



Rolf Gäfvert
Trafikplanering
08-508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-02-12

Ny detaljplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta bro. Remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med kontorets utlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

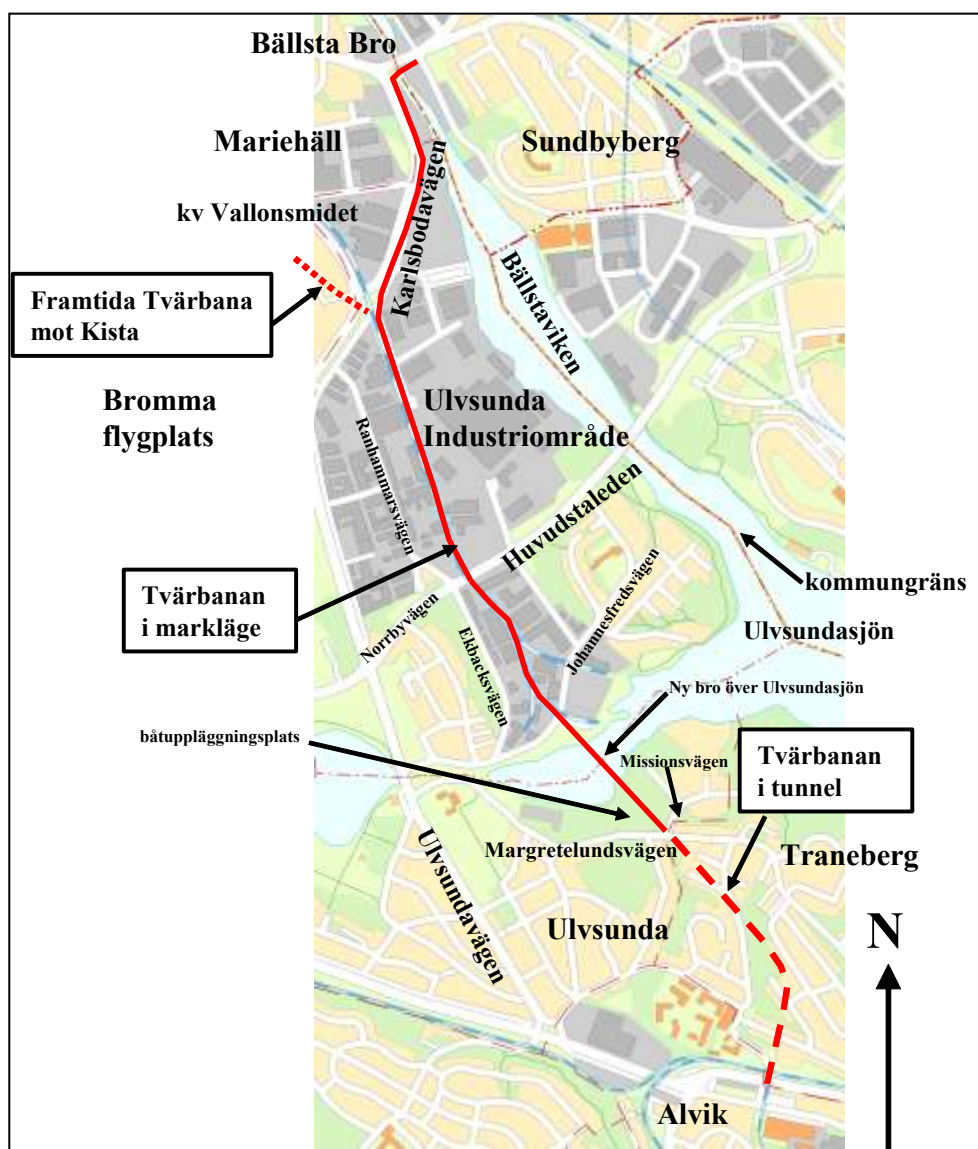
Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt förslag till ny detaljplan för Tvärbana Norr, sträckan Alvik – Bällsta bro. Remisstiden har förlängts till 2008-02-12. Projektet är en del av den s.k. Solnagrenen, som från Bällsta Bro sträcker sig vidare via Sundbyberg till Solna. Projektet ingår i den s k Cederschiöldsöverenskommelsen med avsedd byggstart år 2010. Parallellt med stadens detaljplanearbete bedriver SL arbetet med järnvägsplan.

Trafikkontoret ser det som mycket positivt att detaljplane- och järnvägsplanearbetet nu kommit igång och avses bedrivas skyndsamt. För Stockholms del har projektet en stor betydelse, inte minst genom att det ger förutsättningar för en omfattande bostadsbebyggelse längs sträckan.

