



STADSLEDNINGSKONTORET
Manne Berndtsson

2016-11-30
DNR KS 0638/2015

PLANBESKRIVNING
GRANSKNING

Detaljplan för Skelettplan västra Ursvik Tvärbana i norra Rissne, Ursvik och Kymlinge



Planprocessen

Detta är en planbeskrivning. Planbeskrivningen upprättas inför samrådsskedet i planeringsprocessen och anger utgångspunkter och mål för planen. Under samrådsskedet hålls ett plansamråd med myndigheter, sakägare och andra som är berörda. Utöver plansamrådet ges ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Detaljplanen har tidigare även varit ute på programsamråd. Efter programsamråd delades planuppdraget för området i två detaljplaner. Den här detaljplanen hanterar området från kommungränsen invid Västra Kynlinge i västra Ursvik ner till norra Rissne och Rissneleden. Detaljplaneringen påbörjades 2005. Arbetet har dock under långa perioder varit vilande och en uppstart av arbetet skedde igen under år 2015. Därför går detaljplanen vidare under den nuvarande lagstiftningen (PBL 2010:900) enligt dess lydelse från den 2 januari 2015.

I den nya lagstiftningen finns inget formellt krav på att programsamråd måste hållas. Eftersom planen innebär så stora förändringar har staden ändå valt att genomföra det extra programskedet för att kunna fånga upp så många viljor och synpunkter som möjligt.

Detta detaljplaneförslag har varit på samråd 15 december 2015 till och med 31 januari 2016.



Så här långt har vi kommit i planprocessen

Handlingar

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser, samrådsredogörelse samt denna planbeskrivning. Till underlag för planen har även upprättats

- PM Buller, vibrationer, stömljud (Tyréns 2016-03-30),
- PM Kulturmiljö och stadsbild (Tyréns 2015-12-08),
- PM Markföroreningar (Iterio 2015-10-19),
- PM Miljö Kistagrenen (Stockholms läns landsting 2015-05-25),
- PM Risk och säkerhet (Brandskyddslaget 2015-05-18),
- PM Risk och säkerhet fördjupad utredning (Brandskyddslaget 2016-04-08),
- PM Trafikala konfliktpunkter Kistagrenen (Ramböll 2015-05-26),
- Trafiksäkerhet för sträckan genom Sundbyberg, Tvärbanan Kistagrenen (Stockholms läns landsting 2016-12-09),
- PM Ras och Skred, (Iterio 2016-06-12),
- Dagvattenutredning (WSP 2016-09-16),
- PM Vatten (Structor 2015-05-18),
- PM Dagvattenutredning för Ursviks västra delar (Structor, 2016-07-15),
- Dagvattenutredning (Sweco 2016-12-12),
- Barnkonsekvensanalys Kistagrenen (Tyréns 2016-02-24).

Syfte och huvuddrag

Kommunfullmäktige beslutade den 19 december 2005 § 252 att ge dåvarande Stadsbyggnads- och fastighetsnämnden i uppdrag att påbörja detaljplanearbetet för tvärbanans Kistagren inom Sundbyberg. Detaljplanearbetet har sedan dess delats upp i två olika detaljplaner pga. sträckornas olika förutsättningar och planeringsskeden.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av tvärbanans Kistagren genom norra Rissne och västra Ursvik samt att lägga fast gatustrukturen.

Ändringar av planförslaget efter samråd

- Plankartan har kompletterats med ny tomt för en elnätstation.
- Tydligare markanvändning för spårområde (T) har tillkommit
- Hållplatsläget vid Ursviks torg har förskjutits.
- Vissa planbestämmelser har justerats.

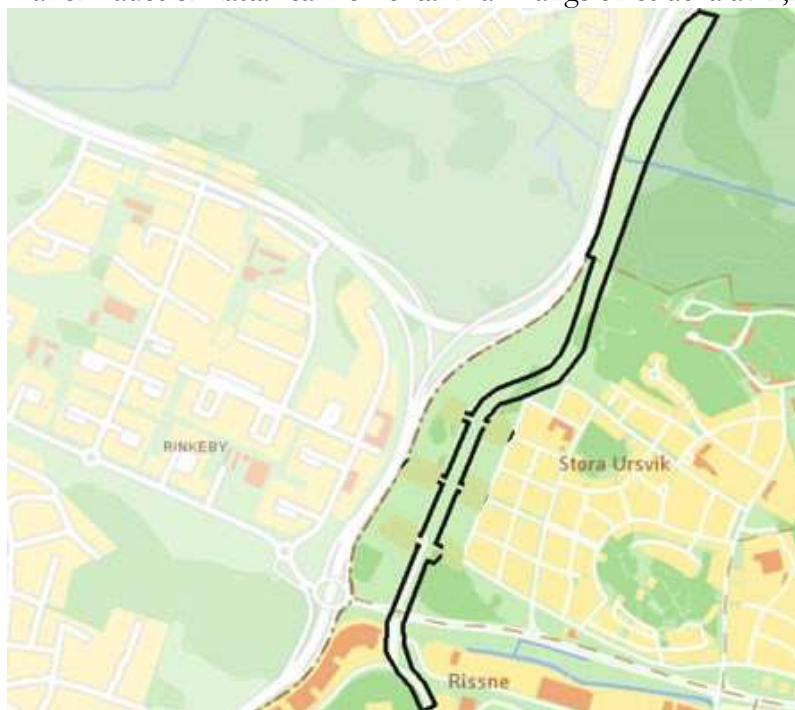
Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i Miljöbalken

De åtgärder planen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna enligt bestämmelserna i MB 3, 4 och 5 kapitlet.

Planområdet

Läge och areal

Planområdet sträcker sig från norra Rissne genom Ursvik till Kymplingelänken i norr. Planområdet omfattar ca nio hektar mark längs en sträcka av 2,2 km.



Planområdets avgränsning

Markägförhållanden

Planområdet utgörs till huvuddelen av fastigheterna Sundbyberg 2:26 som ägs av Sundbyberg stad, Sundbyberg 2:79 som ägs av Fastighetsaktiebolaget Förvaltaren, Sundbyberg 2:85 som ägs av Stora Ursvik KB, Sundbyberg 2:44 som ägs av Vasakronan AB och Sundbyberg 2:45 som ägs av Sundbyberg stad. Nedan finns en redovisning från söder till norr av samtliga fastigheter inom planområdet.

Fastighet:

Ägare:

Sundbyberg 2:25	Storstockholms lokaltrafik
Sundbyberg 2:26	Sundbybergs stad
Sundbyberg 2:28	Vattenfall Eldistribution AB
Sundbyberg 2:79	Fastighetsaktiebolaget Förvaltaren
Sundbyberg 2:85	Stora Ursviks KB
Sundbyberg 2:44	Vasakronan Fastigheter AB
Sundbyberg 2:45	Sundbybergs stad

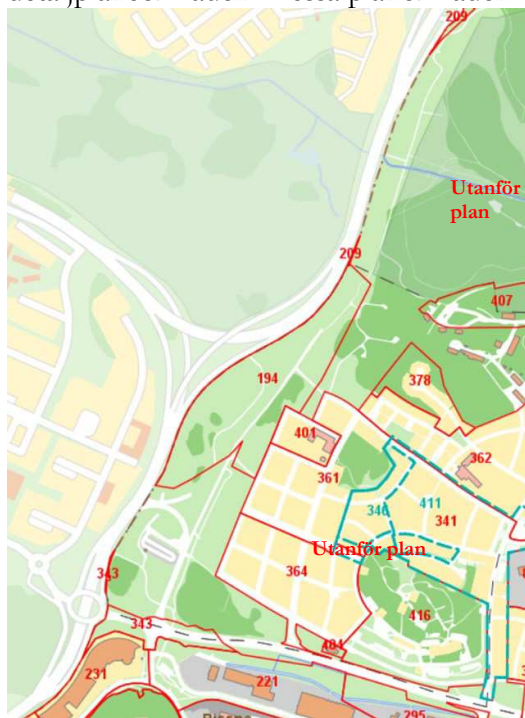
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Sundbybergs översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2013, anges att de riktlinjer som arbetats fram i den fördjupade översiktsplanen för Rissne-Hallonbergen-Ör ska gälla. I denna poängteras vikten av tvärbanestråket genom Rissne. För Ursvik har en fördjupad översiktsplan tagits fram 2005 som under 2015 ersatts av program för Ursviks västra delar.

Detaljplaner

Tvärbanan kommer att sträcka sig över och genom en rad gällande detaljplaneområden. Dessa planområden kommer helt eller delvis att släckas ut.



