



Handläggare: Göran Westberg
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 273 61
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2002-09-13

Dnr 02-370-2446

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Trafikplan för Sundbyberg, remiss

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Sundbybergs förslag till ny trafikplan omfattar fyra olika utvecklingsscenarier. Med undantag för nollscenariet föreslås en rad åtgärder vilka har som gemensam målsättning att minska trafiken i och genom centrala Sundbyberg.

Kontoret anser att en viktig förutsättning för att kunna förändra trafiksituationen i Sundbyberg är en utbyggnad av Tritonbron. Om genomfartstrafik i Sundbyberg försvåras kommer det att få effekter på bl.a Stockholms huvudvägnät. Kontoret föreslår mot denna bakgrund att ett samarbete inleds mellan Solna, Sundbyberg och Stockholm om trafikfrågorna innefattande en utbyggnad av Tritonbron inklusive studier av olika etapplösningar. Beträffande Tvärbanans utbyggnad norr ut från Alvik hänvisar kontoret till kommunstyrelsens ställningstagande att förordna en spårdragning via Rinkeby.

UTLÅTANDE

Sundbybergs stad har utsänt förslag till trafikplan på remiss till bl.a Stockholms stad. Inom staden har ärendet remitterats till gatu- och

fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast 2002-09-13. Gatu- och fastighetsnämnden har erhållit förlängd tid till 2002-10-01.

Remissen

Kommunfullmäktige i Sundbybergs stad antog i januari 2001 en ny översiktsplan för staden. Samhällsbyggnadsförvaltningen i Sundbyberg har efter detta fått i uppdrag att fördjupa och vidareutveckla trafikfrågorna i en ny trafikplan som avses ersätta nuvarande plan från 1980.

Planförslaget innehåller fyra olika utvecklingsscenarier för trafiken inom Sundbyberg med bl.a. regionala trafikfrågor som E 18, Tvärbanas förlängning från Alvik mot nordväst, Huvudstaleden och kapacitetsförstärkning av järnvägen genom Sundbyberg. Horisontår för planeringen är 2015. I scenario 0 föreslås inga åtgärder. I Scenario 1, upprustning, föreslås åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på huvudvägnätet för bil- och busstrafik. Det övergripande GC-nätet separeras från huvudnätet. Scenario 2, bilfritt centrum, innehåller åtgärder som syftar till att vinna andra kvaliteter än framkomlighet för biltrafik. Scenariot inriktas på att prioritera oskyddade trafikanter i centrum, öka kollektivtrafikresandet bl.a. genom hög framkomlighet för busstrafiken och minskad genomfartstrafik genom Sundbyberg. Beträffande scenario 3 föreslås åtgärder som syftar till att minska genomfartstrafikens negativa effekter. Detta innebär att låga hastigheter eftersträvas hos motorfordon genom fysiska åtgärder i gatumiljön. Med låg hastighet kan biltrafik blandas med gång- och cykeltrafik. Scenarierna sägs kunna ses som ett urval av möjligheter och ett sätt att belysa dess konsekvenser. Stadsbyggnadsförvaltningen uttalar att någon av de två senare scenarierna/strategierna bör väljas för stadens framtida utveckling.

Sundbybergs sammanfattning av trafikplaneförslaget bifogas.

Kontorets synpunkter

Vägrafik

Samhällsbyggnadsförvaltningen har på ett tydligt sätt presenterat förslag till miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder i främst de centrala delarna av Sundbyberg. I de av samhällsbyggnadsförvaltningen förordade scenarierna förutsätts Tritonbron utbyggd. Kontoret delar förvaltningens syn att bron är en viktig förutsättning för att kunna förändra trafiksituationen i Sundbyberg. Den har även stor betydelse för avlastning av Bällstavägen i Mariehäll. Den planerade bron anknyter till såväl Stockholms som Solnas huvudgatunät. För en fullt utbyggd Tritonbro krävs att bron ingår som en del i Huvudstaleden mellan Ulvsunda och Karlberg. Finansieringsfrågan för detta objekt är inte löst och några statliga medel kan inte påräknas inom överskådlig tid. Ett första steg i utbyggnaden kan vara Tritonbron. Kontoret vill föreslå att Tritonbron bör bli föremål för studier med etapplösningar samt överläggningar mellan de tre berörda kommunerna.

I trafikplaneförslaget framhålls att genomfartstrafiken i Sundbyberg är betydande och svår att förändra. Förhållandet beskrivs med följande citat

”trafiken i nordväst-sydostlig riktning har inget egentligt regionalt vägalternativ”

Om genomfartstrafiken omleds förbi centrala Sundbyberg kommer bl.a. Ulvsundavägen i Stockholm och Enköpingsvägen genom Sundbyberg och Solna få bära ökad trafik. Konsekvenserna av en sådan förändring har inte belysts eller diskuterats i Sundbybergs scenarier.

Vid planeringen av nya E18 mellan Rinkeby och Kista har frågan om en lokal vägförbindelse vid sidan om leden inte bedömts som nödvändig. Kontoret anser dock att tillkomsten av Stora Ursvik, som ny stor stadsdel, motiverar en lokalförbindelse till Kista. Även förbindelserna mellan Rinkeby och Stora Ursvik måste få en godtagbar lösning.

GC-trafiken föreslås i planförslaget få ökad vikt med nya separata GC-vägar. Kontoret anser att inriktningen är bra och föreslår att Stockholm och Sundbyberg gör en översyn med regionalt perspektiv av förbindelserna över den gemensamma kommungränsen.

Sammanfattningsvis anser kontoret att i det fortsatta arbetet med trafikplanen är det värdefullt om ett samarbete kan komma till stånd mellan Solna, Stockholm och Sundbyberg om trafikfrågorna särskilt som inte en fullt utbyggd Tritonbro-Huvudstalet kan påräknas inom överskådlig tid.

Spårtrafik

I planförslaget redogörs för utbyggnaden av Tvärbana Norr med en gren till Kista och en annan gren till Solna station med en fortsatt sträckning och anslutning till Lidingöbanan. I SL:s studie på bangrenen till Kista redovisas två alternativa spårdragningar på sträckan mellan Solvalla och Kista. Spåralternativen på delsträckan skiljer sig genom att följa Ulvsundavägen och passera Rinkeby respektive dras igenom Rissne och den planerade stadsdelen Stora Ursvik i Sundbyberg. Stockholms kommunstyrelse har uttalat att utbyggnad av Kistagrenen bör prioriteras med en spårdragning via Rinkeby med syfte att uppnå förbättrade förbindelser mellan de södra och norra stadsdelarna på Järvafältet d.v.s. Rinkeby och Kista.

I trafikplanen redogörs för alternativa förslag till förstärkning av järnvägskapaciteten genom Sundbyberg. Med detta avses en under markförläggning av fyra genomgående järnvägsspår i den sträckning som spåren har idag genom Sundbyberg. Mot bakgrund av den relativt höga kostnad som projektet beräknas medföra ifrågasätts om inte annan lösning bör prövas för de två tillkommande spåren genom Sundbyberg.

SLUT