

Utlåtande 2009: RIII (Dnr 311-857/2009)

Detaljplan för Tvärbana Norr i stadsdelarna Traneberg, Ulvsunda, Ulvsunda Industriområde och Mariehäll, Dp 2007-36057-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Detaljplanen för Tvärbana Norr i stadsdelarna Traneberg, Ulvsunda, Ulvsunda Industriområde och Mariehäll, Dp 2007-36057-54, antas.

Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 14 juni 2007 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för Tvärbana Norr med anslutning till Kistagrenen. Förslaget innehåller ca 3,5 km tvärbana ovan mark och två broar samt flera stationer och ombyggnader av befintliga gator.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Under åren fram till 2030 beräknas Stockholms invånarantal växa till en miljon människor i kommunen och närmare tre miljoner i den omgivande regionen. För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planera för framtiden

och lära av de misstag som begåtts tidigare. Utbyggnaden av Tvärbanan är ett av de viktigaste infrastrukturprojekten i vår region och ännu ett steg på vägen bort från de historiska misstag som gjordes i samband med att spårvagnen nästan helt bannlystes från våra gator 1967.

Att bygga städer på bilens och inte människornas villkor kom att visa sig vara ett misstag. Istället för att anpassa staden till trafiken måste trafikplaneringsstrategier utformas som baseras på stadens, d.v.s. människornas villkor. Utvecklingen i vår omvärld har länge rört sig i denna riktning och de senaste 30 åren har hundratals nya spårvägssystem öppnats i europeiska och amerikanska städer. Idag växer spårvägstrafiken i alla tillväxtregioner i världen där man satsar på att bygga täta, miljövänliga städer.

Själva idén med tvärbanan och andra snabbspårvägar, som till exempel *Stadtbahn* i Karlsruhe och Kassel, är att den går lokalt på gatorna i vissa avsnitt och sedan tar sig fram snabbt andra sträckor på egen banvall. En viktig faktor för att detta ska falla väl ut är att tvärbanan ges signalprioritering för att undvika att spårvagnarna fastnar vid stoppsignaler. De urbana kvaliteter spårväg i blandtrafik tillför gör att Tvärbanan Norr bör gå på så många lokala gator som möjligt. Inom Stockholms gränser vill vi se blandtrafik på Karlsbodavägen. Ett urbant gaturum, som i den lyckade förebilden Gröndal, är en viktig förutsättning för en positiv utveckling av den nya stadsdel som kommer att växa fram i Ulvsunda. Eftersom planen tillåter både blandtrafik och separering får ett slutgiltigt ställningstagande sammanväga olika aspekter såsom bl.a. trafikanalys, stadsmässighet och kulturhistoriska kvaliteter. Det är också viktigt att banans kringanläggningar håller en hög arkitektonisk klass och därför måste bron över Ulvsundasjön utformas lågt och smäckert och bör förses med gång- och cykelbana.

Min förhoppning är att utbyggnaden av tvärbanan kommer att bidra till att människor som idag ser bilen som sitt enda möjliga transportmedel nu äntligen nås av ett konkurrenskraftigt, urbant alternativ. Tvärbanan Norr kommer att vitalisera en rad stadsdelar och samtidigt förbättra tvärförbindelserna avsevärt. Efter årtionden på undantag är det glädjande att se hur spårvagnar åter kommer att knyta samman städerna Stockholm, Solna och Sundbyberg. Spårvagnens betydelse i den idé om en tätare, tryggare och miljövänligare stad som kallas *promenadstaden* är stor och kommer i framtiden växa ytterligare.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta med planbestämmelser

3. Planbeskrivning
4. Genomförandebeskrivning
5. Samrådsredogörelse
6. Utställningsutlåtande

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* (s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Spårtrafiken bör gå i blandtrafik på Karlsbodavägen. Då minskar behovet av att bredda väg- och banområdet. På detta sätt värnas Café Hemgården och naturen, samtidigt som hastigheten dämpas. Genom blandtrafik skapas dessutom större urbana kvaliteter, precis som i det lyckade exemplet Gröndal.

