



Kontaktperson

Tobias Johansson
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 266 56
tobias.johansson@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2006-10-17

Britt-Marie Salmén
Gatuavdelningen, Norra distriktet
Telefon: 08-508 273 40
britt-marie.salmen@tk.stockholm.se

Samrådsförslag till Översiktsplan för Nationalstadsparken - stockholmsdelen. Remiss

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande

Göran Gahm
tf. trafikdirektör

Anette Scheibe

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit del av *Förslag till översiktsplan för Nationalstadsparken, stockholmsdelen* för yttrande senast den 1 november 2006.

Översiktsplanen innebär ingen fördjupning i detalj avseende vilka projekt som är möjliga att genomföra inom nationalstadsparken i en framtid. Dessa bedömningar får göras när eventuella projekt aktualiseras. Kontorets främsta synpunkter gäller den målkonflikt som kan uppstå vid stadens expansion i närområden samt möjligheter att minska trafikstörningar inom nationalstadsparken. En diskussion om lokala störningar kontra konsekvenserna för nationalstadsparken i ett helhetsperspektiv bör föras. Av förslaget bör framgå tydligare vilka områden som kan fungera som tillfälliga

etableringsytor vid en eventuell utbyggnad av Östlig förbindelse. Vidare bör förtydligas möjligheten att bygga spårväg i befintlig gatumark.

Betydelsen av nationalstadsparkens vattenområden samt en strävan att på sikt kunna genomföra en strandpromenad längs Nationalstadsparkens alla stränder bör framhållas bättre.

Remissen

Trafikkontoret har fått samrådsförslag till översiktsplan för Nationalstadsparken, stockholmsdelen, för yttrande senast den 1 november 2006.

Till detta tjänsteutlåtande har bifogats en sammanfattning 10 sidor (bil. 1), samt fullständiga samrådsförslaget (bil. 2).

Samrådsförslaget består av en rapport samt en separat karta. Som komplement till samrådsförslaget finns också en skrift *Historiska landskap – Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården* som beskriver området historik och utveckling fram till idag. Denna är framtagen gemensamt med Solna stad som tar fram motsvarande översiktsplan för nationalstadsparken. Samrådsförslaget finns även tillgängligt på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk.

Syftet med översiktsplanen för Nationalstadsparken är att tydliggöra innebörden av lagen för Nationalstadsparken så att lagen för Nationalstadsparken tillämpas på ett sätt som ger skydd åt bevarandebeståndet och ändå medger nödvändiga förändringar och kompletteringar till gagn för området som helhet.

Efter samrådsprocessen och ställningstagande i stadsbyggnadsnämnden ska planen slutligen behandlas i kommunfullmäktige.

Allmänt om förslaget

Översiktsplanens övergripande mål och inriktning är ”att bevara och vidareutveckla Nationalstadsparken som ett levande historiskt landskap i staden och i regionen.” Trafiknämndens ansvar är i första hand att minska trafikstörningar såsom barriäreffekter och buller där det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Om trafik sägs att ”Stadens avsikt är att det övergripande trafiksystemet ska kunna fortsätta utvecklas med hänsyn till en effektiv fungerande stad, framkomlighet och möjligheterna att minska trafikens miljöstörningar”.

Förslaget till översiktsplan för Nationalstadsparken utgår dels från dagens förhållanden och dels från ett framtidsperspektiv på Nationalstadsparken i staden. Framtidsperspektivet visar hur Stockholm växer och regionens

utveckling runt Nationalstadsparken med blivande stadsutvecklingsområden i såväl Stockholm som i Solna.

Huvudstrukturen i planförslaget utgörs av park- och naturområden, vattenområden, bebyggda och anlagda områden samt områden för infrastrukturanläggningar. För tio områden inom Nationalstadsparken görs en särskild fördjupning utifrån områdenas huvudsakliga karaktär. För varje del preciseras förslag till markanvändning och vägledning för framtida beslut. För respektive del lämnas också en mer utförlig redovisning av området med frågeställningar kring planering för bevarande och utveckling.

Kontorets synpunkter

Sammantaget ger samrådsförslaget en bra och tydlig redovisning av de ramar som ska gälla för parken i sin helhet och för de olika delområdena. Kontoret har följande synpunkter.

Trafikfrågor

Översiktsplanen innebär inga nya ställningstaganden för eller emot trafikprojekt i, eller i anslutning till Nationalstadsparken.

Kontoret identifierar en tydlig målkonflikt mellan en strävan till icke trafikstörd miljö inom nationalstadsparken och att i dess omedelbara närhet planera för trafikleder och utbyggnad av stadsutvecklingsområden. Av utbyggnaden av stadsutvecklingsområdena följer att det ska vara möjligt att planera för en god trafikförsörjning och hitta utbyggbara kopplingar och sträckningar inom område som ingår i Nationalstadsparken för det res- och transportbehov som genereras. Denna målkonflikt skulle kunna utvecklas i förslaget.

