



Handläggare: Britt-Marie Alvem

Tfn: 08-508 10 449

Östermalms stadsdelsnämnd

Förslag till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen

Ladugårdsgärdet 1:9 mm, Remissvar till stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden beslutar godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss om förslag till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen.

Carina Lundberg Uudelepp
stadsdelsdirektör

Lars-Olov Norling
tf chef Kultur o Miljö

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har remitterat ett förslag till detaljplan för ny trafikplats vid Hjorthagen. Förslaget ska leda till att det framtida kapacitetsbehovet för tillkommande trafik tillgodoses. Med den gällande, laga kraftvunna planen, skulle bl a hamnanslutningen inte ha tillräcklig kapacitet och i och med detta skulle kösituationer uppstå och trafiken sprida sig in över stadsdelsområdet.

Bulleråtgärderna måste utökas så att de boende i den befintliga bebyggelsen, och då särskilt i Hjorthagen, inte störs mer än idag. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att riktvärdena för buller kommer att överskridas på flera platser under byggskedet och att bullerdämpande åtgärder på fasader ska ses över i samband med byggskedet. Det har inte varit möjligt att planskilt lösa gång- och cykeltrafiken mellan Jägmästargatan och Lidingövägen, vilket är en brist.

I förslaget beskrivs trafikplatsen som en barriär mellan Norra och Södra Djurgården men att de föreslagna trädplanteringarna skulle minska denna påverkan och förstärka spridningsmöjligheterna. Dessa planteringar kompenserar enligt förvaltningen inte i tillräcklig utsträckning det som tas bort. Förvaltningen föreslår att marken norr om vägområdet och söder om järnvägsområdet som är föreslagen för industriändamål (beteckning J) till del avsättas för plantering. I den norra delen skulle en sådan åtgärd gynna både spridningsvägen och minska kostnaden för stadsdelsnämnden genom att den branta slänten flackades ut.

POSTADRESS: BOX 24 156, 104 51 STOCKHOLM

TEL: 08-508 10 000

BESÖKSADRESS: KARLAVÄGEN 104

FAX: 08-508 10 450

E-POSTADRESS: britt.marie.alvem@ostermalm.stockholm.se

Ärendets beredning

Stadsbyggnadskontoret har remitterat ett detaljplaneärende till stadsdelsförvaltningen och begärt svar senast 2006-04-21. Svarstiden har på förvaltningens begäran framflyttats till 2006-05-02 för att ärendet ska kunna tas upp i stadsdelsnämnden.

Ärendet har beretts inom programområde Kultur och Miljö.

Ärendet har redovisats i beredningsnämnden 2006-03-07

Samråd i ärendet med handikapprådet har skett 2006-04-03.

Tidigare ställningstaganden

Ett program för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden var föremål för ett samråd under 2002. Programmet visade hur området, förutom energi och hamnanläggningar, skulle kunna inrymma ca 10 000 nya bostäder och arbetsplatser för 30 000 personer med en utbyggnadstid av minst 20 år. I förslaget redovisades även vilka trafiksystem som skulle behövas. Bland annat var Norra Länken en förutsättning.

I sitt yttrande 2002-10-24 över ovan nämnda program förordade stadsdelsnämnden bl a att trafik-, hamn-, grönstruktur- och Nationalstadsparksfrågorna var centrala.

I nämndens yttrande 2002-09-19 diskuterades hur den lokala trafiken inom Östermalms stadsdelsområde skulle påverkas av utbyggnaden i stadsutvecklingsområdet. Enligt planprogrammets trafikutredning klarar inte Östermalms gatusystem att ta emot de stora trafikströmmar som alstras av utbyggnaden. Trafikutredningen redovisade tre alternativ till lösningar som berörde Norra Länkens sträckning och utformning.

