

PM 2002 RIII (Dnr 2333/02)

Remiss om trafikplan för Sundbyberg

Remiss från Sundbybergs stad

Remisstid 30 september 2002

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att som svar på remissen om trafikplan för Sundbyberg överlämna denna
promemoria.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Sundbybergs stad har bl.a. till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till trafikplan för Sundbyberg. Sammanfattning i *bilaga 2*.

Remisser

Utredningen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden. För gatu- och fastighetsnämndens del är ärendet framskrivet på grundval av kontorsutlåtande.

Gatu- och fastighetskontoret delar Sundbybergs stads syn att Tritonbron 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.

Stadsbyggnadsnämnden anser det inte för troligt att Huvudstaleden – Tritonbron kan vara färdigutbyggd till år 2015, och att alternativa scenarier bör studeras. Enköpingsvägens funktion bör inte tonas ner för mycket, utan den måste förbli en huvudgata.

Mina synpunkter

Genom Sundbybergs geografiska läge får ändringar och åtgärder i dess trafiksystem omedelbara och väsentliga konsekvenser även för Stockholms stad. Jag anser det därför vara positivt att Stockholms stad i ett tidigt skede får ha synpunkter och kommentarer till de olika scenarier som utvärderas i fråga om konsekvenser av planerna.

Det är av speciellt stor vikt att Stockholm och Sundbyberg kommer överens om de regionala trafiklösningar som bl.a. utgör förutsättningarna för trafikplanens scenarier. Ett exempel på detta är hur tvärbanan mellan Ulvsunda och Kista skall dras. Tvärbanan måste på ett genuint sätt sammanbinda Rinkeby med 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.

Jag vill avslutningsvis påpeka att om genomfartstrafiken omleds förbi centrala Sundbyberg kommer bl.a. Ulvsundavägen i Stockholm få bära ökad trafik. Detta måste absolut utredas noggrannare.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

att som svar på remissen om trafikplan för Sundbyberg överlämna denna promemoria.

Stockholm den 3 oktober 2002

STEN NORDIN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

I likhet med trafikplanens sammanfattning delar vi uppfattningen att biltrafiken bör begränsas. Endast då kan antalet olyckor minskas och drägliga boendemiljöer skapas. Trafikplanen bör utformas utifrån nationella, regionala och lokala miljömål, samt miljökvalitetsnormernas restriktioner.

ÄRENDET

Sundbybergs stad har bl.a. till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till trafikplan för Sundbyberg.

REMISSER

Rapporten har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden. För gatu- och fastighetsnämndens del är ärendet framskrivet på grundval av kontorsutlåtande.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 13 september 2002 är i huvudsak av följande lydelse.

Kontorets synpunkter

Vägtrafik

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 trafikplanförslagen. Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att genomfartstrafiken i Sundbyberg är betydande och svår att förändra. Förhållandet beskrivs med följande citat ”trafiken i nordväst-sydöstlig 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-Huvudstaled kan påräknas inom överskådlig tid.

Spårtrafik

I planförslaget redogörs för utbyggnaden av Tvärbanan 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.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt under sitt sammanträde den 5 september 2002 att som svar på remissen överlämna och återropa kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av *Eie Herlitz* (mp), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Dick Urban Vestbro* (v), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteuttåtande av den 14 augusti 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter

Genom Sundbybergs geografiska läge får åtgärder i dess trafiksystem väsentliga konsekvenser för trafiken i omgivande delar av Stockholm och Solna. Stadsbyggnadskontoret ser det som mycket positivt att man i trafikplanen i ett första skede arbetar med olika scenarier som utvärderas ifråga om sina konsekvenser, men saknar samtidigt en redovisning av trafik- och miljökonsekvenserna för gatunätet inom Stockholm. Ju mer genomfartstrafiken förhindras i Sundbyberg desto mer trafik kommer istället att nyttja bl a Ulvsundavägen. Kontoret föreslår därför ett utvidgat samarbete med Stockholm i det fortsatta arbetet med trafikplanen.

En samsyn mellan Sundbyberg och Stockholm måste också nås när det gäller de regionala trafiklösningar som bl a utgör förutsättningar för trafikplanens scenarier. Stockholm och Sundbyberg måste komma överens om hur tvärbanan mellan Ulvsunda och Kista skall dras. Som Stockholm tidigare påpekat i sitt remissvar på den fördjupade översiktsplanen för Stora Ursvik måste tvärbanan på ett gent sätt sammanbinda Rinkeby med Kista. Vidare är en omstigningsstation mellan tvärbanan och järnvägen vid Solvalla nödvändig på sikt och en förutsättning är då att järnvägen får fyra spår på denna sträcka. Sundbyberg, Stockholm, SL och Banverket bör snarast gemensamt utreda hur en sådan spårbreddning kan åstadkommas som ett första steg i en fyrspårslösning på hela järnvägssträckningen mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

