



**Stockholms
stad**

**Västra
Valhallavägen**

Gator och trafik
Programutredning
för ny bebyggelse

**Grontmij
Maj 2014**

**VÄSTRA VALHALLAVÄGEN.
Programutredning för ny bebyggelse
PM. Gator och trafik**

Gatustudierna inom programarbetet omfattar Valhallavägen mellan Odengatan och Roslagstull samt lokalgatorna norr om Valhallavägen.

Dessutom visas en ny anslutning av Körsbärsvägen till Valhallavägen.

Utformningen av Valhallavägen baseras på Trafikkontorets utredning kring, "Anpassningar av ytvägnätet i samband med Norra Länkens öppnande", (Tyrens 2013).

Utredningen redovisar bland annat framtida trafikflöden på gatunätet kring Roslagstull, i två olika scenarion, "Bas+" respektive "Eko".

Bas+ svarar mot en situation med utbyggt cykel- och kollektivtrafiknät, trängselskatt på Essingeleden, samt en utbyggd Östlig förbindelse. Alternativ Eko innehåller samma förutsättningar men dessutom fördubblade trängselskatter, fördubblade P-avgifter samt utbyggd tunnelbana till Nacka och Hagastaden.

Efter samråd med Trafikkontoret har de högre trafikflödena enligt scenario "Bas+" använts vid utformningen av Valhallavägen. Redovisad utformning svarar härigenom mot det mest utrymmeskrävande alternativet.

Trafikkontorets utredning redovisar även principiell utformning av berörda huvudgator. Valhallavägen med trafik enligt Bas+ har oförändrat antal körfält jämfört med idag, dvs, fem. Två körfält, ett i vardera riktningen, reserveras helt för buss. Av resterande tre körfält riktas två mot Roslagstull och det tredje in mot staden. Härutöver föreslås ett dubbelriktat cykelstråk på norra sidan av Valhallavägen. Enligt Trafikkontorets cykelplan klassas det som pendlingsstråk dvs en förbindelse med hög geometrisk standard och framkomlighet.

Med de lägre trafikflödena enligt Ekoalternativet kan sannolikt ett av de två körfälten för bil, mot Roslagstull, utgå. Det minskar breddbehovet med ca tre meter.

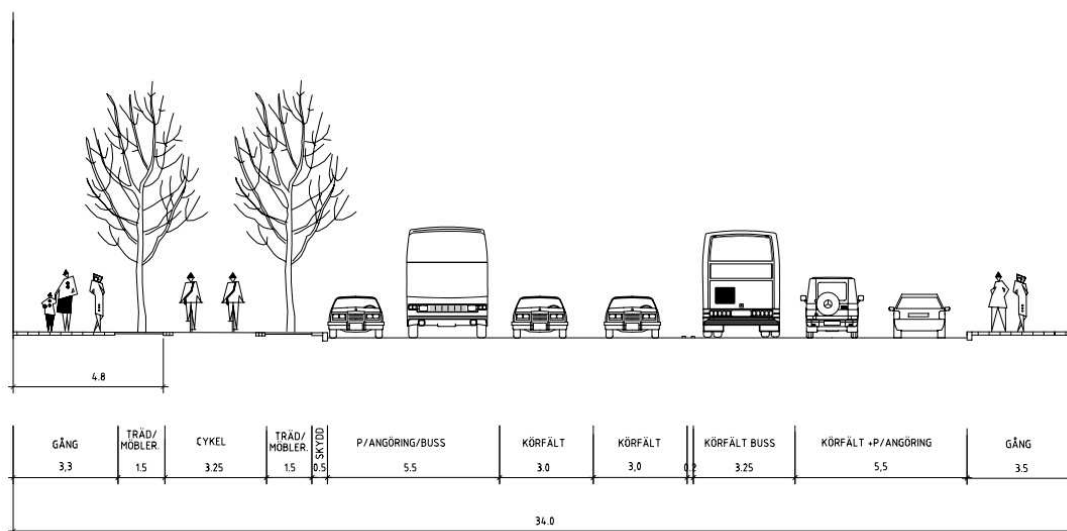


Studerad del av Valhallavägen

Gatusektioner. Bussfältens läge. Angöring

Flera olika sektioner och indelningar har prövats för Valhallavägen. Förutom att klara alla trafikfunktioner ska Valhallavägen utformas på ett sätt som binder ihop den aktuella delen med den (64 meter) breda delen öster om Körsbärsvägen. En ambition har också varit att försöka omforma nuvarande tråkiga trafikled till en vacker stadsgata och ett värdigt stadsrum.