Förutom de gällande detaljplanerna finns även två större områden som är utom planlagt område

- C 275** – medger naturändamål.
- C 214** – medger gatu- och parkändamål.
- C 211** – medger gatumark och område för transformatorstation
- C 221** – medger gatu- och parkmark
- C 231** – medger huvudgata
- C 343** – medger park och trafikområde
- C 194** – medger område för motorväg, specialområde
- C 209** – medger motortrafikområde, specialområde

Övriga planeringsdokument

Den fördjupade översiktsplanen för Rissne-Hallonbergen och Ör förutsätter att en tvär bana ska dras genom Rissne. För bebyggelseutvecklingen inom stadsdelen är spårvägen av grundläggande betydelse. Detaljplanearbetet med spårvägen har pågått under många år och tidvis varit vilande p.g.a. osäker finansiering m.m. Tvärbanans sträckning genom Sundbybergs stad behöver säkerställas i förhållande till den mark som ska reserveras för bostadsbyggande.

En förstudie för tvärbanan togs fram 2011. I denna föreslogs tvärbanan gå i ett eget område om 8,8 meters bredd. Spåren var på flera sträckor förlagda vid sidan av vägar och genom naturområden med inslag av högbroar. Tvärbanan var i förstudien mer järnvägslik än spårvägslik.

I mars 2014 godkände Stockholms läns landstings trafiknämnd en fördjupad förstudie för tvärbanan. Sedan dess har internationella konsulter kopplats in för att ge förslag åt utformningen. Arbetet har succesivt styrts in på att minska antalet brokonstruktioner, att leda spåren i gatumiljö och att minska ner det egna utrymmet för spårvägen för en trivsammare och bättre stadsmiljö.

Till underlag för planen har även upprättats en miljökonsekvensbeskrivning (WSP 2016-03-11), en bullerutredning (Tyréns 2015-05-18), ett PM för kulturmiljö och stadsbild (Tyréns 2015-12-08), PM Markföreningar (Iterio 2015-05-18), PM Miljö Kistagrenen (Stockholms läns landsting 2015-05-25), PM Risk och säkerhet (Brandskyddslaget 2016-02-19), PM Trafikala konfliktpunkter Kistagrenen (Ramböll 2015-05-26), Trafiksäkerhet för sträckan genom Sundbyberg, Tvärbanan Kistagrenen (Stockholms läns landsting 2016-12-09), PM Vatten (Structor 2015-05-18) och PM Dagvatten (Structor 2015-12-18). PM Dagvattenutredning för Ursviks västra delar (Structor, 2016-07-15), Dagvattenutredning (Sweco 2016-12-12).

Program för planområdet

Två program har tidigare upprättats för detaljplaneområdet. Ett för Ursviks västra delar och ett för tvärbanan genom Rissne.

Behovsbedömning

Kommunen har med utgångspunkt från kriterierna i bilaga 4 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar gjort bedömningen att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen innebär ett intrång i den så kallade Järvakilen som är en grönkil i den regionala grönstrukturen. Miljöaspekter beaktas och utreds i planarbetet, vilket framgår av planbeskrivningen, se även rubriken *Miljökonsekvenser* i slutet av dokumentet samt upprättad miljökonsekvensbeskrivning.

Med utgångspunkt från kriterierna i bilaga 4 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar bedöms planen kunna medföra en betydande miljöpåverkan.

Planering i närområdet

Parallellt med denna detaljplan pågår planering av norra Rissne inom ramarna för ett planprogram där ett flertal områden pekas ut för bostadsbebyggelse. Den nya depån för tvärbanan pekas även ut.



Föreslagen bebyggelse i norra Rissne



Föreslagen bebyggelse i Ursviks västra delar

I västra Ursvik pågår planering för ca 4 800 bostäder. Två större parker och ett torg samt ny högstadieskola ingår även i planerna.

Rissne centrum som ligger precis söder om detaljplaneområdet planeras att byggas om i och med tvärbanans nya hållplats. Detaljplanearbete pågår för några hundra bostäder och nya kommersiella lokaler i södra Rissne.

Planeringsförutsättningar

Områdesbeskrivning

Planområdet sträcker sig genom norra Rissnes gatumiljöer upp genom Ursviks västra delar till området bredvid Kymlingelänken/E 18. Längs hela planområdet finns möjlighet att ta sig fram gåendes och cyklandes.

Bebyggelse

Historik

I Rissne bedrev militären verksamhet fram till 1960. Detta avspeglar sig idag endast genom gatu- och kvartersnamn i stadsdelen samt tre bevarade garnisonsbyggnader i

centrum. Under 80-talet byggdes Rissne med en blandning av bostäder och kontor. Bostadshuset uppfördes i en fyrklöverform uppe på kullar med mindre enheter formade runt gårdar. Planområdet går nedanför den ”nordvästra fyrklövern”.

Stadsbild och kulturhistoriska värden

I samhällsplaneringen är det viktigt att värna kulturmiljövärden genom att identifiera historiska samband och upprätthålla en kontinuitet i miljön. Det samma gäller stadsbild i urbana miljöer. Med insikt om karaktärsdrag och deras känslighet ges förutsättningar för en medveten planering. I processen ställs det krav på att skyddsområden respekteras och att fragmentisering av miljöerna undviks i samband med exploatering och förändrad markanvändning. Intelligenta exploateringar bör inte verka störande. Förändring bör utföras på ett sätt som tar till vara och gärna förstärker miljöns värden och platsens historia. För att tillvarata befintliga kvaliteter inom stadsmiljö och kulturlandskap som en långsiktigt hållbar resurs, i enlighet med intentionerna i den europeiska landskapskonventionen, krävs en medveten och hållbar exploatering och förvaltning av alla typer av landskap, inklusive olika slags stadsbebyggelse.



Ursvik Entré sett från norr

En särskild arkeologisk utredning upprättades 2003 för den norra delen av detaljplaneområdet i Ursvik. Därmed är även en översiktlig kulturhistorisk inventering för området genomförd. Delområdet ligger i en kulturbyggd med gamla anor och avspeglar väl den typiska Mälardalsbygden. Platsen har genom gamla Enköpingsvägen och den viktiga vattenleden Norra Råstabäcken redan i historisk tid stått i god kontakt med omvärlden. Påträffade lämningar visar på en platskontinuitet över minst 1500 år och bebyggelselämningar återfinns från olika tidsepoker. Stora Ursvik finns omnämnd i medeltida källor. En stor del av Ursvik användes från nittonhundratalets början till runt år 2000 av försvarsmakten. Området var då inhägnat vilket inneburit ett bevarande av kvaliteter från 1800-talets Mälardalsagrarlandskap intill vår tid. Med anledning av den extensiva exploateringen som bedrivits i Ursviks västra delar med omnejd sedan 1960-talets slut, främst genom E18s dragning och omdragning, har natur- och kulturtyper fragmenterats. Kvarvarande värden återfinns i mindre öar. En sådan ö är området benämnt Åkerholmen vilken utgör en mindre höjd i landskapet. Denna har arbetats in i förslaget och bidrar med rekreativa, mikroklimatsreglerande och pedagogiska värden.

Kvarnkullen belägen i programrådets sydvästra del är markerad som kvarnhöjd på en karta från 1842. Rinkeby kvarn, även kallad Stora Stampen, stod ursprungligen vid Observatorielunden i Stockholm och flyttades till Stora Ursvik 1882. Vindflöjeln är tillverkad 1671 och kvarnen är sannolikt en av Storstockholms äldsta bevarade.

Gamla Enköpingsvägen, vägen mot Berggården, och vägarna mellan Stora och Lilla Ursvik kan föras tillbaka till 1600-tal med eventuellt än äldre anor. De har präglat området kontinuerligt över lång tid. Vid särskild arkeologisk undersökning genomförd av Arkeologikonsult 2003 lokaliserades fyra forn-lämningar inom eller i direkt anslutning till Ursviks västra delar. En av dessa är kvarstående. Länsstyrelsen har meddelat att aktuell fornlämning RAÄ 43:1 inte bedöms vara ett hinder för fortsatt hantering. För den fortsatta planeringen av Ursviks västra delar gäller följande:

- Tillstånd till arkeologiska insatser ska sökas när detaljplan är antagen.
- Rinkeby kvarn bevaras och integreras i användningen av Kvarnkullen.
- Om ytterligare kulturmiljölämningar påträffas under arbetets gång ska detta anmälas till Länsstyrelsen.

Mark och vegetation

Bevarandevärda träd/grönytor

En del gröna ytor i Rissne kommer att tas i anspråk för tvärbanan. I övrigt kommer tvärbanan att sträcka sig genom gatumiljöer.