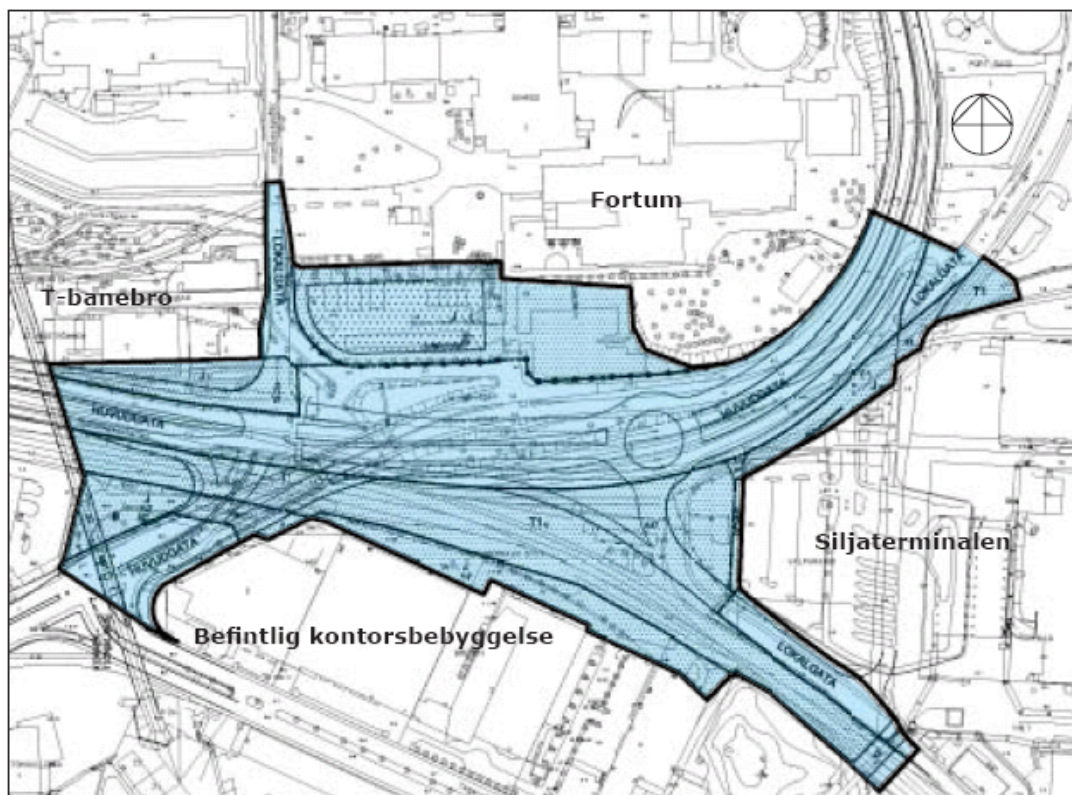
Bakgrund (Utdrag ur planbeskrivningen)

Syftet med planen är att möjliggöra en ny utformning av tidigare planerad trafikplats vid Lidingövägens anslutning till Norra Länken. Förslaget innebär en lösning i två plan med genomfart (Norra Länken) i det nedre planet, och en huvudgata (Lidingövägen) med anslutningar till hamnen, Hjorthagen och Gärdet i det övre planet. Utformningen av trafikplatsen sker i samverkan med Vägverket.

Projektbeskrivning

Förslaget till detaljplan för utbyggnad av trafikplatsen vid Hjorthagen innebär att även hamnområdet kopplas bättre och trafiksäkrare till Norra Länken. I övrigt reglerar planen markanvändning så att en bättre överensstämmelse mellan befintlig verksamhet, tomter och angränsande planer uppnås.

Planområdet omfattar 8,8 ha mark och sträcker sig ca 500 meter i öst-västlig riktning mellan Hjorthagen och Gärdet. Planområdet genomkorsas idag av Lidingövägen som går på en bro över spårområdet, som i övrigt dominerar planområdet.