Kontoret vill i huvudsak tillstyrka planförslaget. Återstående problem för kontorets del återfinnes i huvudsak kring Karlsbodavägen där trafikproblem kan befaras. Planen bör på en delsträcka medge en mindre flyttning av spåren. För att inte trafikens framkomlighet allvarligt skall försvåras bör också vissa gatuomläggningar ingå i projektet.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att besvara stadsbyggnadskontorets remiss med detta utlåtande och att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.



Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta bro

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har på remiss till bl.a. trafikkontoret översänt förslag till detaljplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta bro, S-Dp 2007-36057-54 samt tilläggsplan S-TDp 2007-36198-54. Stadsbyggnadskontoret har medgivit att remisstiden utsträcks från 2008-01-31 till 2008-02-12.

Planen för tunnelsträckningen under Traneberg har formen av en tilläggsplan till befintliga detaljplaner i området. Uppdelningen i en detaljplan och en tilläggsplan saknar praktisk betydelse vid trafikkontorets prövning av spårsträckningen, varför de båda planerna i detta remissvar betraktas som en enda plan.

Bakgrund

I Stockholms översiktsplan liksom i regionplanen anges reservat för snabb-spårväg/tvärbana från Alvik genom Ulvsunda industriområde mot Solna. Ulvsunda industriområde är i översiktsplanen angivet som ett stadsutvecklingsområde.

Sedan ett antal årtionden tillbaka planerar SL i samråd med berörda kommuner för tvärbansans förlängning från Alvik till Solna resp. Kista – Sollentuna. SL:s styrelse beslutade i augusti 2005 att tidsmässigt prioritera sträckningen till Solna, den s.k. Solnagrenen framför sträckningen till Kista – Sollentuna, den s.k. Kistagrenen. En väl genomarbetad förstudie för denna sträckning togs fram år 2006. SL:s styrelse gav 2007-04-24 SL i uppdrag att påbörja arbetet med en järnvägsplan för Solnagrenen. En samrådsomgång med allmänheten avhölls under hösten 2007.

Stockholms stadsbyggnadsnämnd beslöt i juni 2007 att påbörja planarbete med normalt planförfarande. Planprocessen har härefter av tidsskäl justerats till att inte omfatta programsamråd. Remisstiden för den nu aktuella detaljplanen sträcker sig fram till den 31 januari 2008. Stadsbyggnadskontoret har med hänsyn till den korta remisstiden accepterat att utsträcka remisstiden till att innefatta trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 12 februari 2008. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen kommer att antas under hösten 2008.

Tvärspårvägen till Solna ingår i den s.k. Cederschiöldsöverenskommelsen med byggstart år 2010. Den totala kostnaden anges till 1750 Mnkr, varav 50 % förutsätts vara statsbidrag. Finansieringen fastställs troligen i samband med att den s.k. infrastrukturpropositionen, som förväntas framläggas i höst, antas av riksdagen.

Planförslaget omfattar spårområdet för den ca 3,5 km långa sträckan av tvärbansans förlängning mellan Alvik och Bällsta Bro. Sträckan mellan Alvik och Margretelundsvägen förläggs i tunnel. Vid Margretelundsvägen ges möjlighet att anordna en hållplats. Över Ulvsundasjön löper banan på en bro, som också på



östra sidan föreslås inrymma en 4 m bred gång- och cykelförbindelse. Mellan bron och Karlsbodavägen förläggs banan på gamla industrispår. Mellan Johannesfredsvägen och Norrbyvägen anordnas en hållplats. Norrbyvägen korsas planskilt. Mellan Norrbyvägen och Karlsbodavägen anordnas en hållplats, som i framtiden blir avgreningspunkt för Kistabanan. Längs Karlsbodavägen anordnas en hållplats mittför kvarteret Vallonsmidet. Bällstaviken överkorsas via en ny bro invid den befintliga Bällsta Bro. Från Bällsta bro fortsätter banan vis Sundbyberg till Solna.

Förutom själva spårområdet omfattar planområdet också vissa omgivande ytor som berörs av projektet. Dessa är:

- utrymme för ett vändspår i berget vid Alvik,
- utrymme för stickspår mot depå i berget vid Alvik,
- utrymme för den nämnda gång- och cykelvägen på bron över Ulvsundasjön,
- utrymme för en gång- och cykelväg längs spåren i Ulvsunda industriområde,
- utrymme för en lokalgata med mindre bredd än dagens motsvarighet,
- utrymme för Karlsbodavägen i ett något västligare läge än idag.

