



# C 442

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE ANTAGANDEHANDLING

### Detaljplan för Skelettplan västra Ursvik, tvärbana i norra Rissne, Ursvik och Kymlinge

#### Bakgrund och syfte med detaljplanen

Kommunfullmäktige beslutade den 19 december § 252 att ge dåvarande Stadsbyggnads- och fastighetsnämnden i uppdrag att påbörja detaljplanearbetet för tvärbans Kistagren inom Sundbyberg. Detaljplanearbetet har sedan dess delats upp i två olika detaljplaner på grund av sträckornas olika förutsättningar och planeringsskeden. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av tvärbans Kistagren genom norra Rissne och Ursviks västra delar samt att lägga fast gatustrukturen.

Planområdet är beläget mellan kommungränsen mot Stockholm vid Kymlingelänken i norr genom Ursvik till norra Rissne och Rissneleden.

#### Samråd

Ett programsamråd hölls mellan den 10 juni och den 1 juli 2016. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i stadshuset, på biblioteket i Hallonbergen och på biblioteket i Signalfabriken. Annons om plansamråd och möte var införd i Mitt i Sundbyberg. Ett öppet samrådsmöte hölls den 21 juni 2016 på biblioteket i Signalfabriken. Detaljplanearbetet genomförs med normalt förfarande. Sammanlagt 46 skriftliga yttranden har inkommit till stadsledningskontoret.

#### Granskning

Detaljplanen var utställd för granskning mellan 16 december 2016 och 19 januari 2017. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i Sundbybergs stadshus, Sundbybergs bibliotek, Esplanaden 10 i Signalfabriken och Hallonbergens bibliotek. Annons om granskning var införd i Mitt i Sundbyberg. Planförslaget har också visats på kommunens hemsida. Under granskningsskedet inkom 23 yttranden.



## Remissinstanser

Planförslaget med handlingar har under samråd och granskning skickats till remissinstanser enligt sändlista, sakägare enligt fastighetsförteckning och internt till stadens nämnder.

Externa remissinstanser	synpunkter	inga synpunkter
Länsstyrelsen	X	
Trafikverket	X	
Lantmäteriet	X	
Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SLL)	X	
Luffartsverket		X
Storstockholms brandförsvär	X	
Vattenfall Eldistribution AB	X	
Ellevio AB	X	
Norrenergi AB		X
Svenska Kraftnät AB		X
Stockholm stad		X
Sollentuna kommun		X
Kommunala remissinstanser		
Stadsmiljö och tekniska nämnden	X	
Byggnads- och tillståndsnämnden	X	
Kultur- och fritidsnämnden	X	
Övriga		
Svenska Turistföreningen	X	
Naturskyddsföreningen	X	
Kista science city	X	
Stora Ursviks KB	X	
Privatpersoner	X	

## Synpunkter

### Yttrande från Länsstyrelsen

Länsstyrelsens gör med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL bedömningen att kommunen behöver ta fram ett tydligare underlag för att Länsstyrelsen och Trafikverket ska kunna ta ställning till detaljplanens påverkan på Kymplingelänken/E18 avseende tryckbankens läge i förhållande till Spårväg och lokalgata så att dessa blir möjliga att anlägga utan negativ påverkan på Trafikverkets anläggning. Även med avseende på eventuell skredrisk om så föreligger vid spårområdet, så behöver det klargöras samt beakta att geotekniska förhållanden och markstabilitet kan påverkas av ett förändrat klimat. Länsstyrelsen lyfter fram att behöver ett tydligare underlag för att bedöma dagvattendammens påverkan på Kymplingelänken/E18 och ett tillägg till gällande arbetsplan behövs innan antagandet av



detaljplanen för Tvärbanans Kistagren och att skyddsavståndet (15 meter) till motorvägen säkerställs. Länsstyrelsen anser att de positiva förslagen på reningsåtgärder som föreslås i dagvattenutredningen behöver säkerställas av Sundbybergs stad så att miljö kvalitetsnormer för vatten följs. Länsstyrelsen anser att spårvägen och broarna över Igelbäcken kommer att påverka den gröna kilen och att det då är angeläget för Sundbybergs stad att vida och säkerställa åtgärder för att minska detaljplanens intrång och beskriva dessa som exempelvis biotopförbättrade åtgärder. Länsstyrelsens uppmanar Staden att säkerställa genomförandet av riskutredningens rekommendation för att få till en hälso- och driftsäker samt robust spårvägsanläggning. Länsstyrelsen vill att staden ska höjdsätta området så att översvämningens risk minimeras. Vad avser förorenad mark förväntar sig Länsstyrelsen att Staden genomför planerad markundersökning och vid behov efterbehandlingsåtgärder. Länsstyrelsen är nöjd med formulering kring texten i samrådsredogörelsen avseende byggskedet.

