



Rebecca Westring
Ytterstad
Telefon: 08-508 264 12
rebecca.westring@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-02-14

Ny detaljplan samt tilläggsplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta Bro i Bromma. Remiss.

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till ny detaljplan samt förslag till tilläggsplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta Bro i Bromma, S-Dp 2007-36057-54 och S-TDp 2007-36198-54.

Krister Schultz

Gunnar Jensen

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan samt tilläggsplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta Bro. Sträckan är en del i utbyggnaden av tvärbanan fram till Solna station som SL planerar att öppna för trafik år 2011. Från Alvik till Margretelundsvägen i Traneberg går tvärbanan i tunnel och resten av sträckan går tvärbanan i markläge. Två broar ska byggas, en över Ulvsundasjön och en över Bällstaån. Parallellt med detaljplanearbetet bedriver SL arbetet med den järnvägsplan som måste tas fram för alla nya spårsträckningar.

Kontoret ser mycket positivt på att arbetet med tvärbanans förlängning norrut har påbörjats. Tvärbanan kommer att bli en stor tillgång för utvecklingsområdet i Ulvsunda industriområde där det planeras för ca 3 000 nya bostäder och service. Tvärbanan blir dock en barriär för andra trafikslag och i det fortsatta arbetet är det mycket viktigt att anläggningen till den nya stadsdelen, likväl som till de nuvarande fastigheterna, blir rationell och fungerande även om turtätheten på tvärbanan blir hög. Kontoret föreslår att nämnden överlämnar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på detaljplaneförslaget och tilläggsplanen.

Bakgrund

Styrelsen för Storstockholms lokaltrafik (SL) har i maj 2007 beslutat att påbörja planeringen av en förlängning av tvärbanan norrut från Alvik mot Solna. Målsättningen är att öppna sträckan redan till sommaren år 2011.