Spårvagnsdepåns lokalisering till Magnet 6 är inte optimal, men utreds just nu. Om andra fastigheter kan ses som fullgoda och lämpligare alternativ för depåverksamheten måste hänsyn tas till detta i detaljplanen.

Bron över Ulvsundasjön bör utformas lågt och smäckert och förses med gång- och cykelbana.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Detaljplanen för Tvärbana Norr i stadsdelarna Traneberg, Ulvsunda, Ulvsunda Industriområde och Mariehäll, Dp 2007-36057-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Kristina Alvendal

Ylva Tengblad

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 14 juni 2007 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för Tvärbana Norr med anslutning till Kistagrenen. Förslaget innehåller ca 3,5 km tvärbana ovan mark och två broar samt flera stationer och ombyggnader av befintliga gator.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009 godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal (m), vice ordföranden Teres Lindberg (s), Inger Koch (m), Peter Jönsson (m), Tomi Liljeqvist (m), Per Hagwall (m), Abit Dundar (fp), Göran Oljeqvist (kd), Arhe Hamednaca (s), Hasan Dölek (s), Jan-Olof Gustavsson (s), Cecilia Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

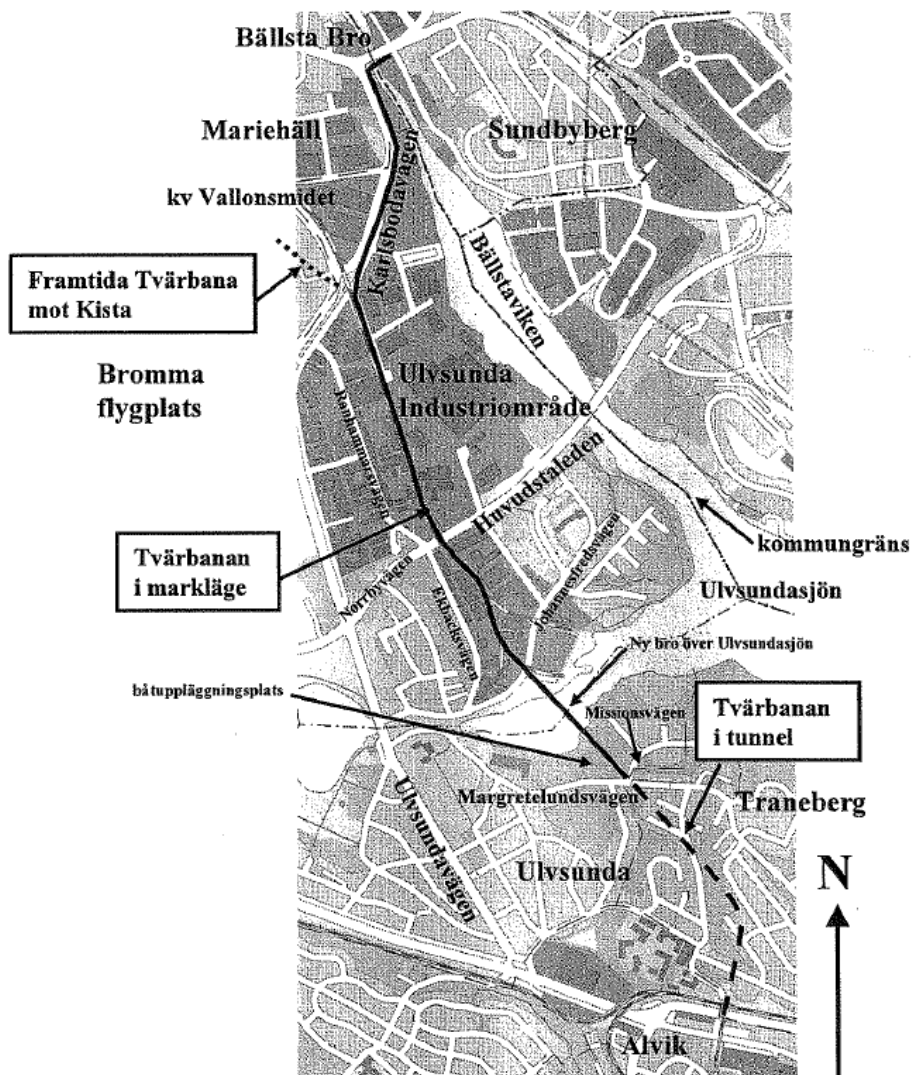
Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 14 juni 2007 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för Tvärbana Norr med anslutning till Kistagrenen.