### **Stadsledningskontorets svar**

*Ett tydligare underlag är framtaget för att bedöma påverkan på Trafikverkets tryckbank. Underlaget är framtagen och presenterad både för Spårvägen och lokalgatan enligt de direktiv som Trafikverket angett och Staden och Trafikverket hanterar frågan om tillägg till arbetsplanen. Dagvattendammens påverkan på en annan tryckbank längre söderut bör till en annan detaljplan som ska upp på samråd efter årsskiftet 2017/2018 och ytterligare hantering kring denna hanteras där i den detaljplanen. Skyddsavståndet till E18 upprätthålls. Sundbybergs stad håller på att ta fram en sammanhållen dagvattenutredning som ska styra dagvattenhanteringen i hela västra Ursvik så Staden tar ett tydligt helhetsgrepp över hanteringen av vattnet och dess vattenkvalitet. Denna dagvattenutredning kommer att ingå i de närliggande detaljplanerna som är under en annan pågående detaljplaneprocess. Trafikverket, Trafikförvaltningen och Sundbybergs stad har ingått ett genomförandeavtal där Trafikverket får full insyn i den fortsatta processen och kommer att få vara med och hantera uppkomna frågor i genomförandeskedet.*

*Staden kommer att tillsammans med Trafikförvaltningen att anpassa broarna till den befintliga Motorvägsbron och hantera området på sådant sätt att anpassningar till omkringliggande område samt eventuella biotopförbättrande åtgärder kommer att beskrivas och beaktas under själva genomförandeskedet och inte mer uttryckligt i detaljplaneskedet. Sundbybergs stad kommer under genomförandet att se till att riskutredningens rekommendation för att få till en hälso- och driftsäker samt robust spårvägsanläggning säkerställs. Höjdsättningen av området pågår i dialog mellan Trafikförvaltningen och Staden med den gemensamma ambitionen att minimera översvämningens risk. Då höjdsättningen inte är fullständigt klar kommer den att hanteras i omkringliggande detaljplaner som nu är ute i andra detaljplaneprocesser och staden har ett samordnat grepp om denna fråga. Planerad markundersökning ska genomföras och vid behov följer i så fall efterbehandlingsåtgärder. Då bygget av broarna kommer att skilja sig åt jämfört med Trafikverkets bro kommer riskerna att påverka Igelbäcken vara mycket mindre och inte kräva samma skyddsåtgärder under byggskedet.*

### **Yttrande från Trafikverket**

Trafikverket nämner att samrådssynpunkten att tryckbanken ska redovisas under rubriken Riksintresset har tillgodosetts, däremot anser Trafikverket att planhandlingarna inte är så tydlig hur riksintresset E18 med tillhörande anläggningar påverkas av detaljplanen. Trafikverket nämner att de helst inte vill att någon extern anläggning ska finnas inom vägområdet och att de inte sett någon alternativ sträckning.

Trafikverket har påtalat behovet att utreda om det är teknisk möjligt att anlägga spårväg och lokalgata på tryckbanken utan att E18 påverkas negativt.



Trafikverket har erhållit relevant information av Trafikförvaltningen och ritningar på läge samt höjd för spåren på tryckbanken, under tiden som detaljplanen var ute på granskning har Sundbyberg stad inte skickat in motsvarande på lokalgatan. Trafikverket behöver information från Sundbyberg stad om detta, för att bedöma om både spårväg samt lokalgata påverkar E18 negativt eller ej. Trafikverket behöver se detta mer detaljerade underlag och de önskar se tryckbanken mer tydligt i förhållande till både spårväg och lokalgata för att kunna bedöma om intrånget är möjligt utan att påverka stabiliteten på E18, vidare behövs information om avschaktning är aktuellt eller inte. Ett avtal eller överenskommelse finns inte på plats än, likaså har trafikverket inte fått se något underlag gällandes broar över Igelbäcken. Även här behöver det genomföras en analys då E18 är grundlagt på påldäck. På plankartan redovisas inte tryckbankens läge vilket Trafikverket anser är en brist. Lokalgatan förefaller ligga på tryckbanken på två platser. En bestämmelse finns om att schaktning inte medges vilket Trafikverket anser är bra. I samrådet framfördes att bortschaktning av delar av tryckbanken kan vara nödvändigt i byggskedet vilket Trafikverket anser kan vara problematiskt. Trafikverket gör då tolkningen att detta inte krävs eftersom planbestämmelsen om att schaktning ej medges finns. Stabiliteten för spårvägen måste kontrolleras och att ett mindre skred kanske kan innebära en risk för ett bakåtskridande skred kan påverka E18, vilket inte är bemött i samrådet.

