



Handläggare: Krister Isaksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 25
krister.isaksson@gfk.stockholm.se

2002-03-18

Dnr 00-370-3963

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Växling av körfält och parkeringsplatser på Valhallavägens nordvästra del i avsnittet Surbrunnsgatan - Ingemarsgatan. Inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att Valhallavägens norra del tillsvidare inte byggs om.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Då växlingen av körfälten och befintliga parkeringsplatser innebär en ringa sänkning av bullernivån, ca 3 dBA, och därmed en ringa effekt vad gäller boendemiljön anser kontoret att en förändring av Valhallavägen till en kostnad av ca 21 - 25 miljoner kronor inte kan vara motiverad.

I stället bör man avvakta tills Norra Länken skapas och därmed avlastar Valhallavägen med ca hälften av dagens trafikmängd. Detta tillsammans med en exploatering på norra sidan av Valhallavägen som möjliggör skapande av parkeringsgarage leder till helt andra förutsättningar att, dels

Bilaga 1: Valhallavägen mellan Roslagstull och Surbrunnsgatan. Ändrade parkeringar/körbanor Alternativ A

Bilaga 2: Valhallavägen mellan Roslagstull och Surbrunnsgatan. Ändrade parkeringar/körbanor Alternativ B

åstadkomma en trivsammare boendemiljö, dels en möjlighet att skapa en mer stadsmässig lösning som ligger i linje med utformningen av övrig delen av Valhallavägen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Genom beslut i Gatu- och fastighetsnämnden 2000-10-31 i samband med Trafik- och gatumiljöplan för Östermalm fick Gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att undersöka möjligheten att förbättra boendemiljön längs Valhallavägens norra del, avsnittet Surbrunnsgatan - Ingemarsgatan. Undersökningen handlar om att utreda möjligheten att växla plats på körfälten och befintliga parkeringsplatser på norra sidan. En förutsättning är att framkomligheten inte får försämrats, vare sig under byggnation eller efter färdigställande.

Analys

Kontoret har med hjälp av konsult tagit fram två alternativ på växling av körfält och parkeringsplatser, A och B. Skillnaden mellan alternativen är att i alternativ B anläggs ett reserverat busskörfält mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. Detta får till följd att ett större intrång sker i naturmark och Glemmeparken. Alternativ B innebär också att det blir 20 parkeringsplatser färre p.g.a. bussfältet som anläggs mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. (se bilaga 1 och 2)

Framkomlighet

På detta avsnitt av Valhallavägen färdas ca 39.000 fordon per dygn. Ett villkor i nämndens beslut från 2000-10-31 är att framkomligheten inte försämrats i och med förändringen, vare sig under byggnationen eller efter färdigställandet.

Biltrafiken

När det gäller motortrafiken finns en potentiell förbättring av framkomlighet i östlig riktning genom att angöring till fastigheter nu kan ske via parkeringsplatserna och inte som tidigare i det inre körfältet. Framkomligheten i västlig riktning är oförändrad. Tillgängligheten med bil, varuförsörjning och för boendeparkering förbättras på den södra sidan. Utformningen innebär en försämring för de som parkerar och bor på norra sidan. Gäller både alternativ A och B.

Bus

Reserverat bussfält utgår mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan i alternativ A. Framkomligheten för busstrafiken kommer att försämrats i och med att det reserverade bussfältet försvinner, särskilt under sommarhalvåret då trafikmängden ökar. Det är inte alls ovanligt att svansen på kön då befinner sig mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. SL anser att ett borttagande av bussfältet mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan vore mycket olyckligt och skulle få allvarliga följder för bussarnas framkomlighet. SL önskar också att hållplatsen Roslagstull (riktning norrut, vid Ingemarsgatan) utformas så att den inte berörs av den övriga signalväxlingen i korsningen. I alternativ B är förhållandet oförändrat med dagsläget.

Cykel

Förbättras då cyklisterna på norra sidan erhåller ett separat och säkert utrymme utan att behöva cykla genom parkeringsplatserna. Kan finnas risk för gående i cykelbanan. Alternativen innebär också en acceptabel möjlighet att cykla i parkeringsområdet på den södra sidan vilket inte är fallet i dag. Gäller alternativ A och B.