Förslaget innehåller ca 3,5 km tvärbana ovan mark och två broar samt flera stationer och ombyggnader av befintliga gator.

Många boende önskar en annan dragning runt Ulvsundaviken förbi Ulvsunda Slott. Några boende önskar en station vid Margretelundsvägen samt vid Huvudstaleden/Norrbyvägen. Eftersom förslaget även berör bebyggelse utmed Karlsbodavägen har önskemål förts fram att inte göra intrång på fastigheter och grönområden och då speciellt Café Hemgården.

De flesta remissinstanser är positiva till tvärbanan. Några vill att större omsorg läggs på de nya broarna och att två gamla hus bevaras eller flyttas inom närområdet.

Stadsbyggnadskontoret anser att planen kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.



Utlåtande

Ärendet avser att kunna bygga en tvärbana/spårväg mellan Alvik och Bällsta Bro.

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 14 juni 2007 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för Tvärbana Norr med anslutning till Kistagrenen.

Stadsbyggnadskontoret har därefter arbetat fram ett samrådsmaterial som varit föremål för remissbehandling och efter bearbetning även utställning.

Samrådsförslaget

Planförslaget har varit på plansamråd/remiss under tiden 30 november 2007 till 31 januari 2008. Förslaget innehöll ca 3,5 km tvärbana ovan mark och två broar samt flera stationer och ombyggnader av befintliga gator.

Eftersom planförslaget berörde flera båtklubbar hade många synpunkter kommit in om detta. De flesta önskade en annan dragning runt Ulvsundaviken förbi Ulvsunda Slott. Några boende önskade en station vid Margretelundsvägen samt vid Huvudstaleden/Norrbyvägen. Eftersom förslaget även berörde bebyggelse utmed Karlsbodavägen hade önskemål förts fram att inte göra intrång på fastigheter och grönområden och då speciellt beakta Café Hemgården. Bromma stadsdelsnämnd önskade att den nya Ulvsundabron dras öster om båtclubbarna. Länsstyrelsen önskade en utförligare beskrivning av översvämningsriskerna och ett tydliggörande av bullersituationen.

Flera boende och representanter för båtclubbarna önskar en annan dragning av tvärbanan förbi Ulvsunda Slott.

De flesta remissinstanser är positiva till tvärbanan. Bromma stadsdelsnämnd säger att stor omsorg ska läggas på Ulvsundabrons utformning och höjd. Bron bör läggas öster om båtclubbarna. Strandpromenaden utmed Ulvsundasjön bör studeras noga så man undviker konflikter med båtclubbarna. SL skriver att lägena för hållplatser, likrik-tarstationer och teknikhus måste studeras mer i detalj senare. Kulturförvaltningen anser att Café Hemgården ska bevaras. Om flyttning blir aktuell bör placering ske i närområdet. Skönhetsrådet ser positivt på tvärbanan men man måste lägga mer arbete på den arkitektoniska utformningen av bron över Ulvsundasjön. Det gamla godsmagasinet i kv. Magneten liksom Café Hemgården bör stå kvar. Går ej detta kan flytt ske inom närområdet. Miljö- och hälsoskydds-nämnden anser att man måste uppmärksamma markföroreningar på båtvarvet, inom industriområdet och Ulvsundasjön.