Detaljplaneområde, skala 1:4000

Det nya förslaget innebär att Lidingövägens viadukt över spårområdet rivs och ersätts med en ny trafikplats vid Hjorthagen, som placeras över Norra Länken med samma riktning som ledens körbanor. Syftet med trafikplatsen är att såväl fungera som en angöring till trafiklederna Norra Länken västerut som till Lidingövägen österut och som en förbindelse i det lokala gatunätet. Inom planområdet ligger Norra Länken i dagens spårnivå på delar av det tidigare spårområdet och trafikplatsen ca sju meter över nuvarande marknivå.

Trafikplatsen utgörs av två korsningspunkter som förbinds via en huvudgata med två körfält i vardera riktningen. Den västra korsningen utgörs av en signalreglerad fyrvägs korsning med anslutningar mot Hjorthagen och Lidingövägen i riktning mot Valhallavägen. Den östra korsningen utgörs av en cirkulationsplats med anslutning mot Södra Hamnvägen.

Den nya trafikplatsen kräver mindre utrymme norr om trafikleden, vilket lämnar utrymme för att återföra gatumark inom gällande detaljplan till industriändamål. Detta innebär att ett parkeringsdäck kan byggas på parkeringsplatsen sydväst om Värtaverket. Den nya trafikplatsen kommer att upplevas som en mer samlad anläggning än i den gällande planen. De idag så tydliga höjdskillnaderna vid Lidingövägen kommer delvis att suddas ut, och de ur kulturmiljö mycket skyddsvärda byggnaderna Värtaverket och "Villan" kommer inte att skymmas av trafikplatsen.

Bostadsbebyggelsen i angränsande områden, Gärdet och Hjorthagen, ligger högt placerad i landskapet och har ett öppet bebyggelsemönster med gröna ytor mellan husen.