Fotgängare

Bättre och behagligare miljö skapas på södra sidan i och med att trafiken flyttas ut från gångbanan samt en trädrad bildar en barriär mellan gångbanan och körbanorna. Den befintliga gångvägen ovanför stödmurarna på norra sidan påverkas inte av förslaget. Gäller alternativ A och B.

Under byggnationen

Kontoret ser ingen möjlighet att undvika en försämring av framkomligheten under byggnationen. Arbetet är så pass stort och omfattande att det är i princip omöjligt att undvika störningar för de olika trafikantgrupperna.

Parkeringsplatser

I dag finns i parkeringsområdena på norra sidan 191 stycken parkeringsplatser. Alternativ A skulle innebära ca 175 stycken parkeringsplatser skapas. Alternativ B innebär ca 155 stycken platser, 20 st försvinner i och med bussfältet mellan Surbrunnsgatan – Frejgatan.

Att antalet platser blir färre efter en förändring beror till stor del på det utrymme som anslutande gator till Valhallavägen på södra sidan kräver.

Blir det aktuellt att genomföra förändringen innebär det att under byggperioden, som beräknas till minst 8 månader, kommer en stor del av parkeringsplatserna försvinna för att kunna leda om trafiken till detta utrymme.

Stadsmiljö

Förslaget till omdisponering av ytorna på Valhallavägen ger en försämring av stadsbilden. Att förlägga parkeringsskepp intill fasaden är en främmande lösning för innerstadens och i synnerhet för Valhallavägen, vilken är en av stadens pampigaste gator. Den karaktäriseras av i huvudsak av den breda esplanaden (ca 35 m), även om den sista sträckan mot Roslagstull inte har fullbordats, bl a på grund av den branta terrängen. Idag finns emellertid en träd – och murkomposition (E.Glemme) vid Surbrunnsgatan, vars syfte just är att arkitektoniskt och visuellt lösa övergången mellan Valhallavägens olika bredder, samt visuellt klara av Körsbärsvägens anslutning. Förslaget innebär att parkanläggningen minskas / marginaliseras (fem resp. elva träd tas bort) och hela det breda gaturummet (ca 65 m) mellan fasaderna kommer att upplevas som en trafikplats, där trafikytorna dominerar (i alternativ B dubbelt mot idag).

Förslaget kommer inte heller att förbättra boendemiljön ur stadsbildsynpunkt. Även om stadsbilden på sträckan idag upplevs som negativ, kommer förslaget att bli sämre. Idag utgör murar och slänter med

enstaka voluminösa träd utsikten från gata och fastigheter. Genom olika grader av intrång kommer Valhallavägens kör – och parkeringsytor ännu mer att dominera upplevelsen. I båda alternativen måste åtta lönnar fällas, i alt A påverkas murar, i alt. B påverkas murar samt naturmark genom bergsskärning, som ersätts med en 5-6 m hög ny mur.

Trädraden som idag skiljer den genomgående trafiken från parkeringen är i och för sig bedömd vara i dåligt skick och bör på sikt ersättas. Idag har träden trots allt genom sin storlek, en stor betydelse för gatumiljön, vilket inte kan ersättas av nyplanterade träd.

En ambition för Valhallavägens utformning på sikt bör vara att utveckla esplanadmotivet ända fram till Roslagstull. Gatans genomgående riktning ända från Gärdet till Roslagstull finns redan idag längs hela den södra husfasaden. Esplanaden skulle då bli en effektiv barriär mellan körriktningarna, och ett skyddat stråk för gång- och cykeltrafikanter kan då rymmas i esplanadens mitt, analogt med vad man är i färd med att projekterar för Valhallavägens östra del. Befintliga parkeringsplatser kan ersättas dels genom kantstensparkering på båda sidor (c a 100 pl) dels genom garage i en tidigare diskuterad nybebyggelse på norra sidan.

Konsekvenser

Kostnad

Alternativ A, kostnaden uppskattas till ca 21 miljoner kronor.

Alternativ B, kostnaden uppskattas till ca 25 miljoner kronor, ökningen består till stor del av ett större intrång i naturmarken och parken som medför ökad rivning och sprängning samt nya stödmurar.

