



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

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2009-09-15

## Detaljplan för del av kv. Magneten m.m. i Ulvsunda industriområde. Svar på remiss

### Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återopa trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Mats Fager  
Enhetschef

### Sammanfattning

Trafikkontoret har på remiss fått ett förslag till detaljplan för en spårvägsdepå m.m. i södra delen av Ulvsunda industriområde. I planförslaget redovisas också en avstängning av Johannesfredsvägen för biltrafik och av Ekbacksvägen för all trafik.

Kontoret anser vid en samlad bedömning att Johannesfredsvägen helst inte bör stängas av för biltrafik.

Johannesfredsvägen är en viktig skolväg. Bl.a av detta skäl bör gång- och cykeltrafik kunna fortsätta att följa dagens gena sträckning längs vägen via en passage under spåren. Detaljplanen bör förtydligas i detta avseende.



Kontoret har inget att invända mot den föreslagna avstängningen av Ekbacksvägen.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa detta utlåtande.

### **Remissen/planförslaget**

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt förslag till detaljplan för en spårvägsdepå i kv Magnetten med närmaste omnejd i Ulvsunda industriområde, S-Dp 2008-17117-54, för yttrande senast 2009-08-31. Stadsbyggnadskontoret har medgivit en förlängning av remisstiden till 2009-09-15.

Detaljplan för Tvärbana Norr mellan Alvik och Bällsta bro antogs av kommunfullmäktige 2009-06-15. Banan avses från Alvik och norrut löpa i tunnel under Traneberg och på bro över Ulvsundasjön. Genom Ulvsunda industriområde löper den i det utrymme som i etapper frigjorts vid nedläggningen av ett industrispår, se bilagd karta, för att sedan vid Bällsta bro ansluta till Sundbyberg och Solna.

Syftet med planförslaget för kv Magnetten är att skapa byggrätter för en depå för tvärbanans spårvagnar. Två stora vagnhallar behöver byggas för uppställning och service. Spårutrymmen och konsekvensåtgärder på kringliggande gatunät ingår också i planen.

Planområdet är beläget i södra delen av stadsdelen Ulvsunda industriområde alldeles norr om Ulvsundasjön. Inom planområdet finns idag ett antal mindre industribyggnader och skjul förutom delar av Johannesfredsvägen och Ekbacksvägen.

Då Ekbacksvägens sydligare delar behöver inrymmas i depåområdet föreslås den stängas av norrifrån med vändplan på en yta som idag används för parkering. Vändplaneytan omvandlas därmed från kvartersmark till gata medan ca 250 meter gata söder därom görs om till kvartersmark och till en mindre del till park.

Ett genomförandeavtal för utbyggnaden av tvärbanan mellan Alvik och Bällsta bro har under året träffats mellan staden och landstinget/SL. Då avtalet tecknades var en förutsättning att depån skulle utföras i två våningsplan. Detta medförde, vilket också anges i avtalet, att spåren skulle passera på en bro över Johannesfredsvägen. En annan, mindre god, konsekvens av att ha depån i två

våningsplan var att hållplatsen då av tekniska skäl måste ges ett undanskynt och ganska svåråtkomligt läge inne i industriområdet (vid planområdets norra gräns).

Efter tecknandet av avtalet har SL av ekonomiska skäl och stadsmiljöskäl sänkt depån till ett våningsplan. Det är denna utformning som avspeglas i det föreliggande planförslaget. Den nya utformningen innebär att spåren inte längre kan passera på bro över Johannesfredsvägens nuvarande höjdläge. Spåren föreslås istället att passera vägen på en ca 2.5 m hög bank. Denna höjdsättning betingas av närheten till bron över Ulvsundasjön med dess krav på viss segelfri höjd över vattnet och kravet på att den i planen föreslagna hållplatsen måste ligga så gott som plant. SL:s projektledning föreslår av projektekonomiska skäl att Johannesfredsvägen skall stängas av för biltrafik och att gång- och cykeltrafiken skall passera under spåren i ett läge sydost om perrongerna (se plankartan). Dessa tankar återspeglas också i den föreslagna planbestämmelsen för område "T1", dock att gång- och cykeltunneln inte är låst till något särskilt läge inom bestämelseområdet. En tänkbar förläggning av tunneln illustreras i planförslaget.

Den del av Johannesfredsvägen som tas bort vid en avstängning överförs i planförslaget från gatemark till parkmark. Delen mellan Björkbacksvägen och Ekbacksvägen redovisas dock som parkering på kvartersmark.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Planförslaget innehåller flera delar som berör stadens funktion som väghållare. Kontoret anser generellt att med hänsyn till spårvägsprojektets mycket stora samhällsbetydelse kan vissa inskränkningar i andra trafikslags framkomlighet behöva accepteras för att projektet skall kunna genomföras på ett tekniskt och ekonomiskt fullgott sätt. Inskränkningarna får dock inte bli större än att bil-, buss- och gång- och cykeltrafiken kan fortsätta att fungera utan oacceptabla konsekvenser.

#### *Johannesfredsvägen*

I förslaget till detaljplan ingår en bestämmelse som innebär att området T1 kan passeras av en gång- och cykeltunnel. Bestämmelsen innebär därmed att området inte kan genomkorsas av biltrafik.