En sammanfattning av alla inkomna skrivelser och stadsbyggnadskontorets kommentarer finns i samrådsredogörelsen. De kompletta skrivelserna finns i planakten.

Utställningsförslaget

Planförslaget har varit utställt under tiden 3 september till 1 oktober 2008. För mer information och stadsbyggnadskontorets kommentarer, se utställningsutlåtandet. Flera skrivelser har inkommit som berör båtclubbarnas verksamhet och strandpromenaden samt Café Hemgården. De kompletta skrivelserna finns i akten.

Länsstyrelsen har inget att erinra.

Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats till Järnvägsplanen. Ett utdrag samt kommentarer anpassade till detaljplanen finns redovisad i planbeskrivningen. De miljökonsekvenser som redovisas är främst intrång i grönmark utmed Karlsbodavägen, markens egenskaper utmed sträckan, de nya broarnas konsekvenser (Ulvsundabron och nya Ballstabron) för omgivningen, markföroreningar inom båtvarvet och industriområdet, översvämningsrisker och skredrisker, buller och vibrationer från tvärbanan samt trafiksäkerhetsrisker och störningar under arbetstiden.

Ekonomi och genomförande

Avtal har upprättats mellan staden och SL angående tvärbanans trafikanläggningar (Tvärbanan Norr, Solnagrenen) och depåverksamheter (depå Ulvsunda). Avtalen ska godkännas av kommunfullmäktige, SL:s styrelse och landstingsfullmäktige. Avtalen reglerar genomförandet, ansvarsfrågor och ekonomi m.m.

Delar av tvärbanan beräknas kunna påbörjas under 2009 och hela anläggningen ska vara klar för drifttagande under 2013.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför godkännandet

Att lägga om tvärbanan förbi Ulvsunda Slott med en annan tunnelsträckning eller att gå utmed Margretelundsvägen är inte tekniskt möjligt. Dessutom kommer en lågbro inne i Ulvsundaviken att försvåra möjligheterna att göra en strandpromenad. Stadsbyggnadskontoret avvisar detta förslag. Planen medger en station vid Margretelundsvägen. Stadsbyggnadskontoret delar de boendes uppfattning att stationen borde vara klar då tvärbanan tas i drift.

Café Hemgården måste rivras eller flyttas eftersom Karlsbodavägens kapacitet annars inte kommer att räcka då tvärbanan byggs ut. Ett godsmagasin från 1908 i fastigheten Magneten 6 måste rivras eller flyttas eftersom den nya Ulvsundabron kommer att ta mark på denna plats, (se bild A) Förslaget att låta tvärbanan gå på en högbro över båtvarvet är ej möjligt eftersom erforderlig bergtäckning inte kan fås i Traneberg för tunneln.

Ett annat förslag är att låta tvärbanan gå på bro öster om båtklubbarna. Detta förslag har också studerats och är inte heller möjligt eftersom tunneln då måste gå så djupt under befintliga hus och industriområde att lutningen blir för brant för tvärbanan.

Stadsbyggnadskontoret anser att planen kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

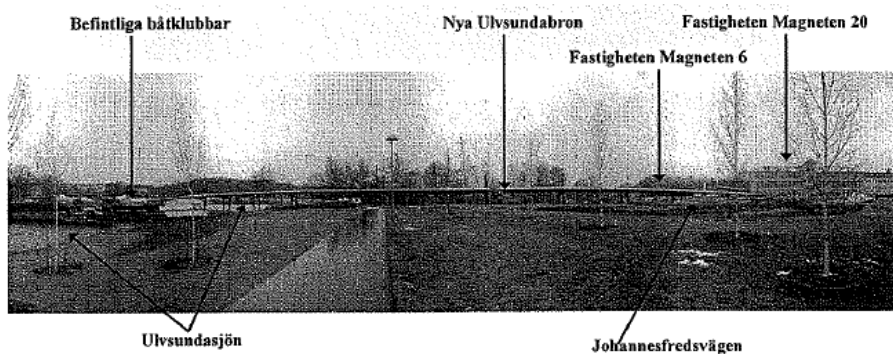


Bild A: Vy från kv. Rostugnen mot väster med Nya Ulvsundabron inlagd som bildmontage

