



Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Naturskyddsföreningen i Solna Sundbyberg

2003-05-19

Stadsarkitektkontoret
Solna stad
171 86 Solna

Synpunkter på fördjupad översiktsplan Västerjärva - Ulriksdalsfältet

Området kring Ulriksdals station är från regional synpunkt ett mycket bra läge för en ganska intensiv exploatering. Om Stockholmsregionens befolkningstillväxt i första hand kan kanaliseras till denna typ av lägen blir det lättare att dämpa regionens samlade miljöpåverkan. En sådan utveckling gör det möjligt att stärka underlaget för från miljösynpunkt effektiva försörjningssystem (kollektivtrafik, energiförsörjning, detaljhandel, m m) samtidigt som man kan slå vakt om och ge många människor nära tillgång till den regionala grönstrukturen. Alternativet, och den stora risken från miljösynpunkt, är att den eventuella expansionen istället sker genom en utglesning, baserad på ett ökat bilberoende, försämrat underlag för kollektivtrafik och effektiva försörjningssystem och en högre grad av exploatering av den regionala grönstrukturen.

Det nya förslaget till fördjupad översiktsplan innebär i flera avseenden förbättringar jämfört med samrådsversionen:

- Gränsdragningen har samordnats med planerade naturreservat
- Bebyggelsegränsen på Ulriksdalssidan har flyttats längre från Överjärva gård
- Utrymme för livsmedelshallar har definierats på ömse sidor av Ulriksdals station

De viktigaste återstående bristerna är

Kollektivtrafikproblematiken. I förslaget finns inga idéer om långsiktiga lösningar på behovet av kapacitetsstarka, kollektiva tvärförbindelser genom området. Frågan om Tvärbanans utbyggnad berörs endast i form av några markeringar i utkanten av några kartskisser. Utgångspunkten förefaller vara att Tvärbanan ska dras från Solna C till utkanten av Ulriksdalsfältet och vidare till Bergshamra. En sådan lösning är dels otillfredsställande från trafiksynpunkt (bl a saknas anknötning till pendeltågsstationen vid Ulriksdal), men dessutom sannolikt helt orealistisk såvida man inte samtidigt vidtar en rad andra infrastrukturåtgärder.

Att dra tvärbanan i ett nytt läge, parallellt med nuvarande Bergshamravägen är t ex sannolikt oförenligt med miljöbalkens regler om nationalstadsparken. En förutsättning för en dragning till Bergshamra är därför att man antingen drar banan i nuvarande Bergshamravägen (vilket i sin tur förutsätter att någon form av ny vägförbindelse etableras, t ex en vägtunnel Kista-Danderyds kyrka) eller att Tvärbanan förläggs i tunnel (vilket förefaller orimligt dyrt).

Den rimliga, långsiktiga lösningen är, enligt våra föreningar, att en ny tunnelbana anläggs mellan Bergshamra och t ex Sundbyberg med station vid bl a Ulriksdal. En helhetlig kollektivtrafiklösning förutsätter då att Tvärbanan dras vidare från Solna C till Ulriksdals pendeltågsstation. Den nya översiktsplanen bör baseras på att en sådan lösning är möjlig och garantera att denna principlösning inte försvåras.

Frågan om områdets kollektivtrafikförsörjning är långt ifrån löst. Ett betydligt bättre underlag krävs innan planeringsprocessen kan drivas vidare.

Behovet av viadukter under E4-an och stambanan. I materialet nämns i förbigående att det vore önskvärt om E4-an och stambanan förlades på broar vid passagen över Igelbäcken. Nuvarande



Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Naturskyddsföreningen i Solna Sundbyberg

lösningar innebär att områdena på ömse sidor om dessa bågge trafikanläggningar är närmast helt isolerade från varandra. En viaduktlösning skulle innebära en radikal förbättring. En principlösning finns redovisad på www.stockholm.snf.se/bibliotek/skrivelse/Viadukter.dot

Fortfarande för låg exploateringsnivå nära Ulriksdal. I förslaget till fördjupad översiktsplan har fördelningen bostäder/arbetsplatser förändrats så att det beräknade antalet bostäder ökas. På grund av det från bl a kollektivtrafiksynpunkt fördelaktiga exploateringsläget förordar våra organisationer en ännu starkare exploatering, rimligen i form av högre hus i närheten av stationen. En överdäckning av stationen skulle bidra till att ytterligare förbättra kvaliteterna hos bebyggelsen genom minskat buller, men skulle också kunna bidra med ytterligare exploateringsmöjligheter (och därmed bredda underlaget för kollektivtrafik och annan kommersiell och offentlig service) utan att inkräkta på grönområden.

Åtgärder som kompenserar ökade avgasutsläpp från trafiken. I det remitterade materialet varnas för att planen kan leda till att miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar överskrids. Diskussionen illustrerar hur väsentligt det är för utvecklingen i Solna och resten av regionen att man på olika sätt försöker dämpa vägtrafikens tillväxt. Den ökade vägtrafiken är idag inte en förutsättning för regionens utveckling utan ett hinder!

Mot denna bakgrund vore det naturligt om man i Solna och i regionen i övrigt mera konsekvent stödde en utveckling mot minskad vägtrafik och en expansion av regionen där persontransporterna i ökad utsträckning baseras på kollektivtrafiken. En sådan inriktning har också väsentliga sociala fördelar, bl a genom att den mycket stora gruppen icke-bilburna (i vilken bl a ingår stora grupper äldre och funktionshindrade) får en bättre tillgänglighet till olika typer av service och kontakter. I arbetet med att stimulera en sådan utveckling är några viktiga inslag att utnyttja goda exploateringslägen som Ulriksdal på ett effektivt sätt. Det är dock även viktigt bejaka åtgärder som t ex trängselavgifter gör att man på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt kan hålla tillbaka vägtrafikens expansion, som effektiviserar utnyttjandet av den befintliga infrastrukturen och som stärker möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken.

En exploatering enligt förslaget kommer sannolikt att leda till ytterligare överskridanden av miljö kvalitetsnormen för bl a kvävedioxid. Om man inte i samband med planeringen vidtar åtgärder som kompenserar denna effekt (t ex trängselavgifter) är den föreslagna planen sannolikt olaglig.

Hans Ewerman
Naturskyddsföreningen i
Solna Sundbyberg

Mårten Wallberg
Naturskyddsföreningen
i Stockholms län