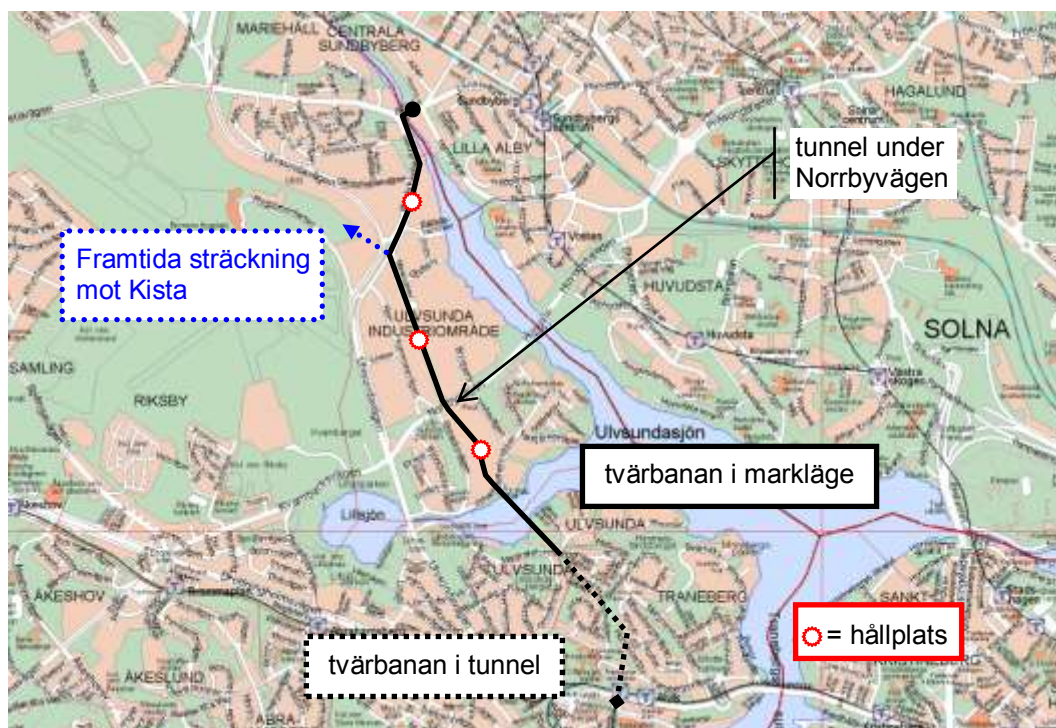


Bild 1. Översikt över tvärbanans sträckning mellan Alvik och Bällsta Bro.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt i juni 2007 att påbörja planarbetet och har nu på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan för tvärbanans sträckning från Alvik till Bällsta Bro, för att sedan fortsätta genom Sundbyberg mot Solna. Detaljplanen berör stadsdelarna Traneberg, Ulvsunda, Ulvsunda industriområde och Mariehäll. Remissen ska besvaras senast den 31 januari 2008. Stadsbyggnadskontoret inväntar exploateringsnämndens svar innan remissmaterialet sammanställs.

Detaljplaneförslagen

Tvärbanans sträckning mellan Alvik och Bällsta Bro utgör två olika detaljplaner som handläggs i ett gemensamt ärende. Från Alvik till Margretelundsvägen i Traneberg går tvärbanan i tunnel och för den delen av sträckan görs tillägg till de detaljplaner som gäller i marknivå (S-TDp 2007-36198-54). Resten av sträckan går tvärbanan i markläge och för denna del upprättas en ny detaljplan, S-Dp 2007-36057-54. Parallellt med detaljplanearbetet bedriver SL arbetet med den järnvägsplan som måste tas fram för alla nya spårsträckningar.

Tunnelsträckningen påverkar nio detaljplaner i marknivån som kommer att få tillägget *tunnel för spårvagnstrafik* och en del av en befintlig tilläggsplan med samma syfte kommer att upphävas och ersättas med den nya tilläggsplanen. I tilläggsplanen finns också utrymmen för ett stickspår och ett vändspår i berget vid Alvik.

Vid Margretelundsvägen kommer tvärbanan ut ur tunneln och passerar genom nuvarande båtuppläggningplatser och varvsområde för att sedan fortsätta på en bro över till Johannesfred och Ulvsunda industriområde. Bron får också en gång- och cykelbana. Tvärbanan följer det gamla industrispåret och ska passera under Norrbyvägen/Huvudstaleden i tunnel vidare mot Karlsbodavägen. Tvärbanan kommer sedan att ta den östra delen av Karlsbodavägen i anspråk bort mot Bällsta Bro vilket innebär att vägen måste flyttas ca 10 m västerut mot Mariehäll. En ny bro måste byggas intill den gamla över Bällstaån där tvärbanan sedan fortsätter genom Sundbyberg mot Solna station.

Konsekvenser av planförslaget

-Trafik och framkomlighet

Kontoret ser mycket positivt på att planeringen för tvärbanans utbyggnad norrut har tagit fart. Det är viktigt att de kollektiva trafikförbindelserna förbättras i området. Erfarenheten från den tidigare utbyggnaden är att de stadsdelar som får spårbunden kollektivtrafik får ett lyft även då det gäller annan service. Området kring Bällstaviken är ett stadsutvecklingsområde där Stockholm, Sundbyberg och Solna samverkar. I den del som avgränsas av Karlsbodavägen, den kommande tvärbanan, Bällstaviken och i söder av Huvudstaleden planeras ca 3 000 nya bostäder och för service. Tvärbanans utbyggnad är en viktig förutsättning för att området ska få fungerande kollektivtrafiklösningar. Väster om Ulvsundaleden pågår planarbete för ett mycket stort handelsområde som när Kistagrenen av tvärbanan byggs ut kommer att få en hållplats precis i anslutning till handelsområdet.

Spårutbyggnaden medför barriärer, gatunätet i Ulvsunda industriområde påverkas i stor utsträckning och nya angöringsgator kommer att bli nödvändiga. Med tanke på arbetet med den nya stadsdel som ska växa fram måste barriäreffekten av tvärbanan genomlysas och angöringsmöjligheterna till områdena öster om tvärbane-sträckningen utredas vidare.

-Markåtkomst, ianspråkstagande av redan upplåtna områden

I Traneberg där tvärbanan kommer ut ur tunneln tas mark i anspråk som idag är upplåten, dels en tomträtt som innehas av en garageförening och dels mark som är utarrenderad av idrottsförvaltningen till Margretelundsväret AB och till Rörstrands Båtklubb. Garagelängan och ytterligare två byggnader måste rivas. I området finns

flera båtklubbar som alla kommer att påverkas då brons höjd över vattnet gör det omöjligt att ta in segelbåtar till båtplatserna längst in i viken.