Trafikverket tar upp påverkan på E18 vid anläggande av dagvattendamm som ligger utanför aktuellt planområde. Säkerhetsavståndet mellan E18 och spår måste tas hänsyn till, det vill säga att spåren inte får ligga närmare än 15 meter. Skydd kan behövas för bland annat elsäkerhet och bländningsrisk och det är inte utvecklat i planhandlingen under granskningskedet. Trafikverket framför slutligen att avtal måste upprättas (mellan Trafikverket, Sundbybergs stad och Trafikförvaltningen) och kompletterande handlingar vilket berör Trafikverkets anläggningar måste redovisas för Trafikverket, likaså behövs det ett genomförandavtal som reglerar byggskedet innan genomförande kan starta.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Handlingarna justeras så att tryckbanken blir mer förtydligad i planbeskrivningen. På grund av den trånga korridoren mellan E18 och Igelbäckens naturreservat ger det ingen möjlighet till alternativ sträckning av spårområdet och lokalgata. Sundbybergs stad ser den pågående dialogen mellan Trafikverket, Sundbybergs stad och Trafikförvaltningen som ett tätare samarbete där parterna kan samråda och överenskomma sinsemellan för att säkerställa att respektives verksamhet och anläggning inte riskeras. Angående tryckbanken så har Trafikverket begärt in ritningar och höjdsättning osv. motsvarande handlingar från både Trafikförvaltningen och Staden som respektive part också nu levererat. Stadens levererade dessa dokument först efter att Trafikverkets granskningsyttrandet hade inkommit. Sundbybergs stad och Trafikförvaltningen har i dagsläget levererat de handlingar som Trafikverket efterfrågat avseende tryckbanken i norr, vilket berör denna detaljplan. Däremot hanteras den andra tryckbanken vid dagvattendammen i en annan detaljplan och behandlas i den processen istället. I de samlande fortsatta synpunkterna som Trafikverket har för att inte påverka deras anläggning negativt, är kopplat till genomförandeskedet och inte detaljplaneskedet, vilket gör att Sundbybergs stad och Trafikverket ser att dessa frågor och säkerställande sker parallellt och efter detaljplanens antagande genom att ett genomförandavtal mellan dessa tre parter skrivs och att utgångspunkten är att Trafikverkets anläggning inte ger en negativ påverkan på trafikverkets anläggning och att Trafikförvaltningens och Sundbybergs stads anläggningar kan genomföras. Vad anser skredrisk och stabilitet så föreligger inte sådan risk och det skrivs in i handlingarna för att*



*förtydliga detta. De övriga skyddsåtgärder som Trafikverket nämmer hanteras inom ramen för de tre parterna och genomförandeavtalet dem sinsemellan.*

#### **Yttrande från Lantmäteriet**

Lantmäteriet har några påpekanden om smärre justeringar av plankartan för att den ska förbättras och justeringar som behövs i planbeskrivningen som exempelvis att det saknas information om att Sundbybergs stad ska ge ersättning för markregleringar som föreslås.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Planhandlingarna justeras i delar efter påpekandet från Lantmäteriet.*

#### **Yttrande från Trafikförvaltningen (Stockholms Läns Landsting)**

Avseende framkomligheten för kollektivtrafiken gavs ett avsteg från Friarumsprofilen på Kavallerivägen men inte på övrig sträckning av Tvärbanans spårområde. 7,7 m ska gälla för spårområdet avseende denna detaljplan. För att inte framtida busstrafik i området bör också gatusektionen dimensioneras för buss, det nuvarande måttet på 3,25 uppfyller inte de riktlinjer på minst 3,5 m som återfinns i Ri-Buss, plankartan och planbeskrivningen bör uppdateras efter detta.

De förskjutna Hållplatsplattformarna vid Ursviks torg förutsätter att korsande trafik är låg och att endast korsande busstrafik tillåts på Ursviks Allé över Kvarngatan. Utformningen av korsningen bör utformas så att vänstersvängande rörelser motverkas. Enligt de trafikflödesanalyser som genomförts så fungerar nuvarande utformning. Vid en ökad mängd kan utformningen behöva förändras.

Trafikförvaltningen har önskemål om några justeringar i plankartan och planbestämmelser. De anser att bestämmelsen Tz, kvartersmark för trafikändamål, men med tillgänglighet för allmän trafikläggning som mer lämplig då de anser att officialservitut känns osäkert. Under ”Markens anordnade anges att staket inte får uppföras, att det gäller hela planområdet undantaget hållplatsområden. I nuläget bedöms också att åtgärder som förhöjda kantstenar, gräs i spårområdet m.m. kan räcka. För vissa sträckor kan det finnas behov av räckan/stängsel för god trafiksäkerhet, om det visar sig att när spårtrafiken tagits i bruk, att det kan behövas ytterligare riskreducerande åtgärder såsom ytterligare instängsling. Trafikförvaltningen uttrycker oro vid en eventuell framtid där ett förbud att uppföra staket skulle kunna medföra att trafikering med tvärbana genom området omöjliggörs eller att framkomligheten begränsas kraftigt. Mot bakgrund av ovanstående bör planbestämmelsen kring förbud mot stängsling i strykas.

I dagvattenutredningen som tas fram i Västra Ursvik i en närliggande pågående planprocess önskar Trafikförvaltningen att även 100-årsregn inkluderas mer övergripande och att översvämningsrisker tydliggörs och att dagvattendammen ses som en alternativ lösning till dagvattenproblematiken. Trafikförvaltningen nämner att då befintliga utredningar visar på låga halter så bedöms inte fler provtagningar behöva göras i dagsläget, utan eventuellt när spårvägen är byggd. Slutligen nämner de att ett genomförandeavtal ska tecknas mellan SL och Sundbybergs stad innan detaljplanen antas.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Planhandlingarna justeras kring friarumsprofilen där undantaget endast var på Kavallerivägen och inte i denna detaljplan. Skillnaden mellan dispensen i södra Rissne och detta detaljplaneområde är att där ska spårvägen ska fram i ett redan bebyggt område och i Västra Ursvik är området där*