Fem körfält för rörlig trafik tillsammans med utrymmen för angöring och ett brett sidoområde med träd och cykelstråk leder till förslag på en 34 meter bred gatusektion. Det är en meter mer än exempelvis Sveavägen.



Principsektion Valhallavägen

I förslaget placeras bussfältet mot Roslagstull tillsammans med angöring i ett brett kantstenskörfält.

Under programarbetet har olika placering av bussfälten prövats. Det råder enighet om att bussfältet **mot** Östra Station ska ligga mot gatans mitt vilket är logiskt med hänsyn till terminalens placering vid Östra Station.

I motsatt riktning mot Roslagstull råder olika uppfattning mellan Trafikkontoret och Trafikförvaltningen (tidigare SL). Trafikkontoret förordar sidoplacering för att kunna ha hållplatser mot gångbanorna. Trafikförvaltningen vill ha mittkörfält även i denna riktning.

Körbanan innehåller, utöver de fem körfälten för rörlig trafik, även utrymmen för angöring på båda sidor om gatan.

Mot den befintliga bebyggelsen på södra sidan tillkommer behov av utrymme för angöring som en konsekvens av det nya ständiga bussfältet. Idag sker angöring i ett av de två körfälten, (på tider utanför högtrafik). Denna möjlighet kommer inte finnas kvar eftersom det enda kvarvarande bilkörfältet i så fall skulle blockeras.

Kantstenskörfältet behöver därför breddas för att möjliggöra angöring.

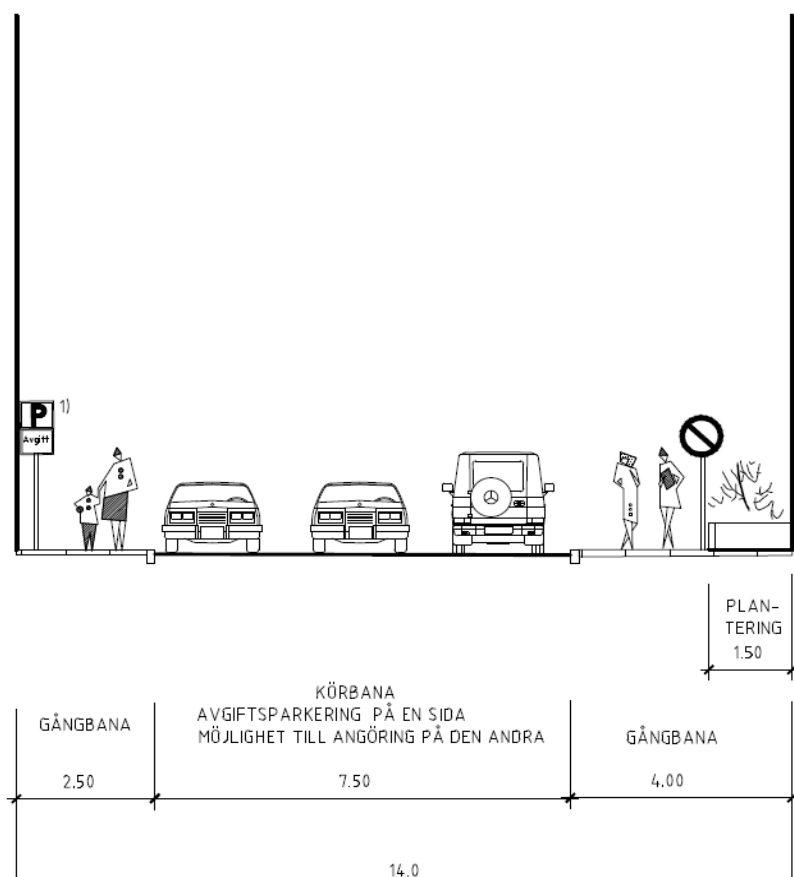
På norra sidan, mot den nya bebyggelsen, behövs angöring till entréer och verksamheter som inte kan nås från lokalgatorna. Angöringen ordnas även här i ett