Stockholm, Solna och Sundbyberg är överens om att Tritonbron – Huvudstaleden är ett projekt som gynnar trafiksituationen i alla tre kommunerna. Projektet är emellertid mycket kostnadskrävande – säkert över 2 mdr kr. Enligt Stockholmsberedningens förslag har vägutbyggnader för ca 34 mdr kr dessutom prioriterats högre än Huvudstaleden för planeringsperioden fram till år 2015. Tillgängliga statliga medel för större väginvesteringar i länet för denna period kan i nuläget bedömas ligga mellan 10 och 13 mdr kr. Kontoret ifrågasätter realismen i antagandet att Huvudstaleden – Tritonbron kan vara utbyggd till år 2015. Scenarier för Sundbybergs trafiksystem utan Tritonbron – Huvudstaleden bör därför också studeras. Som påpekades av staden vid remissen om Stora Ursvik krävs bl a en bro för såväl bil- som gång- och cykeltrafik över nya Ulvsundavägen för att Stora Ursvik bättre skall kunna integreras med närliggande stadsdelar. Vidare får inte Enköpingsvägens funktion tonas ned alltför mycket utan den måste få förbli en huvudgata.

RESERVATIONER M M

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Eie Herlitz (mp) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

- att till delar instämma i stadsbyggnadskontorets remissvar,
- att i övrigt framföra följande rekommendationer till Sundbybergs Stad:

- ? Avbryta all planering av Tritonbron
- ? Förvandla Enköpingsvägen till en ren stadsgata (t.ex. av typ boulevard) utan genomfartstrafik när den nya leden E18 – Kymlingelänken är klar.
- ? Avsätta utrymme för Tvärbanans Solna-Bergshamragren intill järnvägen mellan Ulvsundaleden och Sundbybergs Station, ge utrymme för en egen bro för spårvägen över järnvägsområdet öster om stationen samt avsätta utrymme för en helt avskild och reserverad bana mellan bron över järnvägen och fram till Frösundaleden.
- ? Förbereda för en spårvägstunnel mellan Bällsta Bro – Sundbybergs Station, allt enligt det tidigare alternativ som framförts för Tvärbanans dragning av SL (Snabbspårväg Norr – alternativ 2; 1997), i det fall att Landstinget väljer att satsa på en alternativ sträckning av Tvärspårvägen i ett östligare läge (Ulvsunda – Bällsta Bro – Sundbybergs Station), i
- ? ~~kommande planer.~~

Det är viktigt att Sundbyberg med all kraft satsar på primära åtgärder för att minska bilandelen och öka kollektivandelen av resorna. Läget centralt i regionen gör att miljöbelastningen både i Stockholm och i Solna beror till en viss grad av Sundbybergs agerande i trafikpolitiken. Målet bör vara – precis som nämnden förordar för sitt eget ansvarsområde, Stockholm – att den totala biltrafiken i regionens centrala delar minskas kraftigt, helst halveras. Därför bör inte Tritonbron byggas då den ger mer bilkapacitet, något som – historiskt sett – har visat sig bara leda till att ännu fler väljer att använda bil i stället för kollektiva färdmedel, tills man når en ny kapacitetsbristsituation. Samma sak gäller den stora investering som E18 - Kymlingelänken utgör. Detta får inte leda till att bara ny kapacitet tillkommer och att i framtiden om trängsel uppstår bilisterna väljer den gamla Enköpingsvägen så att miljö- och barriärproblemen åter blir vad de är idag. Därför måste aktiva åtgärder som borttagande av körfält, hastighetsbegränsning till 30km/t, starkt fotgängar- och kollektivtrafikprioriterade trafiksignaler, ev. avstängning av all trafik i ett avsnitt av vägen (innebär omledning vid sidan av vägen), etc, etc tillgripas för att Enköpingsvägen i princip endast skall bli intressant att använda för trafikanter till angränsande områden. Nämnden har tidigare förordat en sträckning av nya Tvärbanan från Ulvsunda genom den s.k. "Mariehällstriangeln" (bl.a. kv. Baltic) och därefter delning till en gren mot Kista och en gren mot Sundbyberg. Sundbybergsgrenen bör i så fall – som redan skisserades i utredningar under 90-talet – följa järnvägen fram till stationen, för att därefter på en egen bro korsa spårområdet och vidare fortsätta på eget utrymme parallellt med Eriksbergsvägen och Grängsgatan fram till Frösundaleden. Ett senare alternativ har dock senare framförts, där spårvägen från Ulvsunda går intill Karlsbodavägen, korsar Bällstaån och går vidare som gatuspårväg i Sundbyberg fram till stationen. Detta alternativ har dessutom ett underalternativ, där man går i tunnel från Bällsta Bro fram till Sundbybergs Station. Nämnden anser att det är synnerligen viktigt att Tvärbanan verkligen blir en snabbspårväg, annars kommer inte bilisterna att välja den. I dag tillämpas hastighetsbegränsning till endast 30km/t för gatuspårväg (Hammarby Sjöstad). Principen bör därför vara att banan skall vara planskild utom intill hållplatser där korsningar i plan kan tillåtas.

Särskilt uttalande gjordes av Dick Urban Vestbro (v) enligt följande.

I likhet med trafikplanens sammanfattning delar vi uppfattningen att biltrafiken bör begränsas. Endast då kan antalet olyckor minskas och drägliga boendemiljöer skapas. Trafikplanen bör utformas utifrån nationella, regionala och lokala miljömål, samt miljö kvalitetsnormernas restriktioner.