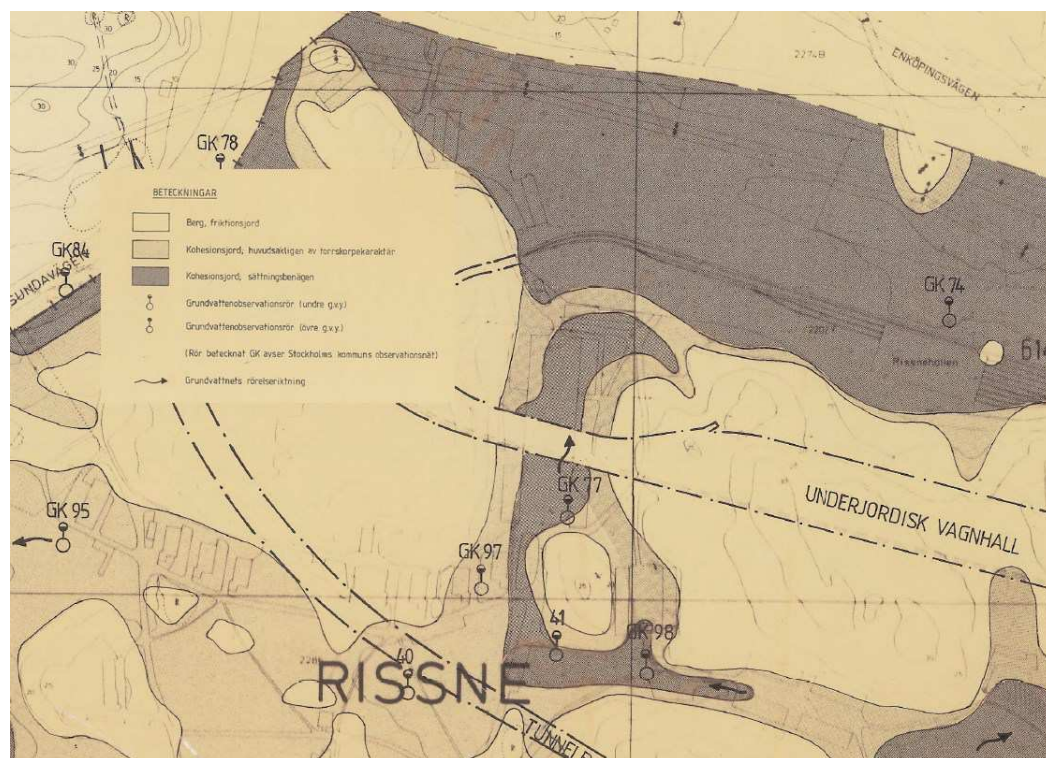
Ursvik utgörs till största del av ängsmark. I upprättat program för Ursviks västra delar pekas tre större områden ut för bevarande i form av nya stadsdelsparker i anslutning till planområdet.

Kymlinge utgörs till största del av naturmark men även av släntmark och tryckbank till E 18 och av gamla Kymlingelänkens rivna vägbank. Området vid passagen av Igelbäcken är en av regionens så kallade gröna kilar som fungerar som regionalt grönstråk och ekologisk spridningskorridor.

Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förutsättningarna för tvärbanan genom Rissnedelen är goda. Huvuddelen av sträckan trafikerades redan idag av delvis tung trafik.

I Ursvik består marken till största del av lera vilket ger sämre markförutsättningar. Åtgärder som lättfyllning och pelarförstärkning kan bli aktuella för delar av sträckan.



Geologikarta

Markföroreningar

Inga kända förekomster av föroreningar finns längs med sträckan Rissne – Ursvik. I Ursvik har en del markundersökningar genomförts som visat vissa förorenade områden varför markprover bör tas i samband med byggandet för att säkerställa att marken inte överskrider riktvärdena för mindre känslig markanvändning.

Fornlämningar

I den del av detaljplanen som ligger inom Rissne finns inga kända fornlämningar. Inom Ursvik berörs eventuellt RAÄ Sundbyberg 17:1 som består av sentida bebyggelselämningar, bestående av minst tre husgrunder varav en sannolikt efter bostadshus, en källargrund, en terrassering, en vägbank och två åkrar med diken.

Trafik och parkering

Gång- och cykel

Gång- och cykelväg finns i princip längs hela planområdet. I höjd med Marieborgsgatans förlängning leds gång- och cykelvägen ut på Järvafältet vilket gör sträckan genom Sundbyberg avskuren. Vid Igelbäcken fortsätter cykelvägen mot Kista.



Utklipp ur cykelplanen över cykelbanor i planområdet (Obs! Inaktuell kommungränslinje)

Biltrafik

Inom planområdet berörs Rissneleden, Kvarnvägen och Enköpingsvägen. Rissneleden har i det aktuella avsnittet beräknade trafikflöden för år 2025 på 4 400 fordonrörelser per dygn medan siffran för Kvarnvägen uppgår till 15 000 (2011). Tvärbanan kommer att gå i mitten av den ombyggda Rissneleden-Kvarnvägen och därefter korsa Enköpingsvägen på bro.

Kollektivtrafik

Planområdet trafikeras idag av busslinjerna 155, 504 och 540 samt av nattbussar.

Parkering

Det finns inga befintliga parkeringsplatser i planområdet.

Service

Det finns ingen service i planområdet.

Arbetsplatser

Intill planområdet vid Enköpingsvägen ligger det större kontorskomplexet Ursviks Entré som bland annat inhyser SE-banken. I Madenområdet finns ett antal verksamheter lokaliserade med externhandelsinriktning.

Störningar och risker

Buller

En bullerutredning har upprättats för att klargöra framtida bullernivåer. Se vidare under rubriken *Konsekvenser*.

Farligt gods

Kymlingelänken väster om planområdet utgör rekommenderad färdväg för farligt gods.

Översvämning

Planområdet ligger utanför så kallade instängda områden som riskerar att översvämmas. I anslutning till planområdet i västra Madenområdet finns en identifierad lågpunkt där särskilda dagvattenåtgärder kommer att bli nödvändiga.

Förslag

Gator och trafik

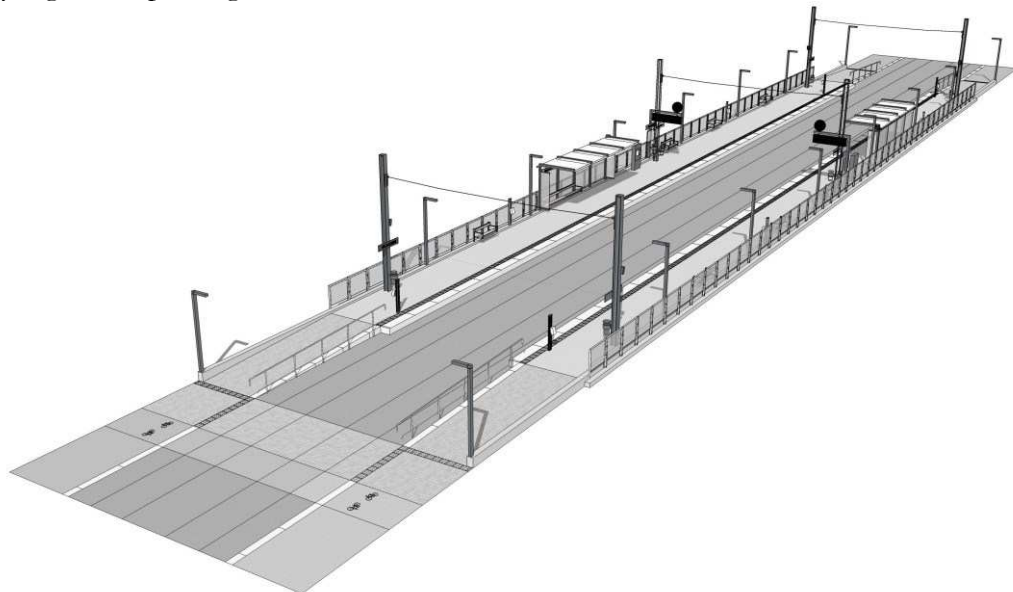
En dubbelspårig spårväg kommer att dras genom Rissne upp till Kista och Helenelund i norr och med anslutning till befintlig tvärbana vid Norra Ulvsunda i söder. Spåren kommer att gå i gatumiljö på reserverat utrymme i mitten av berörda gator. De gator där spåren kommer att förläggas i norra Rissne kommer därför att byggas om för att rymma alla funktioner samt anpassas till modernare mått för kör-, gång- och cykelbanor. I förslaget rätas gatunätet ut och en ny huvudgata bildas som kopplar samman Rissne centrum med Ursviks torg utan riktningförändringar. Ett mer kontinuerligt stadsrum skapas därigenom och tvärbanan får bättre framkomlighet. Gatornas höjdsättning ändras även för att förenkla ledningsflyttar och ombyggnad av gatunätet.

Rissneleden, Kvarnvägen och Madenvägen kopplas ihop till en signalreglerad fyrvägs korsning (se illustration s. 6). Den delsträcka av Rissneleden som idag ligger mellan Kvarnvägen och Artillerivägen upptas i den nya huvudgatan som sedan övergår i den nuvarande Kvarnvägen. Det upplevda avståndet mellan stadsdelarna minskar och området som idag delvis upplevs som ett trafiklandskap får en mer attraktiv stadsmiljö. Staden kommer även att bygga om många av dagens vägar till stadsgator med inslag av trädplanteringar och kantstensparkeringar. Gång- och cykelbanor kommer också att ses över för ökad framkomlighet.