Norra länken kommer att innebära stora fördelar för nationalstadsparken men länken kommer samtidigt att bli känslig för framkomlighetsstörningar. Det kommer inte att finnas något annat alternativ än Lidingövägen-Valhallavägen. Kontoret vill understryka vikten av att i framtida trafikutredningar i dessa områden pröva trafiksystemets kapacitet noggrant och göra en bedömning av risken för att framkomlighetsproblem uppstår samt dess konsekvenser. Kontoret menar att en diskussion bör föras om lokala störningar kontra konsekvenserna för nationalstadsparken i ett helhetsperspektiv. Även om avvägningar ska göras i senare planeringsskeden, kan det omnämnas tydligare.

Angående reservat för en eventuell östlig förbindelse har Vägverket genomfört en förstudie samt tidigt samråd för östlig förbindelse. Förutom trafikplats vid Lindarängsvägen finns alternativa och kompletterande anslutningar till Valhallavägen respektive Lidingövägen. Alla är inte i detalj redovisade i förslaget. Oavsett läge kommer trafikbelastningen på

matningsgatorna till dessa anslutningar öka. Det kommer dock vara utformningen av dessa gator som avgör vilka trafikstörningar som faktiskt uppstår. För att inte försvåra en eventuell utbyggnad måste det vara möjligt att upplåta tillfälliga etableringsytor i nödvändiga lägen tills utbyggnad är genomförd, eller till dess att beslut tagits om att ytorna inte behövs för detta ändamål.

Spårlösningar för kollektivtrafiken i Stockholms innerstad och stadsutvecklingsområdena kan komma att göra anspråk på gator för stadsspårvägstrafik inom Nationalstadsparken. Som exempel kan nämnas Lindarängsvägen som kan komma i fråga för spårbunden kollektivtrafik. För förslaget till översiktsplan gäller generellt att möjligheten att bygga spårväg i befintlig gatumark bör förtydligas. Förslag till båttransporter kan lyftas fram.

Kontoret noterar att bristande gång- och cykelförbindelser konstateras i förslaget, särskilt i avsnitt om Nationalstadsparkens entréer och passager. Det är önskvärt att dessa brister illustreras på en karta. Ett cykelstråk utmed Baron Rålamb's väg finns inte redovisat. Det är en länk mellan universitetet och KTH samt Gärdet (studentbostäder). Stråkets betydelse kommer sannolikt att öka när Norra Länken öppnas och Baron Rålamb's väg och Björnäsavägen stängs. Stadsutvecklingsområdena Värtan – Frihamnen och Husarviken ligger på bekvämt cykelavstånd till innerstaden. Det är viktigt att planera för cykelstråk som tål stora cykelflöden.

Läsbarheten och förståelsen kan underlättas om samrådsförslaget kompletteras med en illustration som visar de olika väg/spårreservatens läge och kopplingar sinsemellan samt till befintligt vägnät, i likhet med redovisningen för regionala cykelleder.

Parkfrågor

De redovisade s.k. lugna zonerna är relevanta idag. Vid framtida exploateringar kan det bli ändrade förutsättningar i syfte att uppnå bättre tillgänglighet och säkerhet ur olika aspekter. Detta bör framgå av texten. De angränsande områdena kommer då också att kräva intensivare skötsel genom ökat slitage.

På flera ställen omnämns betydelsen av "Stadens front mot vattenrummen", vilket är mycket viktigt för Stockholm. Detta bör förtydligas för exempelvis Evenemangsstaden, där anläggningar tar delar av vattenrummet i anspråk. Kravet på en sammanvägning av olika intressen för att uppnå kriterier för "Stadens front mot vattenrummen" kan redovisas tydligare.

En strävan till att på sikt kunna genomföra en strandpromenad längs Nationalstadsparkens alla stränder bör framhållas bättre.

I områdena Bellevue och Kaknäs som ägs av staden förstärks parklandskapet. Det är stadsdelsnämnderna för Norrmalm respektive Östermalm som har ansvaret för dessa områden. Bensinstationstomten vid Norrtull ingår i planeringen av Norra Stationsområdet, och planeras som sportpark i syfte att ersätta vissa funktioner som idag finns i Bellevueområdet. Länsstyrelsen har ett sammanhållande ansvar för upprättande av skötselplaner eller motsvarande. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att olika kompetenser får delta i detta arbete för att belysa frågeställningarna kring skötsel och funktion så heltäckande som möjligt.

Slutsatser

Översiktsplanen innebär ingen fördjupning i detalj avseende vilka projekt som är möjliga att genomföra inom nationalstadsparken i en framtid. Dessa bedömningar får göras när projekt aktualiseras. Kontorets främsta synpunkter gäller den målkonflikt som kan uppstå vid stadens expansion i närområden samt möjligheter att minska trafikstörningar inom nationalstadsparken. En diskussion om lokala störningar kontra konsekvenserna för nationalstadsparken i ett helhetsperspektiv bör föras. Av förslaget bör framgå tydligare vilka områden som kan fungera som tillfälliga etableringsytor vid en eventuell utbyggnad av Östlig förbindelse. Vidare bör förtydligas möjligheten att bygga spårväg i befintlig gatumark.

Vattenområdenas betydelse samt en strävan till att på sikt kunna genomföra en strandpromenad längs Nationalstadsparkens alla stränder bör framhållas bättre.

Kontoret föreslår

Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande

SLUT