Trafikkontorets synpunkter

Allmänt

Trafikkontoret ser det som mycket positivt att arbetet med detaljplan och parallellt därmed järnvägsplan för tvärbanans förlängning från Alvik till Solna nu har kommit igång och avses bedrivas skyndsamt.

Den nu aktuella förlängningen av tvärbanan ger förutsättningar för en utbyggnad av ca 3000 bostäder eller mer i Ulvsunda industriområde. Det område som på kort och längre sikt berörs avgränsas av tvärbanan i väster, Bällstaviken i öster och Huvudstaleden i söder. Detta område kommer att på ett utmärkt sätt betjänas av tvärbanan. Det visionsarbete som hittills har bedrivits avses att under våren 2008 växlas över i en programfas för de nordligare delarna av området. Trafikkontoret har deltagit i visionsarbetet och har som ett inledningsskede till programfasen hållit i en gatunätsstudie för området. Denna utgör ett av underlagen inför de parallella uppdrag för stadsutformning som avses inleda programskedet.

Kontoret har deltagit i framtagandet av den aktuella spårsträckningen och har i detta arbete i huvudsak fått sina tidiga synpunkter tillgodosedda.

Planförslaget

Den dag Kistagrenen öppnas för trafik blir den sammantagna turtätheten troligen så hög att alla tåg inte kan föras genom den kapacitetsmässigt svaga sträckan i

Gröndal. Detta innebär i praktiken troligen att vissa norrifrån kommande tåg måste vändas i Alvik. I planförslaget lämnas utrymme för ett vändspår med perrong i berget just öster om den nuvarande hållplatsen och med möjlighet att anordna goda omstigningsförhållanden till övriga kollektiva färdmedel i Alvik. Trafikkontoret anser att detta läge för ett vändspår generellt är bra.

Spårvägen föreslås passera Johannesfredsvägen i plan. Biltrafiken är här så pass låg att detta troligen kan accepteras utan att biltrafikens framkomlighet blir allvarligt lidande. Det är dock alldeles nödvändigt att Norrbyvägen – Huvudstaleden passeras planskilt, såsom planen också anger.

Mellan Huvudstaleden och Karlsbodavägen löper spårreservatet längs gamla industrispår. Med tanke på den avsedda bostadsbebyggelsen på östra sidan är det här av särskild betydelse att åtgärder vidtas för att minska banans barriäreffekt. Kontoret bedömer att utrymme på sikt måste reserveras för en gatuförbindelse över spårvägen på detta avsnitt, troligen mitt i området. Hänsyn till detta bör tas vid den kommande bestämningen av hållplatsens läge.

Spårvägens påverkan på gatunätet vid korsningen Ulvsundavägen – Karlsbodavägen och längs Karlsbodavägen blir avsevärd. Det måste sålunda ingå i projektet att anpassa gatunätet så mycket att dagens framkomlighet i området inte försämras. Detta kan t.ex. innebära att Ulvsundavägens kraftigt trafikerade lokalgata får ledas om på en sträcka och att en lokalgata måste smalnas av och enkelriktas. För Karlsbodavägen finns det risk att det i planen angivna gatuutrymmet inte räcker till, särskilt vid de föreslagna spårövertvänderna körförbindelserna. Trafikkontoret anser därför att planen bör utformas så att det blir möjligt att på sträckan längs kvarteret Vallonsmidet går att flytta spåren upp till ett par meter österut. På delen norr om kvarteret Vallonsmidet, där det inte finns någon hindrande bebyggelse på västra sidan av Karlsbodavägen kan det av samma skäl bli nödvändigt att något utöka gatuutrymmet västerut. Här finns dock ett mindre grönområde som naggas i kanten redan av det liggande planförslaget.

Vid utbyggnaden av de första etapperna av tvärbanan hade SL som byggherre ansvaret för både spårutbyggnaden och arbeten som föranleddes av densamma. Detta reglerades år 1993 i ett genomförandeavtal. I genomförandebeskrivningen till den nu aktuella planen redovisas en ansvarsfördelning där uppenbarligen ett större ansvar för åtgärder på kvarters- park och gatumark läggs på staden. Kontoret anser att den tidigare ansvarsfördelningen var rimlig och är av den uppfattningen att den bör tillämpas även vid utbyggnaden av Tvärbana Norr.

I den till planen hörande miljöbedömningen anges att tvärbanan inte bedöms medföra några störningar som överskrider gällande gränsvärden eller överhuvudtaget innebär någon betydande påverkan på miljön, hälsan eller



hushållningen med naturresurserna i förhållande till vad som anges i miljöbalken. Trafikkontoret ser inga skäl att ifrågasätta den framtagna miljöbedömningen.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att besvara stadsbyggnadskontorets remiss med detta utlåtande och att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Slut