Genom Ursvik kommer tvärbanan att dras i mitten av den nya huvudgatan med hållplatslägen vid Ursviks torg i förskjutet läge där norrgående stannar vid torget och den södergående stannar vid den planerade skolan. Nordligaste hållplatsen i Sundbyberg blir stationen Ursvik norra vid den norra stadsdelsparken. Detaljplanen omfattar längs denna sträcka även det anslutande gatunätet. I Kymlinge går tvärbanans spår bredvid E 18 vid sidan av en föreslagen lokalgata mellan Ursvik och Kista. Spår, gata och gång- och cykelväg korsar Igelbäcken på tre separata broar. Lokalgatan ansluts till trafikplats Ärvinge i Stockholms stad där tvärbanan passerar under E 18/ Kymlingelänken i en redan färdigställd tunnel på Stockholmssidan.

För att öka trafiksäkerhet och för att värna om spårvägens framkomlighet är det viktigt att hålla nere antalet korsningspunkter över spåren. Dock kan spårvägen upplevas som en barriär om det inte går att korsa spåren. Därför är det viktigt med en balans mellan å ena sidan framkomlighet och säkerhet och å andra sidan ett stadsrum som inte upplevs som instängt.

Två hållplatser för tvärbanan föreslås i planområdet. En vid Ursviks torg som är sidoförskjuten och en i nordvästra delen av Ursvik. Hållplatsen vid Norra Ursvik kommer att utformas enligt illustration nedan. Sammanhållna hållplatser ger en framförallt ett minskat inslag av stängsel, mer gräsytor i spårområdet och ett tydligare hållplatsläge.



Hållplatsalternativ i anslutning till gata med motortrafik

Parkering

Längs planområdet byggs gator om så att kantstensparkering tillkommer på en del av sträckorna. Nya parkeringar behövs då Rissne och Ursvik förtätas med nya bostäder, kontor och butikslokaler. Det finns även möjlighet att vika en del av de nya parkeringsytorna till cykelparkering.

Angöring och leveranser

Längs tvärbanans sträcka planeras det för en rad nya butikslägen. Dessa kan delvis komma att ha angöring från gatan. Vissa parkeringsfickor kommer därför samnyttjas för leveranser med parkeringsförbud under vissa tider.

Gång och cykel

Sundbybergs stad planerar en förbättring för gående och cyklister längs hela planområdet. Cykelbanor planeras för regional standard. I korsningen med Enköpingsvägen kommer det i framtiden att finnas möjlighet för gående och cyklister att korsa gatan i plan. En gång- och cykelbro byggs samman med tvärbanebron över Enköpingsvägen.

Trafiksäkerhet

Vid gatukorsningar kommer signaler att sättas upp. Vid övriga platser där gående korsar tvärbanan i plan kommer så kallade wig wag-signaler att sättas upp som blinkar gult och avger ljudsignaler när spårvägen kommer. Friliggande gångpassager ska saxas så att de oskyddade trafikanterna vänds mot ankommande spårvagn. Refugerna kommer att ha tillräcklig bredd för att rymma cyklar och barnvagnar.

Gestaltning

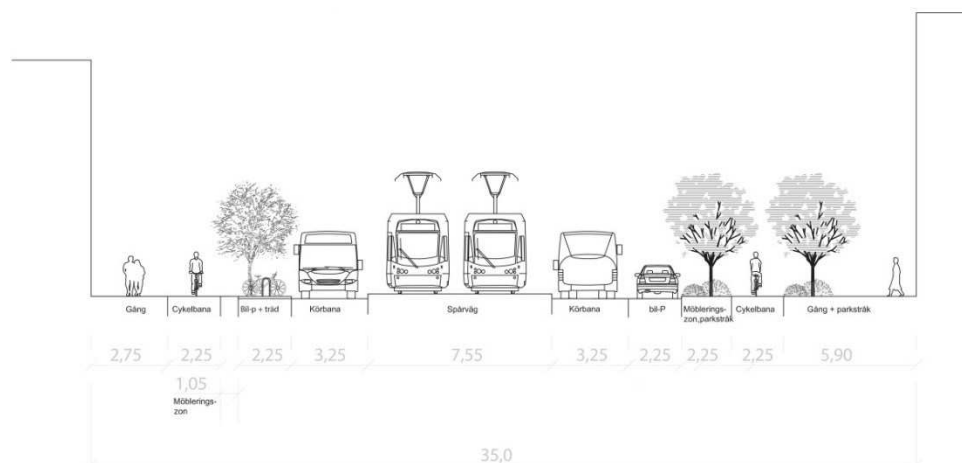
De nya gatumiljöerna i Rissne kommer att gestaltas utifrån en grundprincip med olika funktioner som har olika mått, se sektion nedan. I zonen för kantstensparkering ingår även nya trädplanteringar. Träden placeras mellan parkeringsfickor om tre bilar. Sektionen kommer att variera på sträckan utifrån varje delsträckas förutsättningar. Genom trånga passager kommer inte allt att få plats varför det kommer att krävas en viss prioritering. Spårområdet kommer inte att stängslas in.

Huvudgatan genom Ursvik blir stadsdelens boulevard och pulsåder. Här föreslås ett brett gaturum om 35 meter för gående, cyklister, bil, buss och spårväg. En bred, relativt rak gata ger tydlig överblick och enkel trafikföring. Tvärbanan ska förläggas på ett eget, gräsbevuxet, område i mitten av gatan. Huvudgatan ska ha trädplanteringar längs båda sidor av gatan.



Huvudgatan genom Ursvik med parkstråket

Längs den östra och soliga sidan föreslås en enkelriktad separat cykelväg, trottoar samt ett parkstråk med planteringar samt plats för uteserveringar. Parkstråket ska löpa från Kvarnkullen i söder till norra stadsdelsparken och vidare till Igelbäckens naturreservat. Utöver att vara ett rekreativt element har parkstråket möjlighet att ta hand om en lite del av dagvattnet, genom sin gröna karaktär. Dagvatten kan delvis komma upp i dagen på en sträcka. Läs mer under avsnittet dagvatten. Väster om cykelbanan ska parkstråket även fungera som utrustningszon.



Sektion för huvudgatan i Ursvik

Genom Kymlinge kommer spåren att gå på en egen banvall mellan E 18/Kymlingelänken och Igelbäckens naturreservat. En gräsbeklädd banvall kan i detta känsliga läge minska det visuella intrycket av en infrastrukturbarriär. En gräsbevuxen banvall kan även ha vissa ekologiska vinster.



Exempel på grässpår i parkmiljö

Lokalgator i Ursvik

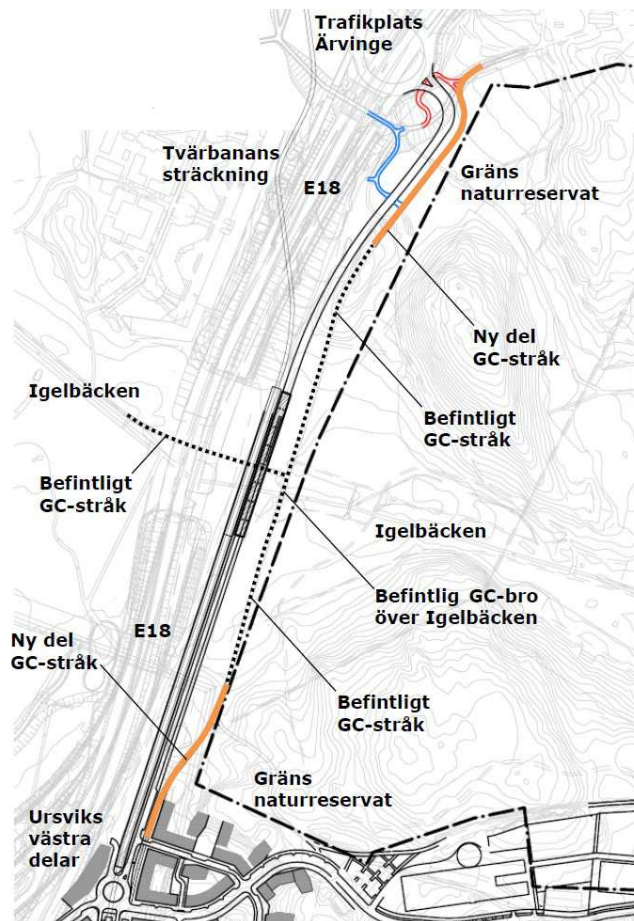
Detaljplanen kommer att koppla ihop Ursviks västra delar med de befintliga delarna genom att lokalgator förlängs i öst-västlig riktning. Gama Enköpingsvägen, Ursviks allé, Mönstringsvägen, Badhusgatan och Marieborgsgatan kopplas till området. Ursviks allé fortsätter genom planområdet till Stockholms stad och Rinkeby på en ny bro över till Rinkeby allé.



Bro mellan Rinkeby och Ursvik

Lokalgata till Kista

En ny lokalgata till Kista föreslås. Inriktningen är att den enbart ska vara till för busstrafik samt utryckningsfordon och utrustas med hinder för att förhindra smittrafik, men detaljplanen reglerar inte trafikslagen i sådan detaljeringsnivå. Gatan kommer att löpa parallellt med tvärbanan och Kymlingelänken precis väster om Igelbäckens naturreservat enligt illustration på nästa sida.