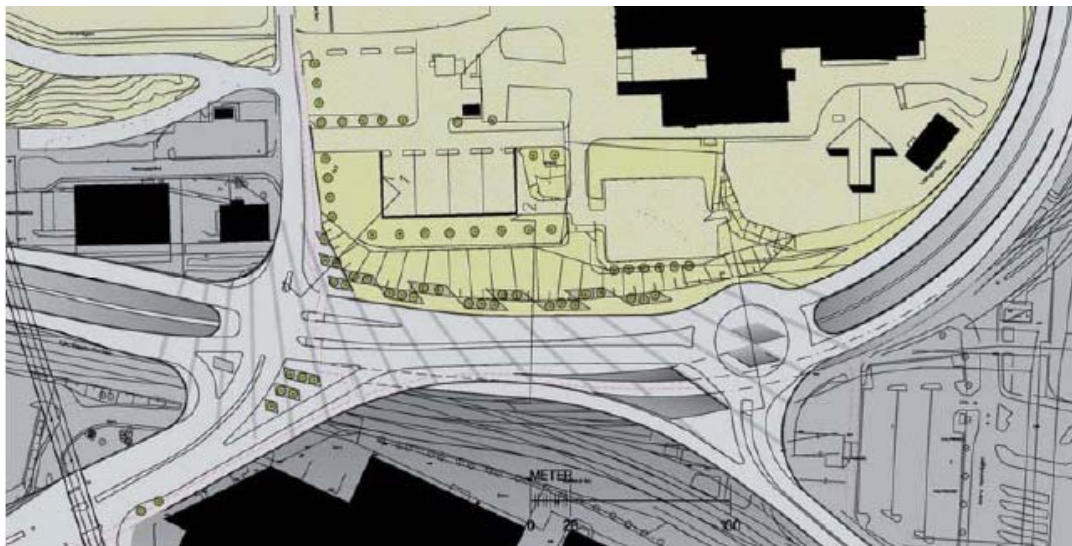


Illustration av trafikplatsen, övre plan

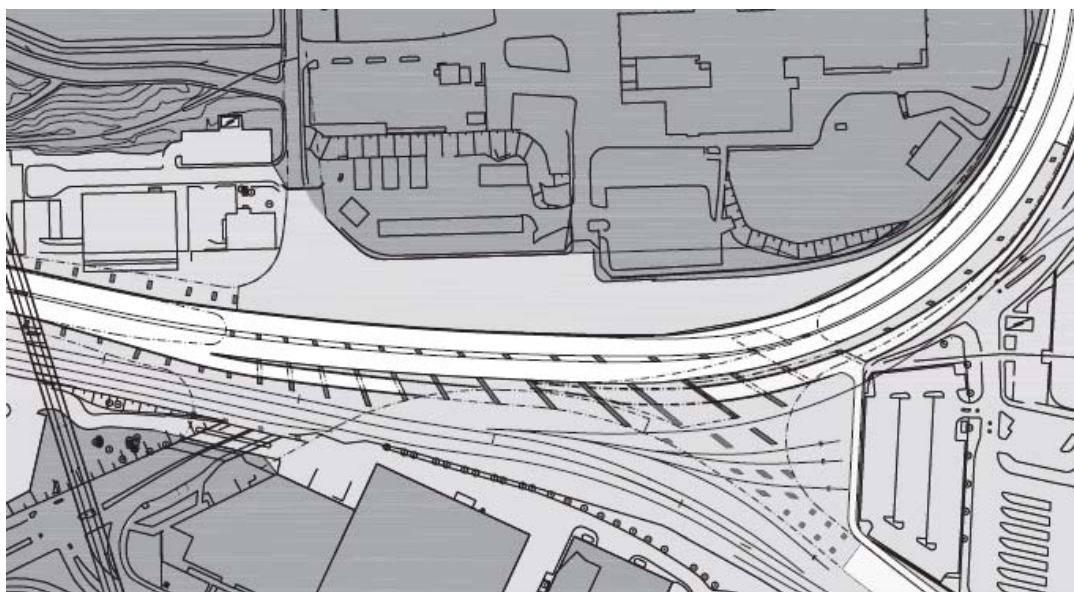


Illustration av trafikplatsen, undre plan

Trafikplatsen kommer att utgöra en väl synlig anläggning i stadslandskapet. Tanken är att den ska utgöra en stadsmässig koppling, en plats med urban karaktär, över dalgången mellan Hjorthagen och Gärdet. Trafikplatsen har därför utformats med generösa markytor kring körytorna och en tydlig markbearbetning med ett övergripande mönster som ska vara överordnat trafikplatsens funktionella utformningsförutsättningar.

Trafik

Prognoser har gjorts för trafikmängderna i den nya trafikplatsen år 2015. I dessa har räknats med en begränsad exploatering i stadsutvecklingsområdet mellan Hjorthagen och Loudden. Norra länken väntas väster om trafikplatsen ha 80 000 fordon/dygn och fortsättningen öster om den, på Lidingövägen, ca 63 000 fordon/dygn. Trafikplatsen belastas framför allt av trafik till och från Lidingövägen söderut, ca 52 000 fordon/dygn. Vid Jägmästargatan väntas knappt 4000 fordon/dygn och på Södra Hamnvägen ca 14 000 fordon/dygn närmast trafikplatsen. Mellan de båda korsningarna i trafikplatsen väntas knappt 32 000 fordon/dygn. Ramperna mot Norra länken uppskattas tillsammans få ca 35 000 fordon/dygn och motsvarande mot Lidingövägen ca 20 000.

Spårområdet byggs över med vägbroar vid Lidingövägens och Södra Hamnvägens anslutningar. Utformningen av den nya trafikplatsen innebär att det överbyggda området över spåren utökas och att den fria höjden över spåren i vissa delar av förslaget minskas jämfört med trafikplatsens utformning i gällande detaljplan.

