

Stadsmiljö- och tekniska nämnden

Svar på remiss - Detaljplan Skelettplan för västra Ursvik: tvärbana i norra Rissne, Ursvik och Kymlinge

Beslutsunderlag

Remiss ”Detaljplan Skelettplan för västra Ursvik: tvärbana i norra Rissne, Ursvik och Kymlinge” från stadsledningskontoret den 9 juni 2016.

Stadsmiljö- och serviceförvaltningens skrivelse den 27 juni 2016.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av tvärbanans Kistagren genom norra Rissne och västra Ursvik samt att lägga fast gatustrukturen. Detaljplanen innebär ett intrång i den så kallade Järvakilen – en grönkil i den regionala grönstrukturen. Kommunen har bedömt att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

En dubbelspårig spårväg kommer att dras genom Rissne upp till Kista och Helenelund i norr med anslutning till befintlig tvärbana vid Norra Ulvsunda i söder. Spåren kommer att gå i gatumiljö på reserverat utrymme i mitten av berörda gator. I förslaget rätas gatunätet ut och en ny huvudgata bildas som kopplar samman Rissne centrum med Ursviks torg utan riktningsförändringar. Ett mer kontinuerligt stadsrum skapas därigenom och tvärbanan får bättre framkomlighet. Spårområdet kommer inte att stängslas in.

I Kymlinge går tvärbanas spår bredvid E18 vid sidan av en föreslagen bussgata mellan Ursvik och Kista. Spår, gata och gång- och cykelväg korsar Igelbäcken på tre separata broar. Bussgatan kommer att planläggas som lokalgata och ansluta till trafikplats Ärvinge i Stockholms stad där tvärbanan passerar under E18/Kymlingelänken i en redan färdigställd tunnel på Stockholmssidan.

Förslag till beslut

1. Stadsmiljö- och serviceförvaltningens yttrande godkänns som svar på kommunstyrelsens remiss ”Detaljplan Skelettplan för västra Ursvik: tvärbana i norra Rissne, Ursvik och Kymlinge”.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2005-12-19 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 på grund av sträckornas olika förutsättningar och planeringsskeden.

Detaljplaneförslaget i korthet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av tvärbanans Kistagren genom norra Rissne och västra Ursvik samt att lägga fast gatustrukturen. Detaljplanen innebär ett intrång i den så kallade Järvakilen – en grönkil i den regionala grönstrukturen. Kommunen har bedömt att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

En dubbelspårig spårväg kommer att dras genom Rissne upp till Kista och Helenelund i norr med anslutning till befintlig tvärbana vid Norra Ulvsunda i söder. Spåren kommer att gå i gatumiljö på reserverat utrymme i mitten av berörda gator. I förslaget rätas gatunätet ut och en ny huvudgata bildas som kopplar samman Rissne centrum med Ursviks torg utan riktningsförändringar. Ett mer kontinuerligt stadsrum skapas därigenom och tvärbanan får bättre framkomlighet. Spårområdet kommer inte att stängslas in.

Rissneleden, Kvarnvägen och Madenvägen kopplas ihop till en signalreglerad fyrvägs korsning. Genom Ursvik kommer tvärbanan att dras i mitten av den nya huvudgatan med hållplatslägen vid Ursviks torg och Ursvik norra, vid den norra stadsdelsparken.

I Kymlinge går tvärbanas spår bredvid E18 vid sidan av en föreslagen bussgata mellan Ursvik och Kista. Spår, gata och gång- och cykelväg korsar Igelbäcken på tre separata broar. Bussgatan kommer att planläggas som lokalgata och ansluta till trafikplats Ärvinge i Stockholms stad där tvärbanan passerar under E18/Kymlingelänken i en redan färdigställd tunnel på Stockholmssidan.

Längs planområdet byggs gator om så att kantstensparkering tillkommer på en del av sträckorna. Det finns även möjlighet att vika en del av de nya parkeringsytorna till cykelparkering. Längs tvärbanans sträckning planeras för en rad nya butikslägen. Dessa kan delvis komma att ha angöring från gatan. Vissa parkeringsfickor kommer därför att samutnyttjas för leveranser med parkeringsförbud under vissa tider.

Sundbyberg stad planerar en förbättring för gående och cyklister längs hela planområdet. Cykelbanor planeras för regional standard. Till granskningsskedet ska även behov av en gång- och cykelbro över Enköpingsvägen utredas och på vilken sida om tvärbanan den ska ligga.

Huvudgatan genom Ursvik blir stadsdelens boulevard och pulsåder. Här föreslås ett brett gaturum om 35 meter för gående, cyklister, bil, buss och spårväg. Tvärbanan ska förläggas på ett eget, gräsbevuxet, område i mitten av gatan. Huvudgatan ska ha trädplanteringar längs båda sidor av gatan. Längs den östra och soliga sidan föreslås en enkelriktad separat cykelväg, trottoar samt ett parkstråk med planteringar och

plats för uteserveringar. Parkstråket ska löpa från Kvarnkullen i söder till norra stadsdelsparken och vidare till Igelbäckens naturreservat. Utöver att vara ett rekreativt element ska parkstråket även fungera som dagvattenanläggning.

Genom Kymlinge kommer spåren att gå på egen banvall mellan E18/Kymlingelänken och Igelbäckens naturreservat. En gräsbeklädd banvall kan minska det visuella intrycket av en infrastrukturbarriär.