Bebyggelse

Förutom teknikbyggnader planeras ingen ny bebyggelse inom ramarna för planarbetet med tvärbanan och gatustrukturen i Rissne och Ursvik.

Mark och vegetation

Allmän plats

Hela planområdet kommer att utgöras av allmän plats förutom kvartersmark för teknikbyggnader och specificerat spårområde (*T*). Träd kommer att planteras längs tvärbanans sträckning. Den nya allén kommer att läsas ihop med Artillerivägen, Rissne centrum och Kavallerivägen och utgöra den största huvudgatan i nordvästra Stockholmsområdet.

Spårområdet kommer att planteras med gräs enligt överenskommelse mellan SL och staden. Det bidrar till upplevelsen av grönska i staden och kan samtidigt ta hand om en del av dagvattnet lokalt.

Naturmark

Planområdet omfattar främst naturmark. I Rissne sträcker sig planområdet genom gatemark och impedimentsliknande släntmark mellan vägområden. De västra delarna av Ursvik består idag av obebyggd slättmark som kommer att omvandlas till en tätbebyggd stadsdel inom de kommande åren. Den norra delen går längs kommungränsen mot Stockholm i Kymlinge, intill naturreservatet. Det är denna sträcka som främst berör naturmark. Det är också här tvärbanan korsar Järvakilen och Igelbäcken. För att smälta bättre in i miljön föreslås tvärbanan gå på en egen banvall i grässpår så att den visuella barriäreffekten minskar.

Gestaltningprogram

Ett gestaltningprogram för tvärbanan har upprättats parallellt med detaljplanarbetet. I den anges principutformningar för hållplatser och banor längs hela sträckan. Detaljeringsgraden är högre än vad som är gängse för detaljplanering och fördjupningar görs om kontaktledningsstolpar och belysning med mera.

Teknisk försörjning

El

Tvärbanan kommer att elförsörjas med luftledningar ovanför spåren. Tre teknikbyggnader kommer att uppföras längs tvärbanans sträckning.

Dagvatten

Dagvatten ska tas omhand lokalt om så är möjligt (LOD). Om inte LOD kan utföras ska fördröjning av dagvattnet ske innan anslutning (enligt huvudmannens anvisningar) till det kommunala dagvattennätet.

När nya träd planteras längs gatorna finns möjlighet att bygga infiltrerande magasin med så kallad skelettjord. Detta gör att mer dagvatten kan tas omhand lokalt men ändå brädda över till dagvattenledningssystemet vid extrem nederbörd.

Generellt ger anläggande av spårväg ingen extra dagvattenpåverkan jämfört med anläggande av en gata. Ballastspår eller grässpår innebär istället en fördröjning av dagvatten jämfört med en hårdgjord yta.

Spår och gata avvattnas via befintligt dagvattensystem. Utförande i gräs gör att avrinningen blir mindre än tidigare hårdgjord yta.

Med hänsyn till vattensituationen i tätortsområden är det viktigt att bebyggelse alstrar så begränsade volymer dagvatten med så låg föroreningsnivå som möjligt.

Trafikförvaltningen kommer som ett underlag inför projekteringen att definiera de olika sorters vatten som uppstår i projektet under drift- och anläggningskede (t.ex. dränvatten och länshållningsvatten) och ta fram riktlinjer för hur dessa ska hanteras.

I upprättat PM för dagvatten pekas eventuell påverkan på Igelbäcken ut för fortsatt utredning gällande aktuell sträcka.

En dagvattenutredning för hela västra Ursvik har upprättats. En reningsdamm är planerad i de västra delarna, innan vattnet rinner vidare. I dammen ska vattnet passera filterinsatser som ytterligare renar det, varav två stycken är brunnar som renar från tungmetaller, och två magasinfilter som renar vattnet från kväve. Först därefter ska den till den anlagda våtmarken Skogsvaktarkärret för att slutligen nå Igelbäcken.

För att möjliggöra att dagvattnet som rinner in i dammen omsätts och fördröjs för rening i hela dammens volym är det viktigt att dammens geometri utformas för att detta skall ske. Dammens geometriska utformning kan mätas med faktorn som kallas för hydraulisk effektivitet som varierar mellan 0-1 där 0 representerar ingen uppehållstid alls mellan in- och utlopp och där 1 representerar ett pluggat flöde. Tidigare undersökningar *"Dagvattendammars avskiljningsförmåga – påverkande faktorer och metodik för bedömning"* – VA-Forsk rapport 2004-11 visar att en långsmal geometrisk utformning möjliggör högre hydraulisk effektivitet. Man kan ytterligare öka den hydrauliska effektiviteten genom att utforma damm och inlopp med fördröjande vallar med växter. I riktlinjer för hantering av dagvatten i Sundbybergs stad listas mål för hantering av dagvatten där ett av målen är "Dagvatten ska ses som en resurs vid stadens utbyggnad".

Vidare i dokumentet *"Dagvattenutredning och vegetationsanalys – Kompletterande underlag till Fördjupad översiktsplan för Stora Ursvik, Samrådsmaterial"* – Oktober 2001, nämns utgångspunkter för dagvattenhanteringen i Stora Ursvik som "Det synliga dagvattnet skulle kunna utgöra ett signum för det framtida Stora Ursvik. Renings- och fördröjningsanläggningar för dagvatten kan exempelvis utgöra väl synliga och attraktiva gestaltungsselement i stadspark och grönstråk".

Dammen bör utformas långsmal med flertalet vallar med växtlighet för att nå en hög hydraulisk effektivitet och därmed minska behövd dammvolym för att uppnå reningskrav samt skapa en naturtrogen och estetisk tilltalande miljö med biodiversitet. Rekommenderade växter är svalting, gäddnate och pilblad som alla har en bra renande förmåga för zink och andra tungmetaller.

För att dammens fullständiga volym ska kunna utnyttjas för att rena dagvattnet måste en viss uppehållstid nås. Merparten (50 %) av reningen sker de första 6-12 timmarna och effekten är sedan avtagande. Efter 24 timmar uppnås cirka 75 % rening av totalt suspenderat material i laboratorieförsök med hydraulisk effektivitet 1. *"Design methods for stormwater treatment – Site specific parameters"* – Dr. T Larm, Dr. M. Hallberg.

När det inkommande dagvattenflödet innehåller en låg koncentration av föroreningar försämras dammars reningsförmåga. Normal koncentration för zink är 50-400 mikrogram/liter med 130 som medelvärde, i fallet Stora Ursvik så beräknas inkommande dagvatten innehålla 56 mikrogram/liter vilket innebär att koncentrationen är normal på gränsen till låg och reningsfunktionen bör bedömas något sämre än vid normal koncentration. *"Dagvattendammars avskiljningsförmåga – påverkande faktorer och metodik för bedömning"* - VA-Forsk rapport 2004-11.

Då dammens reningsförmåga med hänsyn till uppehållstid har en kraftigt avtagande effekt när uppehållstiden överstiger 24 timmar, samt att erforderlig reningseffekt ökar linjärt, bedöms det inte ekonomiskt försvarbart att anlägga en damm som har en längre uppehållstid än 24 timmar. Fokus för dammens utformning bör således vara att uppnå en maximal hydraulisk effektivitet i kombination med en uppehållstid på 24 timmar. Det går inte att garantera att reningsbehovet uppnås med föreslagen dammlösning varför ytterligare rening av dagvatten med andra metoder rekommenderas. I det fortsatta arbetet ska rening av dagvatten studeras vidare för att fastslå lämplig lösning. När områdets utformning är fastställt och dagvattenåtgärder i allmän mark och kvartersmark valda måste en föroreningsberäkning göras för hela området för att säkerställa att reningskraven för Igelbäcken nås. Denna beräkning föreslås genomföras i slutfasen av projekteringen av det allmänna ledningsnätet.

Konsekvenser

Miljökonsekvenser

Nedan följer redogörelser för planförslagets miljöpåverkan uppdelat efter olika kriterier. Förslaget bedöms få små till måttliga negativa konsekvenser för kriterierna landskapsbild, naturmiljö, barriäreffekter samt buller, vibrationer och stömljud. För kriterierna klimatpåverkan, boendemiljö och hälsa samt rekreation och friluftsliv bedöms förslaget ge små till måttliga positiva konsekvenser. I upprättad miljökonsekvensbeskrivning står mer om jämförelse- och nollalternativ.

Landskapsbild

Planförslaget innebär att det urbana intrycket förstärks längs med hela sträckan och det sammantagna intrycket av landskapet för-skjuts därigenom mot en stadsmässig karaktär. Inslaget av trafikinfrastruktur i Järvakilen, som idag utgörs av E18, förstärks. Genom att infrastrukturen samlas och utformningen av broarna samordnas mildras den visuella påverkan och siktlinjer kan bevaras. Planförslaget bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser för landskapsbild i Järvakilen.