Källa: Järnvägsplanen, SL

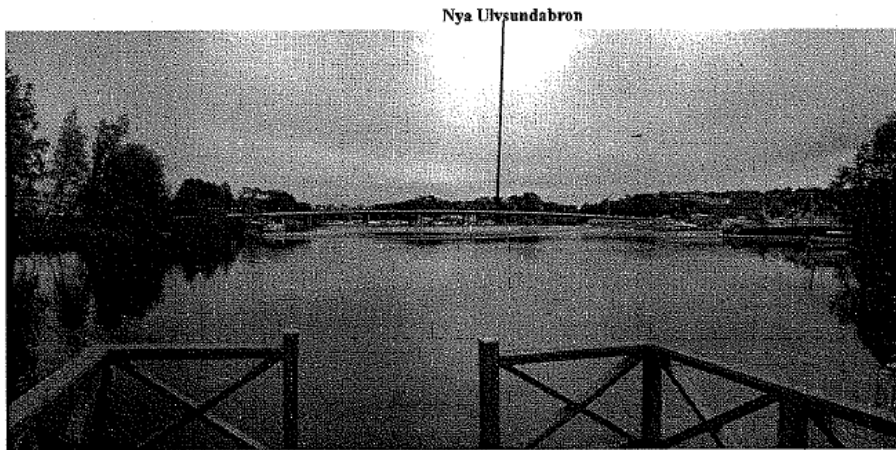


Bild B: Vy från Ulvsunda slott med nya Ulvsundabron inlagd som bildmontage
Källa: Järnvägsplanen, SL



Bild C: Vy från Bällstaån med nya spårvägsbron inlagd som bildmontage
Källa: Järnvägsplanen, SL

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal (m), vice ordföranden Teres Lindberg (s), Inger Koch (m), Peter Jönsson (m), Tomi Liljeqvist (m), Per Hagwall (m), Abit Dundar (fp), Göran Oljeqvist (kd), Arhe Hamednaca (s), Hasan Dölek (s), Jan-Olof Gustavsson (s), Cecilia Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v) enligt följande

Spårtrafiken bör gå i blandtrafik på Karlsbodavägen. På detta sätt värnas Café Hemgården och naturen, samtidigt som hastigheten dämpas. Genom blandtrafik skapas dessutom större urbana kvaliteter, precis som i det lyckade exemplet Gröndal.

Spårvagnsdepåns lokalisering till Magneten 6 är inte optimal, men utreds just nu. Om andra fastigheter kan ses som fullgoda och lämpligare alternativ för depåverksamheten måste hänsyn tas till detta i detaljplanen.

Bron över Ulvsundasjön bör utformas lågt och smäckert och förses med gång- och cykelbana.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande

Centerpartiet är mycket positivt till utbyggnaden av tvärbanan. Vi ställer oss också, med ett undantag, bakom den huvudsakliga dragningen av Tvärbana Norr. Anledningen till att vi inte fullt ut känner oss komfortabla med planerna är placeringen av vagnsdepån vid Ekbacksvägen i Ulvsunda.

Depån ligger mycket nära bostadshuset i området och konsekvenserna för de boende blir så stora att vi starkt ifrågasätter lokaliseringen. Centerpartiet anser därför att en annan lokalisering för depån bör sökas, exempelvis på andra sidan av Norrbyvägen/Huvudstaleden.