

Handläggare
Erik Hammarström
08-508 260 25**Till**
Trafiknämnden
2017-04-06

Om att utreda möjligheterna för 700 bostäder på Valhallavägen. Svar på skrivelse från Daniel Helldén (MP), Jan Valeskog (S), Lorena Delgado Varas (V) och Malin Ericson (FI).

Förslag till beslut

Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

I en skrivelse har Daniel Helldén (MP), Jan Valeskog (S), Lorena Delgado Varas (V) och Malin Ericson (FI) gett trafikkontoret i uppdrag att utreda trafikåtgärder på Valhallavägen för att förbättra luftkvaliteten och därigenom möjliggöra planprogrammet för bostäder på Valhallavägen. Trafikkontoret är positivt till de planerade bostäderna och kommer tillsammans med stadsbyggnadskontoret att utreda olika alternativ för Valhallavägen i det framtida planarbetet.

Bakgrund

Länsstyrelsen stoppade under 2016 planerna inom programarbetet för Västra Valhallavägen med ca 700 bostäder på grund av att gränsvärdena för kvävedioxid (NO₂) överskreds med den nya bebyggelsen.

Daniel Helldén m.fl. har därför i en skrivelse gett trafikkontoret i uppdrag att utreda vad staden kan göra med Valhallavägen för att

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 25
Växel 08-508 272 00
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

förbättra förutsättningarna för en god luftkvalitet och därmed möjliggöra de planerade bostäderna inom programmet. Detta arbete ska bedrivas i samråd med Stockholms läns landsting (SLL) och trafikverket (TRV). Se bilaga 1 för skrivelsen.

Trafikkontorets synpunkter

Tidigare studier visar att den kontinuerliga uppgraderingen av fordonsflottan till mer miljövänliga fordon skulle innebära att NO₂-nivåerna skulle vara tillräckligt låga för att klara gränsvärdena på Valhallavägen med den nya bebyggelsen på Västra Valhallavägen till år 2023. En rapport togs därför fram av Stockholms Luft- och Bulleranalys (SLB) 2016 för att beräkna vilken kritisk trafikmängd som behöver nås på Valhallavägen för att NO₂-nivåerna ska klaras redan till år 2020. Enligt denna kommer det att krävas att biltrafiken minskar med 20 % från idag, alternativt en halvering av den tunga trafiken till en andel om 4,75 %, på Valhallavägen för att NO₂-nivåerna med den planerade bebyggelsen inom Västra Valhallavägen-projektet ska klaras till år 2020.

Vad den här typen av beräkningar får för resultat beror av de förutsättningar och antaganden som lagts till grund för dem. I Transportstyrelsens nyligen presenterade förslag om miljözoner för lätta fordon fanns en beräkning från IVL Svenska miljöinstitutet som visade kvävedioxidhalterna för hela staden vid olika scenarier. I denna rapport upp-gavs att fordonsutvecklingen i sig skulle innebära att miljö-kvalitetsnormen för kvävedioxid nås i hela staden 2020. Att beräkningarna skiljer sig åt kan bero på vilka trafikflöden som används och om hänsyn tagits till planerad förtätning eftersom tillkommande bebyggelse i sig får en koncentrerande effekt på halterna i gatunivå.

SLB-rapporten har utgått från prognosticerade trafikflöden för år 2020 som är baserade på trafikmätningar gjorda efter Norra Länkens öppnande och införandet av trängselskatterna på Essingeleden och bör således vara rättvisande. De prognosticerade trafikflödena förutsätter en kraftigt ökad cykelandel och minskad bilandel till år 2020. Beräkningarna på luftkvaliteten är gjorda utifrån uttag från de permanenta mätstationer som står på Valhallavägen.

Trafikkontoret har haft avstämningsmöten med ansvariga för det avslutade programarbetet på exploateringskontoret och trafik-analysen för västra Valhallavägen. Vidare har möten hållits med berörda personer på SLL.

Exploateringskontoret påpekade att utsläppsnivåerna bara var en av de olösta frågorna inom Västra Valhallavägen-projektet. Det är således inte säkert att en lösning av trafikfrågorna skulle påverka möjligheten att påbörja genomförandet.

Kontoret har utrett ett antal alternativ för Valhallavägen som eventuellt skulle kunna ge den minskning av NO₂ som behövs:

1. Att SLL handlar upp ny busstrafik med hårdare krav på NO₂-utsläpp.
2. Att Tekniska Högskolans bussterminal flyttas till Danderyds sjukhus så att dessa resenärer istället kan byta till tunnelbana eller Roslagsbanan här.
3. Att antalet körfält minskas och hastigheten sänks på Valhallavägen för att minska attraktiviteten för biltrafiken och därmed få ned fordonsflödena.
4. a) Att Valhallavägen införlivas i miljözonen med en särskild trafikföreskrift som säger att vägen får användas för fordon som normalt inte får färdas i zonen när Valhallavägen används som omledningsväg för Norra länken.
b) Att Björmnäsvägen öppnas som omledningsväg för Norra Länken istället för Valhallavägen. På detta sätt kan miljözonen utökas för att även omfatta Valhallavägen.