I Ursviks västra delar bedöms planförslaget ha en positiv inverkan på landskapet genom att väg, spårväg och parkstråk skapar struktur och kopplingar i ett område som idag kan upplevas rörigt.

Längs Kistagrenens fortsättning via Artillerivägen och återanslutningen mot Risseledens norra del bedöms den måttliga urbana karaktären stärkas och medföra positiv påverkan i bebyggelsemiljöerna.

Med anpassat utförande av spårvägens sträckning över Enköpingsvägen förväntas spårvägen inte medföra några negativa konsekvenser på vare sig den karaktäristiska Ursviks Entré eller på landskapsbilden. I upprättat PM för kulturmiljö skrivs att om tvärbanan skulle passera Enköpingsvägen på bro skulle brokonstruktionerna kunna bli dominerande och därmed medföra en skalförskjutning som påverkar den monumentala Ursviks Entrés visuella intryck, särskilt vid betraktelse från Enköpingsvägen i öster.

Naturresursfrågor och klimat

Planförslaget innebär påverkan på den regionalt värdefulla Järvakilen genom att ytterligare markytor tas i anspråk. Vid passagen i höjd med Igelbäcken utgörs denna påverkan av intrånget från de planerade bropelarna samt att ytan som täcks av brokonstruktioner, och därmed inte nås av sol eller direkt nederbörd, ökar jämfört med idag. Avståndet mellan E18 samt väg- och spårbroarna bedöms vara tillräckligt samlat för att ge ett litet intrång och samtidigt tillåta ljusinsläpp mellan broarna. De negativa konsekvenserna med avseende på naturmiljövärden för Järvakilen bedöms bli små. Planområdet ligger utanför gränsen för både Igelbäckens naturreservat och Igelbäckens kulturresevat, varför direkt påverkan på dessa områdens naturvärden kan undvikas. Planförslaget innebär ett litet bullertillskott i området som kan ha negativ inverkan på djurlivet. Tillskottet bedöms dock som försumbart i jämförelse med bullret från E18. Planförslaget innebär att några inventerade områden med högt eller visst biologiskt värde i Ursvik tas i anspråk. Genom intrånget i Järvakilen samt förlusten av områden med höga biologiska värden bedöms planförslaget sammantaget medföra måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön.

Strandskydd

Strandskydd inträder/återinträder i samband med markens planläggning och istället för att upphäva den föreslås att dispens söks från strandskyddsbestämmelserna, eftersom strandskyddet kommer att fylla ett syfte på marken och i vattnet under broarna, så ska dispensen bara gälla för själva broarna. De särskilda skäl som föreligger är att broarna behöver tillkomma här för det angeläget allmänna intresset att upprätta en ny tvärspårvägsförbindelse, en ny lokalgata mellan Ursvik och Kista samt en upprustad gång- och cykelväg med modern standard. Genom att konstruktionen i det område som idag omfattas av Igelbäckens strandskydd utformas i linje med E18:s befintliga brokonstruktion lämnas ytor mellan bropelarna som möjliggör fri passage för djur. Planförslaget bedöms därför inte försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet. Intresset av att ta området i anspråk bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset enligt PBL 4 kap. 17 § och Miljöbalken 7 kap. 18 § c.

Riksintressen

Riksintresseområdet E 18/Kymlingelänken behandlas i detaljplan som upprättas av Stockholms stad och denna detaljplan. Del av vägens tryckbankar ligger inom detaljplaneområdet och det pågår en dialog med Trafikverket om hur området ska hanteras så att det når en lösning och tryckbanken hanteras.

Rekreation och friluftsliv

Planförslaget innebär att rekreationsytor inom Järvakilen tas i anspråk vilket medför att det totala rekreationsområdet krymper marginellt. Förslaget innebär även att upplevelsevärdet påverkas negativt genom den visuella störning som lokalgatan och spåraneläggningen medför. Påverkan mildras dock genom att infrastrukturen samlas och att utformningen av spårvägen och gatan samordnas med E18:s befintliga väg- och brokonstruktion. Den ökade bullerstörningen från Kistagrenen och lokalgatan medför att de angränsande rekreationsområden kan uppfattas som mindre fridfulla. Samtidigt innebär tillkomsten av gång- och cykelvägar och bussväg att möjligheter för rörelse till och inom Järvakilen förbättras. Detta medför sannolikt positiva konsekvenser i form av att användningen av området i rekreativa syften ökar. Spårvägen innebär positiva konsekvenser genom att den planerade hållplatsen i norra Ursvik möjliggör att fler människor bosatta längre bort i regionen kan ta sig till Järvakilen och de båda reservaten.

Barriäreffekter

Planförslaget innebär att den fysiska barriären som idag utgörs av E18 förstärks. Detta motverkar de regionala mål som finns uppsatta för de gröna kilarna. Påverkan mildras dock genom gräsbeklädda spår och banvallar samt att passagen vid Igelbäcken bibehålls. På grund av skillnaden mellan gatans asfaltsbeläggning och det gräsbeklädda spåret bedöms lokalgatan utgöra en större barriär än spårvägen. Den planerade utformningen av anläggningen innebär att pelare och bro konstrueras i linje med den befintliga vägbron, vilket gör att barriäreffekten minimeras. Tillskottet av ytterligare trafikinfrastruktur kommer öka bullret vilket stärker barriäreffekten och medför små negativa konsekvenser. E18 kommer dock fortsatt vara den huvudskaliga bullerkällan i området. Människors rörelse genom Järvakilen bedöms inte påverkas negativt eftersom antalet platser där passage görs möjlig kommer att motsvara nuläget. I motsats innebär tillkomsten av kopplingar för gång och cykel snarare att rörelsen i området underlättas. Likaså förbättras kopplingarna söderut mot Rissne och i väst mot Rinkeby. Kompensatoriska åtgärder kommer att tillkomma under genomförandeprocessen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planförslaget medför att dagvatten från såväl huvudgatan, lokalgatan som spårvägen sannolikt behöver tas om hand då vattnet kan innehålla föroreningar. En ökad mängd hårdgjord yta gör också att avrinningen ökar. I Rissne och Ursvik kommer Kistagrenen att gå i ett separat spårrområde. Spåren och gatan kommer att avvattas via det befintliga dagvattensystemet och spårytan ska vara gräsbeklädd, vilket innebär att spårrområdet är permeabelt och att en fördröjning av dagvattnet kan ske här. Den föreslagna lösningen bedöms medföra inga/små negativa konsekvenser. Utan reningsåtgärder riskerar Igelbäcken att påverkas negativt av den tillkommande infrastrukturen.

Planförslagets påverkan på Igelbäcken och Norra Råstabäcken kommer inte innebära en försämring. Utredningar visar hur föroreningshalter, föroreningsbelastning och flöden från spårrområdet och lokalgatan ska hanteras genom föreslagna åtgärder. Miljö kvalitetsnormer, reservatsföreskrifter och Sundbybergs riktlinjer för dagvatten ska följas.

Markföroreningar

Planförslaget medför en förändrad markanvändning i planområdet vilket innebär att en ökad andel människor rör sig i området. Detta ökar risken för exponering av befintliga markföroreningar. Planförslaget innebär mindre känslig markanvändning och utförda undersökningar har inte påvisat områden där halterna överstiger MKM inom planområdet. I planförslagets södra delar, där det påträffats förhöjda föroreningshalter i angränsande områden, kan marken behöva undersökas närmare i

de fall marken ska schaktas eller om markytan inte ska bebyggas eller hårdgöras. Det gör i ramen för genomförandet.

Farligt gods

Farligt gods passerar väster om planområdet på Ulvsundavägen och E 18/Kymlingelänken som är rekommenderade färdvägar för farligt gods. I upprättat risk-pm framkommer att närheten till Enköpingsvägen respektive Kymlingelänken/E18 inte föranleder några specifika säkerhetshöjande åtgärder för Tvärbanan Kistagrenen med avseende på transporter av farligt gods.

Trafikbuller

En bullerutredning har upprättats av Tyréns 2015-05-18. Beräkningar har gjorts av förväntade bullernivåer år 2030. Beräkningarna utgår från befintlig bebyggelse. Planerad bebyggelse i tvärbanans närhet utreds separat i respektive detaljplan. Samtliga nyplanerade bostäder förväntas ha en tyst sida (bullerdämpad) som vänder sig bort från tvärbanan.

När Tvärbanan byggs beräknas den ekvivalenta ljudnivån öka. Den maximala ljudnivån förblir för de flesta bostäder oförändrad, dock kommer antalet riktvärdesöverskridande bullerhändelser att öka. Med ljudisolerande fasadåtgärder kan man skapa en oförändrad eller till och med bättre akustisk inomhusmiljö än den idag, även när tvärbanan är färdigställd. Andra åtgärder kan vara dämpande matta vid spårvägen. Akustiskt bedöms Tvärbanan ge måttligt negativa konsekvenser.