*spårvägen ska anläggas inte exploaterat i dagsläget. Den trånga passagen finns alltså inte på samma sätt i Norra Rissne och Västra Ursvik och dispensen för spårutrymmet behövs då inte. Vidare justeringar avseende gatuutformningen sker i systembehandlingsfasen under genomförandefasen.*

*Plattformarnas läge och trafikflödesanalysen överensstämmer som Trafikförvaltningen också konstaterade. Staden anser fortfarande att äga fastigheten där tvärbanan går och lösa det med servitut. Sundbybergs stad ser inget problem med att lösa frågan enligt servitut för Trafikförvaltningens utan förordar denna lösning. Vad gäller under planbestämmelserubriken "Markens anordnande" att staket inte får uppföras vidhåller Staden att detta förbud behövs för att stadsdelar i Sundbyberg inte ska få en barriär längs med dess gator, en barriär som då skulle ge en negativ effekt på stadsutvecklingen och riskera få negativa socioekonomiska effekter. Sundbyberg håller på att bli av med två stora barriärer (Mälarbanan i markläge och Enköpingsvägen) och vill inte få in nya. Stängsel som åtgärd är inte en lösning som Sundbybergs stad kommer att acceptera på andra platser än hållplatsläge och vid broar. Trafikförvaltningens synpunkt avseende dagvattenutredningen förmedlas till den detaljplaneprocess där just den övergripande dagvattenutredningen hanteras gällande större del av västra Ursvik. Genomförandeavtal tecknas innan detaljplanen antas mellan Staden och SL.*

#### **Yttrande från Luftfartsverket**

Luftfartsverket (LFV) har som sakägare av CNS (kommunikation, navigation och radar) –utrustning inget att erinra mot detaljplanen. LFV:s synpunkter är framförda i Radiomiljö-analysgruppen för Tvärbanan Kistagrenen. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk förändras, LFV tipsar om dokumentet Flyghinderanalys (se: [www.lfv.se/flyghinderanalys](http://www.lfv.se/flyghinderanalys)).

#### **Yttrande från Storstockholms brandförsvaret**

I rubricerat ärende lämnar Storstockholms brandförsvaret inga ytterligare synpunkter förutom de som tidigare yttrats under samrådet.

#### **Yttrande från Vattenfall eldistribution AB**

I rubricerat ärende lämnar Vattenfall inga ytterligare synpunkter förutom de som tidigare yttrats under samrådet och har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter som framfördes av Vattenfall under samrådet.

#### **Yttrande från Ellevio AB**

I yttrandet nämner Ellevio att de har en nyligen förlagd 220kV kabel inom planområdet i konflikt med planförslaget och Ellevio motsatte sig förslaget och begärde att parterna (Sundbybergs stad, Ellevio och Trafikförvaltningen) har en dialog om detta för att nå en lösning. Under 2017 har parterna nått en överenskommelse som innebär att Ellevios kabel inte är ett hinder för detaljplanens genomförande och att Ellevio inte motsätter sig detaljplanen längre.

#### **Yttrande från Norrenergi AB**

Norrenergi har fjärrvärmeledningar inom nu berörda sträckor och förutsätter att hänsyn tas till ledningarna och att genomförandeavtal med Norrenergi tas fram ifall omläggning skulle bli aktuell. Vid omläggning vill Norrenergi bli involverad i tidigt skede för att medverka i planering och att Norrvatten och att byggherren eller motsvarande står för alla kostnader i vid eventuella omläggningar.

#### **Yttrande från stadsmiljö- och tekniska nämnden**

Stadsmiljö- och tekniska nämnden är fortsatt mycket positiv till utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren. Nämnden anser att det finns ett behov av en lokalgata till Kista för såväl kollektivtrafik som utryckningstrafik samt att om det är möjligt skall detta



regleras i detaljplanen. Gällande avfallshämtning så kommer Tvärbanan att begränsa lastning och lossning och angöring för större fordon, inklusive avfallsfordon. Det ska ske på tvärgator och andra gator och regleras i senare skede i samråd med staden. Nämnden anser att byggherrarna bör informeras om detta för att planera därefter. För att kompensera detaljplanens påverkan på Järvakilen anser förvaltningen att kompensationsåtgärder ska vidtas för att främja grönlingens långsiktiga fortlevnad i Igelbäcken, i linje med de åtgärder som tidigare vidtagits av såväl Sundbybergs stad som Trafikverket. Kompensationsåtgärder kan lämpligen bestå av fler trädplanteringar längs bäcken för att öka beskuggningen och därmed minska igenväxningen av bäcken. Bäcken kan också meandras (göras mer slingrig/kurvig) och dess botten förstärkas med avrundat stenmaterial på fler ställen än tidigare. Åtgärder för att öka tillgängligheten till naturreservatet och åtgärder för att skapa tydliga och attraktiva entréer till naturreservatet kan också vidtas, i dialog med stadsmiljö- och serviceförvaltningen. Om det är möjligt bör detaljplanen reglera att lokalgatan endast får användas som bussgata med tillägget att cykel och gångtrafik är tillåten. En sådan bestämmelse möjliggör bussgata, gång- och cykelväg samt utryckningstrafik. Avrinningen från lokalgatan och tvärbanan ska inte orenat ledas till Igelbäcken. Enligt dagvattenutredningen ska dagvattnet ledas till dammen som planeras i västra Ursvik, vilket kräver pumpning. Läget för lokalgatan och den pumpanordning som behövs ligger utanför verksamhetsområdet för dagvatten, och ska därför inte belasta VA-kollektivet. Ansvaret för denna anläggning behöver därför utredas och klargöras.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Stadsledningskontoret delar stadsmiljö- och tekniska nämndens påpekanden kring avfallshämtning och det kommer att hanteras i detaljplanerna för stads kvarteren i västra Ursvik samt i genomförandeskedet. Likaså instämmer stadsledningskontoret att det vore bra att Staden bidrar till Grönlingens fortlevnad och till exempel planterar träd längs bäcken, det är något som ska hanteras under genomförandet. Ansvaret för pumpanläggningen kommer att vidare utredas efter detaljplanefasen då vi är i ett för tidigt skede i dagsläget för att kunna ge svar på det.*