Möjligheten att cykla säkert mellan Lidingö och innerstaden har säkrats genom separat cykelbana på trafikplatsens södra sida. Dubbelriktade gång- och cykelbanor anläggs söder om körbanorna på den nya trafikplatsen med fortsättning längs Lidingövägen mot Ropsten samt på den östra sidan av Södra Hamnvägen, på den östra sidan av Lidingövägen och ett stycke längs Jägmästargatan. Gång- och cykelbanan mellan Jägmästargatan och Lidingövägen söder om trafikplatsen korsar trafikplatsens västra korsning i plan. Söder om cirkulationsplatsen skapas en plan-schild korsning där gång- och cykeltrafiken leds i tunnel under anslutningen mot Södra Hamnvägen. Detta är i enlighet med Stockholms cykelplan.



Vy över den nya trafikplatsen från Siljanterminalen

Miljökonsekvenser

För planen har det tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Vid en sammanvägning av miljöaspekter bedöms detaljplanen inte medföra betydande miljöpåverkan enligt de kriterier som anges i MKB-förordningen. Det främsta skälet till detta är att planförslaget i förhållande till genomförande av nu gällande detaljplan, innebär en mycket liten förändring när det gäller miljömässig påverkan.

Trafiken i trafikplatsen och på omgivande väg och gatunät beräknas bli stor. Detta kommer att bidra till att luftkvaliteten försämras jämfört med dagsläget liksom att bullernivåerna kommer att öka. En utbyggnad enligt gällande plan skulle dock kunna innebära att luftkvaliteten kan försämras ytterligare vid de kösituationer som då förväntas uppstå. Vidare innebär planförslaget att en något större mängd dagvatten än idag kommer att omhändertas i avsättningsmagasin med recipient Lilla Värtan. Tidigare och pågående verksamheter ger anledning att befara omfattande markföroreningar.

Bostäderna i Hjorthagen kommer att påverkas av buller från Norra Länken och trafikplatsen men även från tunnelbanan och Lidingövägen. Trafikplatsen kommer framförallt att påverka bebyggelsen i Hjorthagens sydöstra hörn. Bullerskydd i form av bullerskärmar kommer att placeras längs Norra Länken väster om tunnelbanebron och på ramperna från Norra Länken väster om Jägmästargatan för att minska störningarna.

På sträckan sker farliga transporter. I förhållande till den gällande planen bedöms den nya trafikplatsen innebära viss minskning av risker eftersom en bättre dimensionerad trafikplats och enklare anslutningar till hamnen ger minskad risk för olyckor.

Även om ytor som redan är ianspråktaga för trafikändamål idag används för utbyggnaden av trafikplatsen innebär det att en del vegetation som idag växer längs vägar, parkeringsytor och inom spårområdet måste tas bort. För att kompensera detta och för att inte öka den biologiska barriärverkan mellan Hjorthagen och Gärdet innehåller förslaget till detaljplan skyddsbestämmelser för vegetation. Inom planområdet finns få inslag av värdefull vegetation, men området gränsar mot värdefulla lövskogsbiotoper och både Värtaverket och Hjorthagsparken ingår i spridningsvägen mellan Norra och Södra Djurgården. På Värtaverket finns inslag av lövträd, bland annat en allé med almar, samt en grupp exotiska barrträd.

I kv Nimrod innebär planändringen att skyddet för den rad med almar som finns i gällande plan tas bort. Bakgrunden är att träden bedöms ha dåliga förutsättningar att klara sig på sikt på gataalmsjukan. Delar av den grupp med värdefulla barrträd, bl a douglasgran, som finns inom planområdet skyddas i den nya detaljplanen.

Anläggandet av den nya trafikplatsen innebär risk för ökad barriäreffekt på spridningsvägen mellan Norra och Södra Djurgården. Trädplanteringar vid trafikplatsen bidrar däremot till att stärka spridningssambandet.

Gällande detaljplan och Översiktsplanen för Stockholm

Huvudsakligen omfattas planområdet av gällande detaljplan för Norra Länken (93002A) som vann laga kraft 1996-10-24 och anger trafikområde/huvudgata och järnvägsområde på större delen av området. En förutsättning för den då projekterade lösningen var att Österleden skulle komma att byggas inom en snar framtid. Den föreslagna planen fungerar utan att ovan nämnda led byggs.

