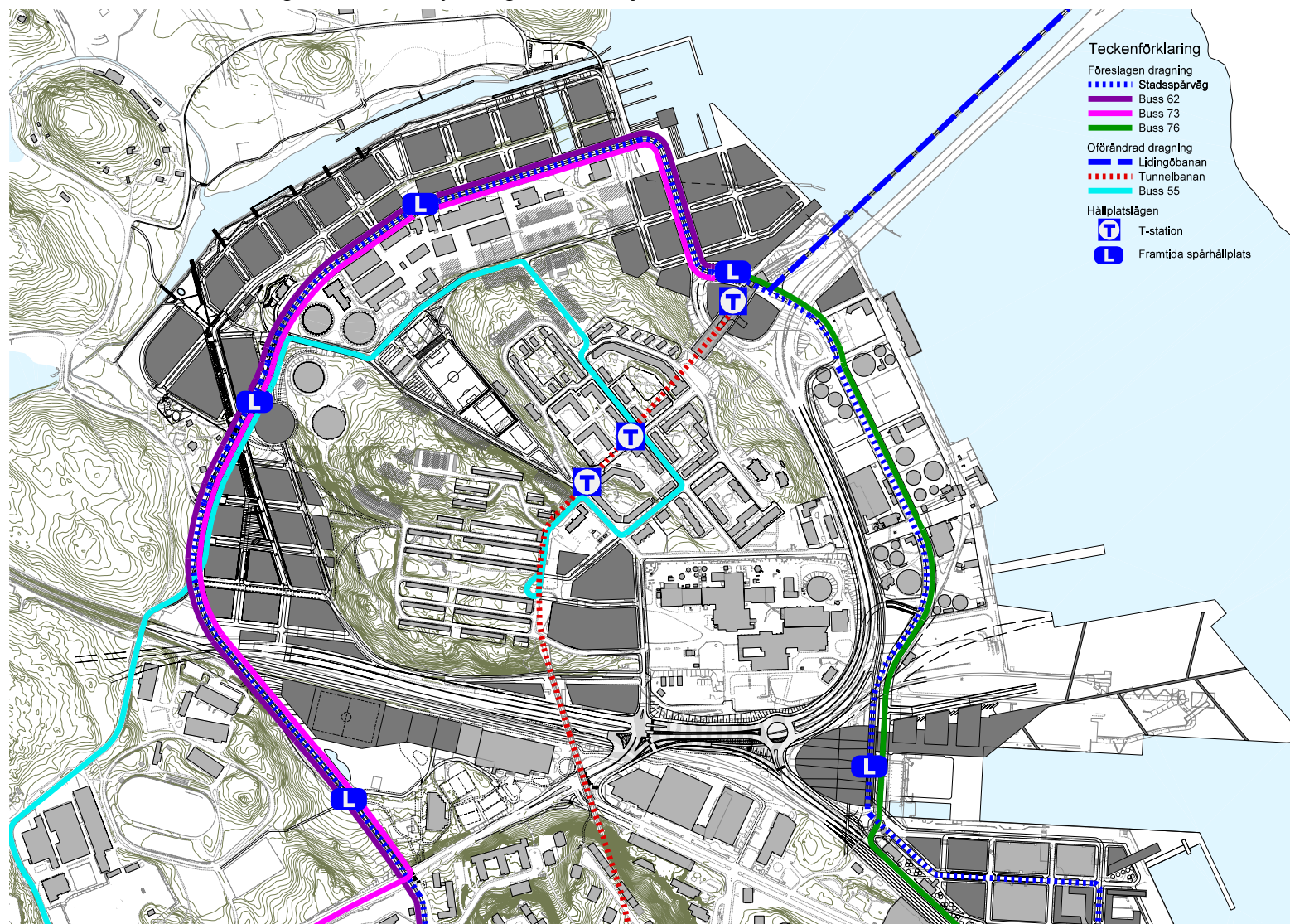
Illustration möjlig framtida stadsspårvagn längs Norra Djurgårdsstadens huvudgata.

resor från området och 9 000 resor till området varje morgon, vilket skulle ge ett gott underlag för spårvagnstrafik. Spårvagn ger inte snabbare resor till och från stan, men ger högre komfort.

Programområdet kommer till en början kollektivtrafikförsörjas genom en vidareutveckling av befintligt bussnätssystem. Befintliga busslinjer trafikeras tätare i takt med att efterfrågan ökar, men ytterligare busslinjer kan komma att

försörja området, t ex en förlängning av busslinje 62 från Erik Dahlbergsgatan över Storängsbotten och linje 73 mot Karolinska sjukhuset.

Planeringsinriktningen är att möjliggöra för en framtida försörjning av stads-spårvagn genom området. Genomförandet att en sådan lösning är dock beroende av att en långsiktig kollektivtrafikförsörjningen av hela stadsutvecklingsområdet identifieras och förankras, samt att en investeringslösning tas fram.



Förslag kollektivtrafik