#### **Yttrande från byggnads- och tillståndsnämnden**

Byggnads- och tillståndsnämnden har fått kännedom av miljöenheten om att en fördjupad provtagning har genomförts i närliggande område och att provtagningen har visat på förhöjda halter av CAH:er. Stickprov tas av schaktmassorna för bland annat PAH, CAH och metaller för att säkerställa att det inte förekommer några föroreningar. Även grundvattenprover behöver genomföras. Skulle det visa sig att marken eller schaktmassor innehåller förhöjda halter av något av ovanstående ska miljöenheten kontaktas för redovisning av eventuella åtgärder. All sanering ska anmälas till miljöenheten snarast, dock senast 6 veckor innan sanering påbörjas. Angående buller så säger skötselråden för Igelbäckens naturreservat att byggnader, anläggningar och verksamheter i området ska anpassas till syftet med reservatet och utformas i samklang med natur, kultur och landskapsvärden. Bullerskärmar längs reservatsgränsen bör ges hög prioritet vid den planerade ombyggnationen av Kymlingelänken till nya E18 och en eventuell lokalisering av Tvärbanan. Det nämns i miljökonsekvensbeskrivningen men inte i övriga handlingar. Kommer bullerskärmar att sättas upp bör det framgå och det önskas i så fall motiveras varför, om de inte sätts upp. I den föreslagna Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF2050) framkommer det att i takt med att Sundbyberg, Solna och Stockholm växer kommer det att ställas allt mer och högre krav på de kvarvarande grönområdena och de gröna kilarna. Att hänvisa invånare och besökare till andra platser i ett naturreservat för att Sundbybergs stad inte pekat ut hela



reservatet som ett tyst område anser miljöenheten vara ett svagt argument för att inte vidta bullerdämpande åtgärder.

Att bygga med bästa möjliga teknik för att undanröja att onödig påverkan på människors hälsa eller miljö inte uppkommer anses inte som ett orimligt krav i detta sammanhang.

Tvärbanan kommer att ha gräs längs hela sträckan och troligen smälta in ganska bra i omgivningen kring naturreservatet och ge en positiv effekt på närmiljön för de boende och besökare. Det är av vikt att samtliga entreprenörer som kommer att arbeta inom området ska vara medvetna om naturreservatets gränser och vad som gäller i och i närheten av den. Om fordon måste beträda reservatet ska ansökningar skickas in. Det krävs dispens för att utföra grävningsarbete och dylikt inom strandskyddsområdet samt för att vidta åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkor för djur- eller växtarter. I ansökan ska det bland annat framgå information om den bro som planeras att byggas över Igelbäcken, utformning samt hantering av dagvatten, situationsplan, skyddsåtgärder vid eventuella olyckor och masshantering.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Stadsledningskontoret tackar för informationen och håller med byggnads- och tillståndsnämnden om att stickeprov bör tas i schackmassor och att grundvattenprover ska genomföras och att ifall förhöjda halter redovisas så ska miljöenheten kontaktas, men det görs inte inom ramen för detta detaljplanearbete utan är en pågående process kring utbyggnaden av Ursvik som pågår i dagsläget.*

*Skötselrådet gäller inom reservatgränsen och berör då inte planområdet. Bullernivåerna som tillkommer är låga och den stora bullermängden är från redan befintlig motorvägsanläggning (E18), alltså är det ett så litet tillskott varför det inte ger motiv för att tillägget av Spärväg och bussgata ska kräva bullerskärm. Naturreservatet bildades när motorvägar redan fanns i närområdet varpå buller förekom redan innan skapandet av naturreservat. Alltså är trafikbuller något som har samexisterat med ett naturreservat och således inte någon ny tillkommen faktor, dessutom togs det redan i beaktandet att spärväg skulle gå i närheten vid bildandet då reservatgränsen anpassades till ett infrastrukturstråk, ombyggd E18 och Tvärbanan. Väl värt att poängtera är att spårtrafik redan går i en del av naturreservatet i form av tunnelbana i ytläge. Då naturreservatet inte är bebott så är den negativa påverkan på människors hälsa inte påverkad i hög grad. I övrigt så är det inte synpunkter som hanteras i detaljplan utan i genomförandefasen.*

#### **Yttrande från kultur- och fritidsnämnden**

Nämnden har inga övriga yttranden än vad som framfördes under samrådet.