I båda summorna ingår tillgänglighets- och underhållsåtgärder som skulle bli aktuella vid en byggnation samt omfattande åtgärder för att minska störningar för trafikanterna under byggperioden.

Buller

Enligt SLB-analys beräkning av vägtrafikbuller i Stockholms stad år 2000 har Valhallavägen 71-75 dBA ekvivalentnivå.

Kontoret har låtit konsult genomföra bullerberäkningar av aktuellt avsnitt. Beräkningarna visar att ekvivalentnivån vid fasad på Valhallavägens södra sida minskar med 3 dBA vid en växling av körbanor och parkeringsplatser (gäller båda alternativen) och maximalnivån med 5-9 dBA. Förekommer nämnvärd trafik med tunga fordon i angöring-/parkeringsfickan kommer minskningen av maximalnivån bli mindre. Eftersom beräkningen framförallt gäller förändringen i ljudnivå vid eventuell flyttning av Valhallavägen (allt annat lika) bedöms noggrannheten vara god, ca +/-1 dBA.

Norr om Valhallavägen (kv Körsbärsbladet) ökar ekvivalentnivån med 1 dBA och maximalnivån med 2 dBA.

Av de tolv fastigheterna som ligger utmed sträckan på södra sidan har åtta genomfört bullerskyddsåtgärder på fastigheterna och fått bidrag för detta.

För att bidrag skall godkännas är kravet på dämpning vid fönsterisolering 37 dBA. De återstående fastigheterna kommer att få ett nytt erbjudande om bidrag för bullerskyddsåtgärder under 2002.

Det bör tilläggas att 3 dBA är ett värde som är svårt för örat att uppfatta.

Samråd

Östermalms stadsdelsförvaltning anser att förslaget till förändring ger alldeles för lite effekt vad gäller bullernivå. Även att kostnaderna för att genomföra förändringen inte motsvarar de effekter den ger. Intrånget i Glemmeparken med dess murar och träd, rivning av stödmurarna på sträckan samt förändring av slänten måste ses som ett allt för stort ingrepp. Lösningen är inte heller stadsmässig och liknar inte övriga delar av Valhallavägen.

SL önskar reserverat bussfält på hela sträckan samt att hållplatsen Roslagstull utformas så att den inte berörs av den övriga signalväxlingen i korsningen.

Stadsmiljögruppen anser att förändringen inte bör genomföras då det innebär ingrepp i naturmark och park samt har liten effekt på bullernivå. Utformningen är heller inte i linje med övriga delen av Valhallavägen. Genomförs ändå förändringen förordas alternativ B för att upprätthålla god framkomlighet för busstrafiken.

Kontorets förslag

Följande sammanfattning ligger till grund för kontorets ställningstagande: Bullersituationen med förslaget till grund, är bedömd till en minskning av ca 3 dBA, vilket är marginellt och inte kan uppfattas av örat. Därtill kommer att åtta av tolv fastigheter har försetts med ljudisolerande fönster, och att resterande erbjuds bidrag för bullerskyddsåtgärder under år 2002.

Nackdelar:

- Parkeringsplatsernas antal minskar i båda alternativen.
- Försämring av parkeringsmöjligheter för boende norr om Valhallavägen mot idag.
- Försämrade framkomlighet under byggtiden samt under samma tid en stor minskning av disponibla parkeringsplatser.
- Stadsbilden försämras, både i stort och ur boendemiljösynpunkt (träd tas bort, ingrepp i slänt och mur).
- Kostnaden är hög, särskilt för en lösning som inte är hållbar på sikt, när Norra Länken och eventuellt en nybebyggelse är realiserad.

Fördelar:

- Cyklister får bättre, i norr ny cykelbana, i söder cykling i parkeringszonen.
- Fotgängare får något lugnare miljö på södra sidan.
- Tillgängligheten med bil för boende på södra sidan förbättras.

Kontoret anser att de sammantagna effekterna av en omdisponering av trafikytorna inte motiverar ett genomförande. I stället bör en förändring av Valhallavägen ske när Norra Länken har skapats och därmed avlastat Valhallavägen vad gäller trafikmängd. Detta skulle ge helt andra

förutsättningar att skapa en bättre boendemiljö och samtidigt möjlighet att göra en utformning av gatan som ligger i linje med övriga Valhallavägen.

SLUT