Staden har sedan länge ett uppdrag att möjliggöra strandpromenader utmed Stockholms stränder, och planhandlingarna innehåller en skiss på hur detta skulle kunna se ut. En strandpromenad kommer att påverka båtklubbarna ytterligare och parallellt med att planarbetet fortskrider måste ett arbete med båtklubbarna starta i syfte att hitta lösningar som innebär att verksamheten kan fortsätta.

Genom Johannesfred och Ulvsunda industriområde följer tvärbanan de gamla industrispåren och marken tillhör staden. Den sista delsträckan utmed Karlsbodavägen tar ianspråk en stor del av gatan och innebär att en byggnad måste rivas eller flyttas samt att ett större bergparti måste sprängas bort.

-Påverkan på naturmiljön, miljökonsekvenser

Den enskilt största påverkan som projektet ger på naturmiljön är bortsprängningen av bergpartiet vid Karlsbodavägen. Den nya bergväggen måste gestaltas med omsorg. I syfte att förankra den nya bergskärningen i stadsbilden bör plats skapas för trädplantering vid bergfoten eller stadsbildafrågan lösas på något annat sätt.

Arbeten under mark och i vattenområden kräver tillstånd enligt miljöbalken. Tillståndet kommer att reglera hur mycket grundvatten som får tappas av och hur arbeten i vatten ska ske för att minimera spridning av eventuella föroreningar i bottensedimenten. Under färdigställandet kommer störningar såsom buller, damm från arbetsplatsen, byggtrafik, vibrationer vid sprängning och pålning att vara besvärande för de närboende. När tvärbanan tas i drift kommer inga av stadens riktvärden för buller, elektromagnetisk strålning eller miljökvalitetsnormer för luftkvaliteten att överskridas.

-Ansvarsfördelning för genomförandet

Vid utbyggnaden av etappen Alvik-Gullmarsplan har SL som byggherre haft ansvaret både för markåtkomst och för anslutningsarbeten mot intilliggande mark. Hit hör exempelvis nya anslutningsgator som föranleds av tvärbaneutbyggnaden. Kontoret medverkade i planprocessen och samordnade kontakterna med fastighetsägare, tomträttshavare, och övriga rättsägare. Ett genomförandeavtal upprättades mellan staden och SL som reglerade ansvaret mer i detalj.

Kontoret anser att det tidigare arbetssättet fungerade väl och är av uppfattningen att arbetet ska ske på motsvarande sätt även denna gång. Planförslagets genomförandebeskrivning har inte fördelat ansvaret på det sätt som beskrivits ovan, utan givit staden ett större ansvar för att klara anslutningsåtgärder och markåtkomst.

-Preliminär tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer antas under hösten år 2008.

Exploateringskontorets förslag till beslut

Tvärbanans utbyggnad norrut bidrar i hög grad till möjligheterna att utveckla Ulvsunda industriområde till en attraktiv stadsdel. Goda kollektiva trafikförbindelser är nödvändiga för att staden ska kunna växa. I det fortsatta arbetet är det viktigt att noga se över gatustrukturen så att angöring till, och resor mellan stadsdelar kan ske på ett rationellt sätt och utan konflikter mellan de olika trafikslagen.

Genomförandebeskrivningen bör ändras så att ansvaret för planens genomförande vilar på SL. Alla åtgärder i samband med anläggandet av tvärbanan, både inom det nya trafikområde som detaljplanen syftar till att säkerställa och inom anslutande gatu-, park-, eller kvartersmark är SLs ansvar då de föranleds av tvärbanans utbyggnad. Kontoret medverkar i planprocessen och samordnar kontakterna med de arrendatorer och rättsägare som finns inom mark ägd av staden. SL som byggherre måste lösa de markåtkomstfrågor som uppstår som följd av projektet. Ett genomförandeavtal måste tecknas mellan staden och SL som reder ut dessa frågor.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på detaljplaneförslaget med dess tillhörande tilläggsplaneförslag.

Slut