#### **Yttrande från Svenska turistföreningen (lokalavdelning)**

I huvudsak positiva till en utbyggnad av Tvärbanan, men anser dock att den ska byggas mer tätt inpå Kymlingelänken så att de fina grönområdena kan sparas så mycket som möjligt. De önskar att det inte medges något utrymme för bussgata. Turistföreningen anser att bredden på utrymmet för spärväg och lokalgata kan minskas till förmån för grönområde och naturreservat. De vill påminna att området ligger i en av de allra viktigaste av Storstockholms Gröna Kilar, Järvakilen, samt mellan Igelbäckens kulturresevat i väster och Igelbäckens naturreservat i öster. Stora legitima intressen finns här inom natur, landskap, friluftsliv och rekreation. Stor hänsyn ska därför tas vid utarbetande av detaljplanen och minska bredden.

En längre snyggare bro önskas över Igelbäcken, minst 150 meter lång, så att även Igelbäckens omgivande strandpartier, gångstigar och cykelväg kan få vara kvar. Samt att Tvärbanan måste förses med rejäla bullerskärmar som ligger tätt inpå spårens sidor, främst den östra. Svenska turistföreningens lokalavdelning förväntar sig att



Sundbybergs stad startar upp arbetet med att låta Igelbäckens naturreservat sträcka sig ända fram till tvärbanans östra kant.



Skiss bifogas med förslag på en förbättrad reservatsgräns, där även andra utvidgningar är med, som kan göra att stadens finaste natur- och friluftsområde blir ännu bättre. De anser slutligen att dessa områden "glömdes" bort vid bildandet av reservatet

Skiss från Svenska Turistföreningen

### Stadsledningskontorets svar

Spårvägen måste anpassa sig till ett skyddsavstånd till motorvägen (E18) så den kan inte förläggas längre västerut. Bussgatan bidrar positivt till att möjliggöra nattrafik och ge utryckningsfordon bättre framkomlighet, så bidrar den till att förbättra för det rörliga friluftslivet och ger fler medborgare möjlighet att ta sig ut till det gröna. När naturreservatet bildades drogs gränsen på sådant sätt att det anpassades till motorväg och tilltänkt spårtrafik med mera. Vad gäller utseendet och konstruktion av broar, så ska det tas fram av Trafikförvaltningen och Sundbybergs stad och att broarna ska vara anpassade efter motorvägsbron så att de inte dominerar landskapet mer än nödvändigt. Då motorvägen är det som har det största och mer regelbundna bullret så anser stadsledningskontoret att spårvägen och lokalgatan för buss inte motiverar bullerskärm. Dessutom var naturreservatet bildat då motorvägen redan fanns på plats och blir då något som hela tiden under naturreservatets bildande varit en välkänd komponent i besöken i naturreservatet. En utvidgning österut av reservatsgränsen skulle göra det problematiskt för spårväg och inte heller bidra till att säkra så mycket mer naturmark. Sundbybergs stad kan meddela Svenska turistföreningen att en reservatsutredning gällandes norra Kymlinge är igångsatt, vilket kan eventuellt resultera i en utvidgning av naturreservatet norrut.

### Yttrande från Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningens lokalförening är försiktigt positiva till byggandet av Tvärbanan genom Sundbyberg till Kista så fler personer får möjlighet till kollektivtrafikåkande, trots tidigare kritik från fler miljö- och fritidsföreningar, stadens nämnder, privatpersoner och länsstyrelse mot en lokalgata finns den kvar i planförslaget. Naturskyddsföreningen tror att Lokalgatan skulle innebära ytterligare buller, hälso- och miljöskadliga luftföroreningar samt ytterligare hårdgjorda ytor och förorenat dagvatten inom ett mycket känsligt område. De menar att begränsa lokalgatan för enbart busstrafik alternativt genomfartförbud för bil vissa tider inte kommer att fungera. Exemplet från Sjövägen i Solna visar att det inte går att upprätthålla sådana förbud.



Riskerna med en byggd väg är att det blir genomfartstrafik och att liknande mängder som i exemplet i Solna kan komma att trafikera sträckan. De förordar att lokalgatan ska utgå eftersom dess syfte och behov inte redogörs för i planhandlingarna och att det inte är möjligt att låta busstrafiken gå i samma vägområde som i Hammarby sjöstad och i Centrala Sundbyberg. Om lokalgatan ska vara kvar vill Naturskyddsföreningen att det ska till ett beslut om att den enbart ska användas för buss-, gång- och cykeltrafik och att det ska fogas till planhandlingarna. Planerad bebyggelse är i ett mycket viktigt och känsligt område. Till väster och till öster om planförslaget finns ett naturreservat med höga naturvärden och många rödlistade arter. Igelbäcken är en mycket känslig recipient och ska inte utsättas för mer föroreningar och det är troligt att den föreslagna dagvattendammen behöver utvidgas. Aktiva åtgärder behöver vidtas för att förstärka och utveckla områdets naturvärden. Solna, Stockholm och Sundbyberg är kommuner som bygger mycket nytt. Ursvik kommer i och med detta under de kommande decennierna bli allt viktigare som attraktiv närnatur och lättillgängligt rekreationsområde för en växande befolkning.