1. Hårdare krav på busstrafiken

Busstrafiken står för ungefär hälften av den tunga trafiken på Valhallavägen. Vid möten med SLL har framkommit att en stor del av busstrafiken redan idag kör med Euro 5-klassade motorer med låga NO₂-utsläpp (EU-klassning av motorer där Euro 6 är mest miljövänlig). Nedan framgår hur många bussar som kör med respektive motor för de två berörda trafikavtalen nedan.

Euroklass (idag)

Euro 3 (mk 2000)	23
Euro 4 (mk 2005)	2
Euro 5 (mk 2008) eller EEV	71
Euro 6	13
S:a	109

Euroklass (idag)

Euro 3 (mk 2000)	84
Euro 4 (mk 2005)	5
Euro 5 (mk 2008) eller EEV	104
S:a	193

De två gällande avtalen för busstrafiken på denna del av Valhallavägen går ut 2019 med möjlig förlängning med 2 år och 2020 med möjlig förlängning med 5 år. Först när en ny upphandling av denna busstrafik genomförs kommer det finnas möjlighet att ställa hårdare krav på utsläppsnivåerna. Om SLL ska ställa nya krav på bussentreprenörerna under gällande avtalsperiod, exempelvis att byta ut samtliga bussar till Euro 6-klassade, så måste de stå för alla kostnader själva vilket de inte ser som realistiskt. Det blir därför svårt att få till stånd en förändring som får effekt före 2023.

2. Flytt av Tekniska Högskolans bussterminal

Trafikförvaltningen har i avstämningar med trafikkontoret uppgett att det inte finns några planer på att göra några större förändringar i trafikeringen av Tekniska Högskolans bussterminal före år 2023. De räknar snarare med en viss ökning av trafiken till följd av befolkningsutvecklingen. En flytt av busstrafiken till Danderyds sjukhus före 2023 är således inte att förvänta.

3. Minskad biltrafik

Inom arbetet med stadens hastighetsplaner har Valhallavägen i tidiga utredningar fått en föreslagen hastighet om 40 km/h. Om förslaget efter granskning beslutas att stå fast i hastighetsplanen för Östermalm kan en ny hastighetsgräns bli aktuell inom ett 5-årsperspektiv. Att sänka hastigheten ytterligare skulle leda till att gatans funktion som huvudgata påverkas och att framkomligheten för de många bussar som trafikerar sträckan skulle försämras.

Trafikreducerande åtgärder på det avlastade vägnätet efter Norra Länkens öppnande planeras för närvarande på både Lidingövägen och Valhallavägen. I samband med detta undersöks på nytt möjligheten att ta bilkörfält i anspråk på Valhallavägen. På sträckan förbi programområdet innebär ett av de studerade alternativen att ett bilkörfält mot Roslagstull görs om till cykelbana. Kontoret bedömer dock inte att detta skulle leda till en så pass stor minskning av biltrafiken som de 20 % som krävs enligt SLB eftersom Norra Länken redan idag är det snabbaste alternativet för genomfartstrafiken.

4. Utökad miljözon

Idag finns det en generell miljözon för det inre trafikområdet (större delen av innerstaden) som förbjuder tunga fordon som inte uppfyller de stipulerade motorkraven att köra i området. Kontoret har med rådande lagstiftning inte möjlighet att ändra kraven för miljözonen men hoppas på sikt få möjlighet att göra detta. Miljözonen omfattar inte Valhallavägen, eftersom gatan utgör en omledningsväg för Norra Länken. Kontoret bedömer dock att miljözonen förmodligen skulle kunna utökas för att även omfatta Valhallavägen, om miljözonföreskriften ändrades så att undantag ges de gånger Norra Länken är stängd och Valhallavägen behövs för omledningstrafik. Hur denna åtgärd skulle genomföras praktiskt och vilka konsekvenser det skulle få behöver dock utredas närmare.

Trafikkontoret kan inte ställa direkta krav på bussentreprenörerna annat än genom miljözonen. Trafikförvaltningen reglerar själva kraven på fordonen när de upphandlar trafiken.

Ett annat alternativ är att utse en ny omledningsväg för Norra Länken. Björnnäsvägen var under Norra Länkens byggande öppen för genomfartstrafik för att avlasta Lidingövägen och Valhallavägen. När tunnelarna öppnades stängdes gatan av för biltrafik. Kungliga Djurgårdsförvaltningen är väghållare för gatan och vill inte att den används för genomfartstrafik. Deras ambition är att på sikt utforma den avstängda gatan som ett gång- och cykelstråk. Gatan är inte heller anpassad för tung trafik och skulle därför behöva grundförstärkas för att klara tyngre omledningstrafik från Norra Länken.

Transportstyrelsen har utrett möjligheten att inkludera även lätta fordon i miljözoner. En lokal miljözon för lätta fordon skulle kunna få effekter för NO₂-nivåerna på Valhallavägen. Om möjligheten att införa denna typ av miljözoner skulle öppna sig bör frågan utredas då det skulle kunna innebära att detaljplanearbetet för Västra Valhallavägen skulle kunna påbörjas något tidigare.

Kontorets förslag

Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Slut

Bilagor

1. Skrivelse ”Om att fortsatt utreda möjligheterna för 700 bostäder på Valhallavägen”.