Den detaljpanelagda trafikplatsen vid Hjorthagen är underdimensionerad i förhållande till nu aktuella förutsättningar varför revideringar behöver göras. Utredningar har påvisat behov av en utökning av trafikplatsen för att denna bättre skall kunna betjäna hamnområdet.

Översiktsplanen för Stockholm, ÖP 99, innehåller reservat för utbyggnad av Norra Länken. I reservatet redovisas att Norra Länkens anslutning mot Lidingövägen går i dagen en kort sträcka på Storängsbotten. Angränsande område från Husarviken till Loudden är i översiktsplanen angivet som stadsutvecklingsområde för blandad stadsbebyggelse. Området används idag i huvudsak för hamn, energi och industriändamål men under senare år har nya typer av näringsliv intresserat sig för området och en del byggnader och mark har fått ny användning.

Norra Länken

Vägverket har upprättat och fastställt en arbetsplan för hela Norra Länkens sträckning. Arbetsplanen är för närvarande överklagad till regeringen, liksom den sista erforderliga detaljplanen för delen Norrtull-Roslagstull. Vägverket planerar byggstart för länken under 2006 och att den öppnar för trafik 2014. Norra Länken är till största delen tunnelförlagd för sträckan Nortull-Roslagstull till Lidingövägen, förutom sträckan intill Storängsbotten och länkens anslutning till Lidingövägen. Leden går i dagen 300 meter väster om planområdet, varefter den stiger mot nuvarande marknivå. Norra Länkens läge i den nya detaljplanen överensstämmer med läget enligt fastställd arbetsplan.

Samråd

Samråd hålls 2006-04-06. Förslaget finns utställt i Tekniska nämndhuset, Hjorthagens bibliotek och på medborgarkontoret i Fältöversten t o m 2006-04-21.

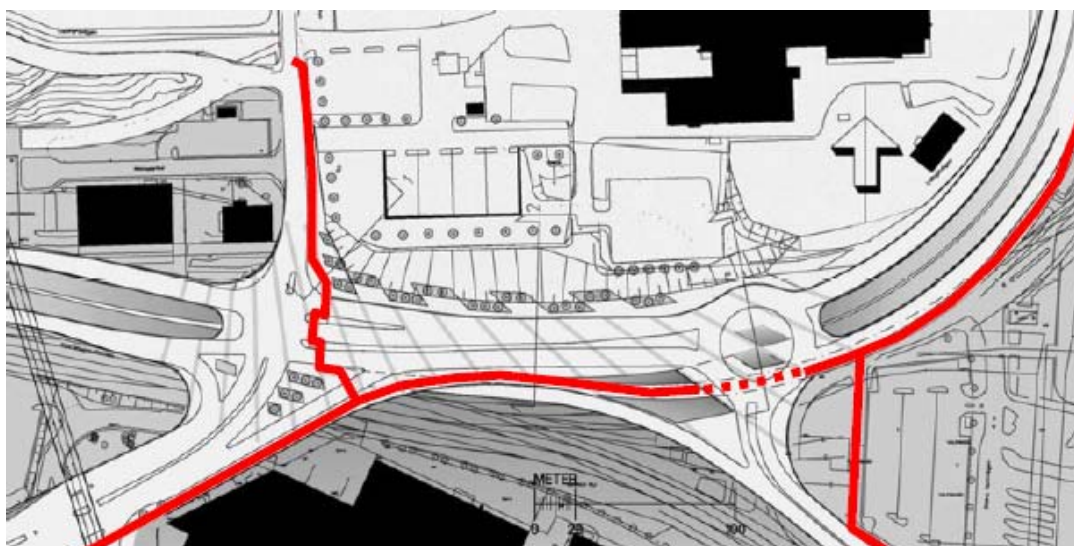
Förvaltningens synpunkter

Det remitterade förslaget till detaljplan för utbyggnad av trafikplatsen vid Hjorthagen ska leda till att det framtida kapacitetsbehovet för tillkommande trafik från stadsutvecklingsområdet tillgodoses. Med den gällande, laga kraftvunna planen, kommer bland annat hamnanslutningen inte ha tillräcklig kapacitet och i och med detta kan kösituationer uppstå och trafiken sprida sig in över stadsdelsområdet. Detta framfördes också av stadsdelsnämnden i remissvaret på programsamrådet.