Detaljplanen är dessutom lokaliserad inom en av Storstockholms gröna kilar, inom vilket det aktuella planområdet klassas som svagt samband (Miljökonsekvensbeskrivningen s. 32 ff.). Området behöver därför snarare utvecklas och spridningsvägarna stärkas istället för att genomskäras med ytterligare bebyggelse. Alla planerade projekt måste därför redogöra varför den aktuella lösningen är försvarbar gentemot målen att långsiktigt bevara eller stärka den biologiska mångfalden i Järvakilen. Med tanke på den omfattande bebyggelse som planeras i Ursvik under kommande år är det nödvändigt att vidta kompensationsåtgärder för att motverka minskande av grönytor och försämrade spridningsvägar mellan de olika gröna centren. Sådana utredningar saknas dock fortfarande i planhandlingarna.

Ett annat problem med detaljplanen är de tänkta etableringsområdena för byggverksamheten. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen skulle dessa anläggas strax norr och söder om Igelbäcken precis vid bron för E 18 och där sannolikt de viktigaste spridningsvägarna mellan naturreservaten är belägna (s. 69). I samrådsredogörelsen har staden inte tagit ställning till detta problem. Naturskyddsföreningen förordar att man utreder för- och nackdelar med den tänkta lösningen för områdets och Järvakilens naturvärden samt risken för föroreningar och olyckor som skulle påverka Järvakilen och Igelbäcken. Andra placeringar inom eller utanför planområdet som skulle inverka mindre på Järvakilens naturvärden bör övervägas.

#### **Stadsledningskontorets svar**

*Stadsledningskontoret anser att bussgatan tillför bra värden för att möjliggöra att fler åker kollektivtrafik vilket bidrar till en förbättring för det rörliga friluftslivet. En bussgata kan möjliggöra att en bussbållplats kan anläggas ännu längre norrut så att naturen blir än mer tillgänglig för medborgarna. Vägvalet att ha gräs vid spåret och inte hårdgjort är bedömt som ett sätt att bland annat minska risken för olyckor och göra det reserverade spårområdet tydligare. Dessutom så utökas grönytan och kan möjligtvis fungera som en spridningskorridor för viss växtlighet. Att ha spårvagn och buss på samma körbana är inget som Trafikförvaltningen vill ha idag när de planerar nya spårvägslinjer.*

*Det som nämns i planhandlingarna är att bussgata förbättrar för kollektivtrafiken, möjliggör för en nattbuss och förbättrar för det rörliga friluftslivet. Det vill säga att det ökar möjligheten för fler att besöka naturen vilket är eftersträvarvärt för samhället och det bidrar till att göra naturreservatet tillgängligare för fler. Utryckningsfordon som behöver ta sig till Kista kan behöva en koppling om köbildning på E18 blir ett problem eller om en olycka gör E18 ofarbar. Så lokalgatan för buss och utryckningsfordon kan tillföra både ökad säkerhet och trygghet som förbättrade möjligheter att nå naturen och naturreservatet och bidra till att färre tar bil genom att istället nyttja buss eller spårväg. Området undantogs i naturreservatsbildningen då behovet av att bygga om motorvägen och skapa spårväg var stort. Att just ha*



*en infrastrukturkorridor mellan naturreservatet och kulturresevatet är något som var med från början i planeringen.*

*När Sundbybergs stad och Trafikförvaltningen ska ta fram ritningar och hantera genomförandet så har man en ambition att få till kompensationsåtgärder, så att området passar bättre in i miljön och så att det gröna sambandet blir så tydligt som möjligt. Vad gäller byggvägar och etableringsområden så anser Sundbybergs stad att lämpligaste platsen ska väljas och självfallet ska alla tillstånd och skyddsavstånd till Igelbäcken och naturreservatet krävas.*

### **Yttrande från Kista Science City**

Kista Science City är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden och står nu inför en transformation, från renodlat arbetsplatsområde med högre utbildning, forskning, handel och service, till en stadsdel där bostäder integreras i en urban miljö - så att fler kan leva, studera och arbeta här. De ser mycket positivt på det föreliggande detaljplaneförslaget och ser här möjligheten att särskilt belysa en för oss angelägen fråga att stärka sambanden till och från Kista. Med pågående infrastruktursatsningar, Tvärbanan, förlängning av tunnelbanan samt Förbifart Stockholm och Kistas närhet till Bromma och Arlanda flygplatser finns anledning att planera för en fortsatt stadig tillväxt. Hög tillgänglighet i kombination med ett stort och varierat utbud av urbana funktioner skapar fördelar och attraktivitet för etableringar här. I nuläget planeras för en stor mängd nya bostäder i Kista. Minst 20 000 nya invånare till Kista inom relativt nära tid menar Kista Science City kan komma att tillkomma och för att på bästa sätt utnyttja Kista för mer omfattande stadsutveckling, anser de att det behövs mer fokus på att ytterligare utveckla infrastrukturen. Det finns påtagliga brister i kollektivtrafiknätet, t.ex. de tyngsta inpendlingsstråken till Kista går från den centrala kärnan och från Stockholms västerort och omgivande kommuncentrum. De tyngsta utpendlingsstråken från Kista går västerut och mot Stockholms innerstad. Det är därför särskilt värdefullt att stärka sambandet till och från Kista i väst-östlig riktning. Sundbybergs förslag till detaljplan bidrar till att på ett bra sätt stärka sambanden mellan Ursvik och Kista. Den föreslagna bussgatan mellan Ursvik och Kista blir ett värdefullt komplement till Landstingets planering för Tvärbanans Kistagren.