Komfortvibrationer och stomljud

Baserat på erfarenheter från mätningar inom projektet Spårväg City samt beräkningar baserat på den amerikanska FTA modellen [8] har Tyréns genomfört beräkningar av komfortvibrationer och stomljud. Dessa beräkningar har resulterat i följande:

Riskavstånd för stomljud för att innehålla Trafikförvaltningens mål om 30 dBA maximal ljudnivå: 50 meter utan åtgärd under spår.

Riskavstånd för komfortvibrationer för att innehålla Trafikförvaltningens mål om högst 0,4 mm/s: 15 meter utan åtgärd under spår.

Riskavstånden/Riskzonen ska tolkas som att innanför ovanstående avstånd finns en risk att överskridande nivåer av stomljud (> 30 dBA Slow) samt komfortvibrationer (> 0,4 mm/s) kan förekomma.

För planförslaget bedöms Kistagrenens sträckning genom planområdet, i kombination med trafiken på huvudgatan och lokalgatan till Kista, medföra ett litet bullertillskott i området och dess omgivning. Utan åtgärder kommer riktvärden för bostäder att överskridas för några bostäder i Rissne varför påverkan med avseende på buller i denna del av området bedöms bli måttligt negativ. Ljudmiljön för befintliga bostäder i Ursvik bedöms påverkas obefintligt – lite negativt av planförslaget. I gränsen för Igelbäckens naturreservat visar beräkningar att den ekvivalenta ljudnivån från Kistagrenen ligger på 50-55 dB(A), cirka 130 meter in i reservatet är den ekvivalenta ljudnivån från Kistagren 40 dB(A), vilket innebär att Trafikförvaltningens tolkning av riktvärdet för friluftsområden klaras. Lokalgatan kommer att bidra med ytterligare bullertillskott i området. Hur stor detta är har inte beräknats, men i jämförelse med ljudet från E18 bedöms tillskottet vara litet. Enligt de beräkningar som utförts finns risk att störande stomljud, utan åtgärder under spåret, kan uppstå i byggnader inom 50 meter från spåret samt för störande komfortvibrationer inom 15 meter från spåret.

Detta innebär att det inom ovanstående avstånd finns en risk för överskridande av riktvärden. I Rissne finns några flerbostadshus längs Artillerivägen (strax söder om planområdet) som ligger inom riskzonen för såväl överskridande av riktvärdet för stomljud som vibrationer. Planförslaget bedöms medföra liten negativ påverkan med avseende på vibrationer och stomljud.

Boendemiljö och hälsa

Planförslagets utökade kollektivtrafik och förbättrade tillgänglighet till grönområden innebär att alternativet bidrar till uppfyllande av miljömålet God bebyggd miljö, särskilt avseende preciseringarna kring Kollektivtrafik, gång- och cykel samt Natur- och grönområden. Lokalgatan till Kista kan innebära ökad trafik genom området. Ökad vägtrafik skapar ny trafik, så kallad inducerad trafik, vilket innebär att den totala mängden trafik i Ursvik kan komma att öka till följd av lokalgatan. Det går däremot att motverka genom att göra tillgången till lokalgatan tidsbegränsad för biltrafik, genom lokala trafikföreskrifter och på så sätt bidrar det till en bättre silning av trafiken till och från västra Ursvik. Likaså skulle den kunna användas för en utökad cykeltrafik under andra tider på dagen. En ökad trafik medför sämre trafiksäkerhet, ökat buller. Att anlägga lokalgatan bedöms därför medföra vissa problem till ett uppfyllande av miljömålet ”God bebyggd miljö”. Beträffande buller för bostäderna i norra Rissne bedöms planförslaget medföra måttligt negativa konsekvenser då riktvärden för några bostäder inte kan innehållas. Utan riskreducerande åtgärder bedöms planförslaget medföra en förhöjd olycksrisk jämfört med nuläget.

Risker

De största riskfaktorerna avseende påverkan på trafiksäkerhet är förknippade med plankorsningar mellan spårväg och fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik. Plankorsningar utgör riskmoment för kollision mellan spårvagn och fordon samt kollision mellan spårvagn och gångtrafikan/cyklist. Liknande risker gäller även där spårvägen delar utrymme med vägtrafik (blandtrafik). Plankorsningar och blandtrafik utgör dessutom riskmoment för nedrivning av kontaktledning. Sannolikheten för kollision mellan spårvagn och gångtrafikan kan även vara högre i anslutning till spårvagnshållplatser eller utmed sträckor där spårvägen uppfattas som en barriär och saknar ordnade övergångar. Den nya spårvägen kan även påverka kringliggande skyddsobjekt till följd av elektromagnetiska fält, urspårning samt brand i spårvagn. Den nya spårvägen innebär en ny anläggning där räddningstjänsten kan behöva utföra en räddningsinsats. Spårvägens utförande har därför beaktat detta, bl.a. med avseende på tillgång av tillfartsvägar som gör det möjligt för räddningstjänsten att nå fram till spårvägen. Denna parameter behöver framförallt hanteras där spårvägen går på längre broar eller i tråg där det kan bli långa avstånd mellan räddningstjänstens fordon och själva olycksplatsen som försvårar insatsen.

De risker förknippade med byggskedet som beaktas är de som kan påverka säkerheten för trafikanter, tredje man, miljö, kringliggande bebyggelse och infrastruktur samt räddningstjänstens insatsmöjligheter.

I upprättat PM för Risk har det identifierats ett antal faktorer som behandlas i den fördjupade utredningen för att beaktas i den fortsatta projekteringen och planeringen i genomförandefasen av Tvärbanan:

Särskild hänsyn till påverkan på trafiksäkerhet ska tas vid plankorsningar, i anslutning till spårvagnshållplatser eller utmed sträckor där spårvägen uppfattas som en barriär och saknar ordnade övergångar. Vid utformning av identifierade riskfaktorer ska hänsyn tas till bl.a. trafikflöden, hastighetsbegränsning och resandemängder.

Avseende trafikantsäkerhet så föranleder inte närheten till Enköpingsvägen respektive Kymplingelänken/E18 inga specifika säkerhetshöjande åtgärder för Tvärbanan Kistagrenen med avseende på transporter av farligt gods.

Närheten till planerad bebyggelse utmed aktuell sträcka föranleder inga säkerhetshöjande åtgärder för Tvärbanan Kistagrenen sett till påverkan på tredje man. Avståndet mellan spårväg och bebyggelse tillsammans med planerad hastighetsbegränsning innebär att spårvägen har en acceptabel påverkan på individrisk och samhällsrisk inom kringliggande områden.

När det gäller påverkan på räddningstjänstens insatsmöjlighet så påverkas ingen befintlig bebyggelse av Tvärbanan Kistagrenen. Pågående programplanering och kommande detaljplaner för områden utmed spårvägens sträckning ska utformas med restriktioner gällande utrymning genom fönster med hjälp av räddningstjänsten mot det planerade huvudstråket genom området Ursviks västra delar. Dessutom ska det säkerställas att räddningstjänsten kan nå yttertaket, antingen med egen utrustning från annan sida, eller genom att byggnadernas utförs med en brandtekniskt avskild invändig tillträdesväg.

Vidare utredning kring räddningstjänstens insatsmöjligheter ska göras i kommande detaljplanearbeten för planerad ny bebyggelse.

Vid hastighetsbegränsning 40 km/h så innebär olycksrisker förknippade med trafiken på spårvägen att individrisken inomhus kan hamna på en nivå som innebär att åtgärder behöver beaktas för byggnader inom ca 5-7 meter från spåret. Avståndet mellan spårväg och kringliggande bebyggelse innebär att olycksriskerna inte bedöms kunna innebära några konsekvenser för tredje man.

Bedömningen utgår från de beräknade skadeavstånden för de studerade olycksriskerna i förhållande till avståndet till kringliggande bebyggelse. Spårvägen bedöms därmed inte bidra till samhällsriskerna inom kringliggande områden i sådan omfattning att åtgärder behöver beaktas.

Påverkan på räddningstjänst avser framförallt avståndet mellan spårväg och ny bebyggelse som kommer att understiga 10 meter på en eller båda sidor av det planerade huvudstråket. Planeringen av ny bebyggelse inom programområdet är i ett tidigt skede och det går därför inte att genomföra en fördjupad utredning avseende påverkan på räddningstjänstens insatsmöjligheter. Dock kommer allmänna rekommendationer avseende åtgärder att redovisas, vilket bör hanteras i kommande detaljplaner.

Tvärbanans anläggningar, kontaktledningar och likriktarstationer kommer inte att ge några konsekvenser på människors hälsa p.g.a. närhet till elektromagnetiska fält. Där tillräckliga avstånd inte går att upprätthålla mellan likriktarstationer och kringliggande bebyggelse kommer likriktarstationerna att kläs in för att reducera nivåerna på elektromagnetiska fält till acceptabel nivå.

Där Tvärbanan dras nära befintlig bebyggelse behöver det utföras en separat kontroll av byggnadernas utrymningsstrategier för att avgöra om spårvägen medför behov av kompletterande åtgärder för att tillgodose räddningstjänstens insatsmöjligheter.