brett kanstenskörfält. Utformningen stödjer inriktningen att skapa ett levande gaturum med bebyggelse och funktioner som vänder sig mot Valhallavägen. Kanstenskörfälten kan ha stoppförbud under högtrafiktid för att öka framkomligheten för buss och bil. Under lågtrafiktid, ex nattetid, bör däremot parkering kunna medges.

Den föreslagna sektionen innebär en breddning av körbanan med cirka sex meter jämfört med idag. Fem meter är ett resultat av tillkommande angöring/parkering. Cirka en meter beror på mindre breddökningar av de fem körfälten som dock fortfarande blir smala.

Roslagstullsbacken och Frejgatan

Lokalgatorna redovisas med 14 meters gaturum. Det ger möjlighet till körbanor med dubbelriktad trafik för bil och cykel. Dessutom ryms allmän (avgifts-) parkering på en sida. Angöring blir möjlig även på motstående sida vilket ger bra tillgänglighet till bostäder och verksamheter. Bredden medger även utrymme för en smal planterad förgårdsmark, på en sida.



Figur Principsektion 14 metersgatorna

Vid det befintliga höga huset "Nyponet" gör utrymmesbrist och nivåproblematik att den nya gatan i Frejgatans förlängning bara blir ca nio meter. Situationen bedöms ändå kunna klaras genom en smal körbana, 5,5 meter med parkeringsförbud på båda sidor och smala gångbanor. Parkeringsförbudet medger kortare angöring eftersom trafikflödet blir lågt, ca 700 f/d.

Korsningar, kapacitetstudier

För att öka den byggbara ytan redovisar gatuplanerna en förändring av Körsbärsvägen. Den nuvarande anslutningen till Valhallavägen utgår. Istället leds trafiken till/från Körsbärsvägen via Odengatan. Kapacitetsstudier som gjorts visar att detta är möjligt med trafik enligt Bas+.

De kapacitetsproblemen som kan uppstå verkar inte bero på korsningen utan beror snarare på otillräcklig kapacitet på Valhallavägen, i riktning mot Östra Station. Problemen bör kunna lösas/minskas om utrymmet för angöring används för ett extra körfält under högttrafik.

Även Valhallavägens korsning vid Ingemarsgatan har analyserats. Korsningen utvidgas med den nya anslutningen från Roslagstullsbacken. Analyserna visar att även detta är möjligt.

Parkering

Utmed den aktuella sträckan av Valhallavägen ligger idag flera allmänna parkeringsytor. Totalt handlar det om knappt 200 platser. Parkeringarna kommer helt att tas i anspråk genom breddningen av Valhallavägen och kommer inte kunna ersättas inom området för den nya bebyggelsen.

En särskild parkerings- och beläggningsutredning har gjorts kring parkeringarna och om parkeringssituationen på gatorna i närområdet. Utredningen visar att det **inte** går att ersätta platserna med gatuparkering i närområdet under helger och nätter, (då parkeringen är gratis), om inte parkering medges på Valhallavägen. Vid den räkning som gjordes under en måndag, då parkeringarna var avgiftsbelagda, fanns det däremot lediga platser i närområdena norr och söder om Valhallavägen som skulle räcka för att ersätta de belagda platserna. De flesta lediga platser fanns dock utmed Ruddammsvägen, en bra bit från Valhallavägen.

De planerade bostäderna medför behov av ca 400 parkeringsplatser. För närvarande (våren 2014) utreds förläggning såväl i garage som i separat bergrum.

Lutningar

Valhallavägen kommer att behålla sin nuvarande lutning på ca 2 procent. De nya delarna på lokalgatorna kommer att luta maximalt fem procent. På nuvarande del av Roslagstullsbacken blir lutningen oförändrad, cirka tio procent. Korsningarna lutar inte mer än 3,5 procent.

Göran Nordberg

Bilagor: Gatuplaner- 2st