Det är viktigt att trafikplatsen fungerar långsiktigt utan de trafiklösningar som diskuterades i programmets trafikutredning. .

Bulleråtgärderna måste utökas så att de boende i den befintliga bebyggelsen och då särskilt i Hjorthagen inte störs mer än idag. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att riktvärdena för buller kommer att överskridas på flera platser under byggskedet och att bullerdämpande åtgärder på fasader ska ses över i samband med byggskedet.

Stadsdelsnämnden kommer att stå för driften av trafikplatsens övre plan, och Vägverket för driften av det undre. Vägverket kommer, efter Norra Länkens invigning, att ha ansvar för den del av Lidingövägen som ligger öster om trafikplatsen.



Principer för gång och cykelförbindelser i den nya trafikplatsen

Stadsdelsnämnden har sedan årsskiftet 2006 ansvar för driften av de regionala gång- och cykelbanorna, som är föreslagna i planen.

Under de olika remissarbetena med planering av stadsutvecklingsområdet har stadsdelsnämnden flera gånger framfört att kopplingen mellan Hjorthagen och Gärdet/övriga Östermalm måste stärkas. Det gäller såväl hur människorna kan röra sig i området som hur spridningsvägarna mellan Nationalstadsparkens olika delar tillgodoses.

Det har i trafikplatsen inte varit möjligt att planskilt lösa gång- och cykeltrafiken mellan Jägmästargatan och Lidingövägen, vilket är en brist. I det fortsatta arbetet med planeringen av Norra Djurgårdsstaden måste en sådan lösning komma till stånd någonstans mellan trafikplatsen och den plats där Norra Länken kommer upp i markplanet.

I förslaget beskrivs trafikplatsen som en barriär mellan Norra och Södra Djurgården men de föreslagna trädplanteringarna skulle förstärka spridningsmöjligheterna. Förvaltningen menar att detta inte är tillräckligt. Dessa planteringar kompenserar inte i tillräcklig utsträckning det som tas bort. Förvaltningen föreslår att marken norr om vägområdet och söder om järnvägsområdet som är föreslagen för industriändamål (beteckning J) till del avsätts för plantering. I den norra delen skulle en sådan åtgärd gynna både spridningsvägen och minska kostnaden för stadsdelsnämnden genom att den branta slänten fläckades ut. Förvaltningen anser att markkontorets pågående arbete med hur spridningsvägarna ska stärkas, t ex genom ekodukter, ska redovisas.

Den växtlighet som i det nya planförslaget skyddas av beteckningen n1 (befintliga träd får endast fällas vid olycksrisk), har inget skydd i den gällande planen. I verkligheten blir det dock ofta så att träden ändå fälls i byggnationsskedet. Planteringen består till största delen av barrträd, bl a av douglasgran och inom staden är barrträdsplanteringar unika, varför de borde ses som ytterligt skyddsvärda. Beträffande almallén som föreslås tas ner, anser förvaltningen att rätt beslut har fattats på almsjukan.

Handlingarna finns på stadsbyggnadskontorets hemsida:

http://planer.sbk.stockholm.se/SBKPlanTemplates/SBKPlanView____8033.aspx

SLUT

Bilagor

1. Planbeskrivning för trafikplats vid Hjorthagen.
2. Förslag till ny detaljplan för trafikplats vid Hjorthagen.
3. Gällande detaljplan för trafikplats vid Hjorthagen.