### **Yttrande från Stora Ursvik KB**

Skelettplanen innehåller gatumarken som betjänar kvarteren längs Huvudgatan. Kvarteretsmarken på östra sidan hanteras i en separat detaljplan - detaljplan Torget. Av den anledningen anser vi att det är mycket viktigt att det finns tydliga direktiv i planbeskrivningen för Skelettplanen som kan fungera som styrmedel vid projekteringen av allmän plats, och som säkerställer att det finns angoringsmöjlighet till bostäderna. Stora Ursviks KB önskar att få in i det nuvarande dokumentet en tydlig anvisning att planerade bostadsentréer ska kunna nås inom 25 meter från en angoringsplats vid gatan. Angöring från Huvudgatan till det friliggande huset söder om torget är fortfarande inte löst i projekteringen, och den frågan måste hanteras inom ramen för Skelettplanen. Vi anser att det går att skapa en fullgod lösning som också innehåller angöring, liknande den som är föreslagen vid tvärbanaplattformen på västra sidan av Huvudgatan, framför skolkvarteret, där cykelbanan dragits in något för att skapa plats för angöring.

### **Stadsledningskontorets svar**

*Frågan hanteras inom ramen för de andra detaljplanerna i Ursviks västra delar, om inte en fullgod angoringsplats fortfarande finns tillgänglig, så hanteras de inom ramen för projektering av Ursvik och de omgivande detaljplanerna.*

### **Yttrande från Privatperson 1**

Är emot bygget av en bilväg för 13 000 bilar när tvärbanan införs i Ursvik. Vi som bor i Ursvik (massa människor) och det som återstår av den fina naturen, som finns i Sundbyberg, vill protestera mot era planer. Hur många motorvägar/bilvägar behövs det i



den lilla Sundbyberg? Det finns redan en jättestor, nybyggt motorväg till Kista som bullrar en massa, det får räcka. Kan vi gemensamt bygga upp vår natur som vår framtida unga generationer och våra barnbarn kan glädjas åt?

#### **Yttrande från Privatperson 2**

Emotsätter mig starkt att det ska byggas en bilväg intill tvärbanans spår. Tvärbanan är bra och behövs, men biltrafik bör hänvisas till ordinarie vägar. Man bör också göra allt för att inte ytterligare bygga barriärer mellan grönområdenas olika delar, eller mellan olika bostadsområden.

#### **Yttrande från Privatperson 3**

Jag vill uttrycka mitt största missnöje med att en onödig och försämrande bilgata planeras mellan Ursvik och Kista längs med den planerade tvärbanesträckningen.

Redan nu är trafiken på Oxenstiernas allé obehaglig och hetsig. Särskilt om du är cykel eller gångtrafikanter. Hastigheten är inte sällan 20 km/h över hastighetsgränserna och man gör till och med galna omkörningar. Om man öppnar upp en väg till Kista som kan missbrukas så kan ni nog själva räkna ut hur mycket mer stressade biltrafikanter som kommer ta vägen genom Ursvik för att nå Kista/E4:an snabbare. Lösningen att låta busstrafiken gå på spår för Tvärbanan den sista biten mellan Ursvik och Kista låter som en mycket bättre och mer hållbar idé.

#### **Yttrande från Privatperson 4**

Jag är emot att det ska byggas en bilväg för 13 000 bilar när tvärbanan införs i Ursvik på Kistagrenen.

Det vore ingen bra idé för naturen och människorna som bor i Ursvik. Det finns redan en jättestor, nybyggt motorväg till Kista som bullrar en massa, det får räcka.

#### **Yttrande från Privatperson 5**

Tycker det vore mycket olämpligt och onödigt med genomfartsled för biltrafik genom Ursvik till Kista enligt rubricerade ärende.

Nej till ytterligare bilväg mellan Kista och Ursvik!

#### **Stadsledningskontorets svar till privatpersoner**

*Lokalgatan är tänkt som en gata för busstrafik och utryckningsfordon och inte som en genomfartsruta, vilket inte kommer att generera stora trafikflöden och en kraftig ökad trafikering. Trafikeringen regleras genom en lokal trafikföreskrift och går att reglera genom olika typer av hinder, till exempel i form av bommar.*

#### **Medverkande tjänstepersoner**

Granskningsutlåtandet har sammanställts av tjänstepersoner på stadsledningskontoret

John Reinbrand  
planchef

Manne Berndtsson  
planarkitekt