För sträckor där byggtiden för Tvärbanan innebär markarbeten inom förorenade områden eller arbeten med miljöfarliga ämnen i anslutning till känsliga markområden behöver studeras mer i detalj under genomförandefasen avseende behov av särskilda skyddsåtgärder.

Inom ramen för Trafikförvaltningens fortsatta arbete tas en miljöplan fram tillsammans med checklistor för fortsatt projektering och planering. I denna miljöplan kommer kravställning och behov kopplat till riskfrågorna att ingå.

Folkhälsa

Arbetet med planförslaget har beaktat de nationella målen för folkhälsan. Sundbybergs stad arbetar med hälsokonsekvensbedömning som hjälpmedel för att upptäcka brister i arbetet. Bedömningen innefattar planförslagets konsekvenser på folkhälsan inom ramarna för den fysiska planeringen. Exempel är den fysiska strukturens effekter på den sociala miljön, samt den uppmuntran den ger till fysisk aktivitet. Genom att detaljplanen möjliggör nya och bättre gång- och cykelvägar inom planområdet samt underlättar att resa kollektivt bedöms detaljplanens genomförande ge positiva effekter för folkhälsan.

Jämställdhets-, trygghets- och säkerhetsperspektiv

Kvinnor och män ska ha samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom livets alla områden. Trygghet och säkerhet är två grundläggande behov i allas vardag. En trygg plats är en plats där en mångfald av människor rör sig.

Detaljplanen bidrar till att underlätta för föräldrar att dela på ansvaret för hem och barn genom bättre möjligheter att åka kollektivtrafik. Detta gäller särskilt inom hushåll som saknar bil men även för hushåll med en eller flera bilar.

Tillgängligheten med kollektivtrafik till offentlig och kommersiell service ökar.

FNs konvention om barnets rättigheter

Arbetet med planförslaget har beaktat nationell strategi för Barnkonventionen, prop 1997/98:182. Sundbybergs stad arbetar med barnkonsekvensanalys som verktyg i arbetet att identifiera brister och möjligheter med avseende på barns rättigheter i planarbetet. I förvaltningens granskning av barnkonsekvenser analyseras barnets sociala, ekonomiska och kulturella rättigheter. Exempel på dessa rättigheter är barnets rätt till lek, vila och fritid. Planarbetets främjande av barnets rätt till aktivt deltagande i samhället och dess rätt till lika värde analyseras. Detaljplanens genomförande innebär en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik till stadens och regionens aktiviteter. Detta är särskilt viktigt för lite äldre barn som blir mer oberoende av föräldrar som ger skjuts med bil.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Kommunen beaktar FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning prop. 2008/09:28 som syftar till att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att åtnjuta sina rättigheter. Målsättningen är att alla personer har delaktighet på lika villkor oavsett funktionshinder. Detta planarbete inbegriper den fysiska miljön genom att identifiera och undanröja hinder och barriärer mot tillgänglighet avseende allmän plats. Trafikförvaltningen planerar och projekterar spåranläggningen utifrån RiTill för att säkerställa god tillgänglighet.

Detaljplanens genomförande

Organisatoriska frågor

Preliminär tidplan

Programsamaråd	2014 (Ursvik) och vintern 2015/2016 (Rissne)
Plansamaråd	sommar 2016
Granskning	hösten 2016
Antagande	vintern 2016/2017
Byggstart	2017
Trafikstart	2021

Genomförandetid

Detaljplanens genomförande ska vara 5 år räknat från den dag detaljplanen vinner laga kraft. När genomförandetiden har gått ut fortsätter planen att gälla tills den ändras eller upphävs.

Ansvarsfördelning/huvudmannaskap

Kommunen ansvarar för anläggning samt drift och underhåll för all allmän plats inom planområdet som inte utgörs av spåranläggningen. För spåranläggningen ansvarar Trafikförvaltningen för både anläggning och drift och underhåll.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsåtgärder erfordras för att fastighetsrättsligt genomföra detaljplanen. Fastighetsbildning enligt detaljplanen kan ske då detaljplanen vunnit laga kraft. Kommunen ansvarar för att ansöka om lantmäteriförrättningen när planen vunnit laga kraft. För att genomföra detaljplanen överförs all allmän platsmark till kommunens fastighet Sundbyberg 2:26 genom fastighetsreglering. Kvartersmark för teknisk anläggning för spårväg kan avstyckas. Inga byggnader kommer att behöva rivas för tvärbanans genomförande. Nedan följer en lista över fastigheter som kommer att påverkas:

Sundbyberg 2:25: Fastigheten avstår allmän platsmark för lokaltrafik och spårtrafik

Sundbyberg 2:28: Fastigheten avstår allmän platsmark för lokaltrafik och spårtrafik

Sundbyberg 2:79: Fastigheten avstår allmän platsmark för lokaltrafik och spårtrafik

Sundbyberg 2:85: Fastigheten avstår allmän platsmark för lokaltrafik och spårtrafik

Sundbyberg 2:26: Kommunägd fastighet för allmän plats. Fastigheten erhåller mark utlagd som allmän plats i detaljplanen.

Gemensamhetsanläggningar

Inga befintliga gemensamhetsanläggningar ligger inom planområdet. Inga nya gemensamhetsanläggningar föreslås bildas.

Servitut

Servitut kan bildas som ger en av SL ägd fastighet rätt att framdriva spårtrafik inom planområdet.

Ledningsrätt

Ett flertal ledningar för starkström, fjärrvärme, vatten- och avlopp berörs av spåranläggningen. Befintliga ledningar som korsar spårområdet ska kunna ligga kvar där så är möjligt. Vissa ledningar måste av praktiska skäl få ett nytt läge. Rätten för de ledningar som flyttas säkerställs genom ledningsrätt eller avtalsservitut. Ledningsinnehavarna ansvarar för tryggheten av sina ledningar.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

PM Buller, vibrationer, stömljud (Tyréns 2016-03-30)

PM Kulturmiljö och stadsbild (Tyréns 2015-12-08)

PM Markförorenningar (Iterio 2015-10-19)

PM Miljö Kistagrenen (SL 2015-05-25)

PM Risk och säkerhet (Brandskyddslaget 2016-02-19),

PM Risk och säkerhet (Brandskyddslaget fördjupad utredning, 2016-04-08)

PM Trafikala konfliktpunkter Kistagrenen (Ramböll 2015-05-26)

Trafiksäkerhet för sträckan genom Sundbyberg, Tvärbanan Kistagrenen, (Stockholms läns landsting 2016-12-09)

PM Ras och skred (Iterio 2016-06-12)
PM vatten (Structor 2015-05-18)
PM Dagvatten (Structor 2015-12-17)
PM Dagvatten (Structor 2016-07-15),
PM Dagvatten (Sweco 2016-12-12)
Barnkonsekvensanalys Kistagrenen (Tyréns 2016-02-24).

Gator

Vissa ombyggnader av befintliga gator, främst i form av breddning, krävs för anläggandet av spåren. Anpassning kommer även att ske till modernare mått för kör-, gång- och cykelbanor.

Påverkan under byggtiden

Byggandet av spåranläggningen, ombyggnationen av gator och omläggning av ledningar kommer att medföra tillfälliga begränsningar av framkomligheten för andra trafikslag. Det kommer också att orsaka störningar i form av buller och ingrepp i stadsmiljön. Störningarna ska begränsas i möjligaste mån enligt gällande lagar och riktlinjer. Detta gäller främst norra Rissne.

Ekonomiska frågor

Avtal

Ett samverkans- och finansieringsavtal är tecknat mellan kommunen och SL. Avtalet reglerar övergripande parternas åtaganden vid planering och genomförande av spåranläggningen. Ett genomförandavtal mellan kommunen och SL ska upprättas och undertecknas av SL samt biläggas detaljplanen vid antagande i kommunfullmäktige. Avtalet ska bland annat reglera ekonomiska frågor, plankostnader, ansvarsfördelning, tidplan och ansvar för anläggningsarbeten. Avtal som reglerar ekonomiska frågor, ansvarsfördelning, tidplan etc ska även tecknas mellan kommunen, SL och berörda ledningsägare.

Förrättningskostnader

Kommunen står för förrättningskostnader vid inlösen av allmän platsmark gentemot berörd fastighetsägare. Förrättningskostnaderna kommer att fördelas mellan kommunen och SL vilket ska regleras i genomförandavtal mellan kommunen och SL.

Markåtkomst

Ersättning för allmän platsmark som löses in bestäms vid lantmäteriförrättning eller genom avtal med fastighetsägaren.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har tagits fram av Planavdelningen i samråd med andra berörda tjänstemän på stadsledningskontoret och med SL. Genomförandevsnittet är framtaget av konsult på Naisvefa och granskat av kommunen. Detaljplanen grundas på förslag av SL/Trafikförvaltningen genom WSP.

Eva Kåverud
Planchef

Manne Berndtsson
Planarkitekt