### Biltrafik

Den föreslagna avstängningen av Johannesfredsvägen är enligt kontorets bedömning inte okontroversiell. En avstängning skulle få både positiva och negativa konsekvenser.

En positiv effekt blir att trafiken (drygt 3000 fordon per dygn) minskar längs den skolväg som Johannesfredsvägen utgör. För bostadsområdet vid Björkbacksvägen minskar också vägens barriärverkan ner mot Ulvsundasjön.

Den utglesning av gatunätet som avstängningen innebär medför framför allt att bostadsområdet Johannesfred bara får en tillfart från huvudvägnätet mot dagens två. I Johannesfred bor ca 1500 personer. De fordon från Johannesfred som idag trafikerar sträckan blir hänvisade via Voltavägen till kringliggande huvudgator. De tvingas därmed att passera den hårt belastade signalkorsningen Ulvsundavägen – Norrbyvägen. En särskild studie som utförts inom ramen för projektet visar dock att tillskottet ryms i korsningens kapacitetsreserv, även om den med detta till stor del tas i anspråk.

SL anför att en nedgrävning av Johannesfredsvägen under spåren blir så dyr, främst beroende på befintliga stora vattenledningar, att den inte kan inrymmas i den redan hårt ansträngda budgeten för spårvägsprojektet. SL har dock inte närmare redovisat utformning och kostnader för en sänkning av vägen.

Om Johannesfredsvägen stängs av för biltrafik måste det inom ramen för projektet anordnas en väl tilltagen vändplan på norra sidan om spåren. För SL:s insatsbussar måste det också skapas en vändyta ungefär där Johannesfredsvägen och Ekbacksvägen idag möts.

Med hänsyn till redovisade omständigheter anser kontoret sammantaget att Johannesfredsvägen helst inte bör stängas av för biltrafik.

### Gång- och cykeltrafik

I planförslaget ingår en gång- och cykeltunnel som en planbestämmelse för området T1. Tunnelns exakta läge inom T1 anges inte.

Johannesfredsvägen är en viktig skolväg. Det innebär att en högklassig gång- och cykelförbindelse alltid måste finnas, inte bara till den nya hållplatsen utan även mellan bostadsområdet vid Björkbacksvägen och området Johannesfred (där skolan ligger). En sådan förbindelse är också av stor betydelse från mer allmän

synpunkt, för att hålla ihop områdena med varandra. Förbindelsen måste vara gen och uppfylla höga krav på säkerhet och trygghet.

Kontoret anser att gång- och cykelförbindelsen, för att uppfylla kraven ovan, bör löpa i Johannesfredsvägens nuvarande sträckning. Det är således inte acceptabelt att, såsom SL föreslår, förlägga förbindelsen på södra sidan av perrongerna mot stranden. En ytterligare fördel med en förläggning vid Johannesfredsvägen skulle vara att den kommande gång- och cykelförbindelsen från bron över Ulvsundasjön skulle få en smidig anslutning mot både hållplatsen och gång- och cykelförbindelsen längs Johannesfredsvägen. Den på plankartan illustrerade slingan ("bro") skulle därmed bli obehövlig.

Gång- och cykelvägen måste vara fyra meter bred och passagen under spåren måste vara ljus och luftig.

Kontoret anser att planen enligt ovan bör förtydligas vad gäller gång- och cykelpassagens läge.

#### Parkering

Den i planförslaget inlagda parkeringen på nuvarande Johannesfredsvägen kommer av allt att döma att behöva utgå, då den även i fortsättningen kommer att behövas för buss- och kanske biltrafik. Kontoret har inga synpunkter på detta.

#### *Eckbacksvägen*

Kontoret har inget att invända mot att ca 250 m av Eckbacksvägen överförs till kvartersmark. Den föreslagna vändplanen i planområdes norra del måste vara så stor att den motsvarar den tunga trafikens behov.

#### *Ekonomi*

En igenläggning av Eckbacksvägen och Johannesfredsvägen (som dock i så fall förutsätts ersättas av en gc-väg) kan bedömas minska stadens kostnader för drift och underhåll med ca 100 00 kr per år. Att inte bygga den nämnda gc-slingan innebär en besparing för staden i investeringsbudgeten på cirka fem mnkr.

#### *Miljö och tillgänglighet*

Ett framgångsrikt genomförande av spårvägsprojektet innebär miljövinster genom en viss överflyttning av trafikanter från bil till spårväg. Den största miljöfördelen kan dock vara att spårvägen ger förutsättningar för en kraftfull utbyggnad av bostäder i Ulvsunda industriområde, som får anses vara mycket centralt beläget i regionen.



Drygt 1000 kvm grönya ianspråktas av den nya spåranläggningen. Om Johannesfredsvägen stängs av blir detta kompenserat genom att gatumark omvandlas till parkmark.

Spårväghållplatsen förutsätts utföras med full tillgänglighet för alla trafikantkategorier. Detta blir en förbättring gentemot dagens förhållande med busstrafikering.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande. Kontoret föreslår också att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

**Slut**