Lokalgata till Kista

En ny lokalgata till Kista föreslås. Inriktningen är att den endast ska vara till för busstrafik, men detaljplanen reglerar inte trafikslagen på en sådan detaljeringsnivå. Gatan kommer att löpa parallellt med tvärbanan och Kymlingelänken, precis väster om Igelbäckens naturreservat.

Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande skelettplanen

I upprättad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) jämförs planförslaget med ett jämförelsealternativ – som är som detaljplaneförslaget men utan lokalgatan till Kista.

Av MKB:n framgår att jämförelsealternativet sammantaget bedöms medföra mindre negativa konsekvenser än planförslaget för miljön. Infrastrukturens dominans i landskapet och barriäreffekten över Järvakilen ökar mer i planförslaget än i jämförelsealternativet. Tvärbanans Kistagren ger minskat bilberoende och ökade möjligheter att nå klimatmål. Att anlägga lokalgatan motverkar delvis detta. Vad det gäller vatten bedöms jämförelsealternativet medföra mindre påverkan än planförslaget, eftersom föroreningsbelastning och avrinning från lokalgatan uteblir. Föroreningsbelastningen från spårvägen torde, enligt MKB:n, vara betydligt mindre än från en gata. Sett till boendemiljö och hälsa bedöms jämförelsealternativet medföra större positiva konsekvenser än planförslaget. Jämförelsealternativet bidrar i högre grad till att uppnå miljömålet God bebyggd miljö. Trafiksäkerheten, barns möjlighet att röra sig i området och attraktiviteten för att gå, cykla och resa kollektivt blir större jämfört med planförslaget. Samtidigt utsätts människor i mindre utsträckning för buller och luftföroreningar än i planförslaget.

Av MKB:n framgår också att behovet av lokalgata till Kista bör utredas ytterligare

Stadsmiljö- och serviceförvaltningens yttrande

Förvaltningen anser att den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, med jämförelsealternativet att lokalgatan inte byggs, tydligt visar att föreliggande planförslag, med såväl en tvärbana som en lokalgata, är sämre ur miljö- och klimatsynpunkt än jämförelsealternativet (tvärbana utan lokalgata).

I förslaget till policy för hållbart resande sägs att staden, vid planering, exploatering, projektering, byggande, drift, underhåll och övrig verksamhet ska underlätta för alla som bor, verkar och vistas i Sundbyberg att röra sig i staden genom att gå, cykla eller åka kollektivt. De kapacitetsstarka transportslagen gång- cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras vad det gäller tillgänglighet, ytanspråk och framkomlighet.

Förvaltningen anser, med stöd av upprättad miljökonsekvensbeskrivning och med hänvisning till det förslag till policy för hållbart resande som stadsmiljö- och tekniska nämnden tidigare ställt sig bakom, att lokalgatan till Kista ska utgå ur detaljplaneförslaget.

Avfallshantering

Stadens föreskrifter för avfallshantering och riktlinjerna ”God avfallshantering vid ny- och ombyggnation” ställer särskilda krav vid nybyggnation. Föreliggande skelettplan omfattar inte bostadsbebyggelse, men förvaltningen ser gärna redan nu att byggherrar samverkar och uppför kvartersgemensamma lokaler för grovavfall och övrig återvinning från bostäderna. Därigenom behöver inte tunga lastbilar trafikera och angöra utanför varje bostadshus. I Ursvik ställs dessutom krav på att fastigheterna ska anslutas till stadsdelens stationära sopsug för restavfall, matavfall och (i dagsläget) tidningar. Det kommer därför att krävas plats för sopsugsröret i huvudgata och tvärgator. Det kommer också att krävas angöringsytor för tunga lastbilar. Hur många och var de ska placeras beror på var avfallsutrymmen placeras, om det finns verksamhetslokaler – och vilken typ – samt om det finns angöringsytor på fastighetsmark.

Park- och grönstruktur

Såsom framgår av MKB:n anser förvaltningen att barriäreffekten över Järvakilen blir större av en lokalgata och en tvärbana än av endast en tvärbana, samt att lokalgatan kommer att bidra med ytterligare ett bullertillskott jämfört med endast en tvärbana. Just här är Järvakilens samband svagt.

Trafik och parkering

Detaljplaneförslaget anger att kommunen är huvudman för allmän plats och att trafikförvaltningen är huvudman för spåranläggningen. Förvaltningen ser dock ett behov av att ytterligare tydliggöra vad som är stadens ansvar och vad som är trafikförvaltningens ansvar när det kommer till drift av tvärbansans spårområde. Eventuella avtal med trafikförvaltningen och deras påverkan på förvaltningens arbete måste beskrivas. Drift av gräsytor inom driftsatt spåranläggning skulle innebära stora kostnader och arbetsmiljöproblem för förvaltningen.

För tydlighets skull bör illustrationsplanen läggas in över plankartan, så att kartan blir lättare att läsa för allmänhet och icke sakkunniga. För tydlighets skull bör även gränsen för Igelbäckens naturreservat läggas in i grundkartan.

Förvaltningen bedömer att det finns ett behov av att utöka detaljplaneområdet kring brofästen. Bestämmelser om antal och position för brofästen behövs. Brofästen ska ligga i linje med E18:s brofästen.

Madenvägen ska enligt programmet dras om och därmed behöver dagens anslutning inte klara fri höjd under tvärbanebron. Madenvägens omdaning omfattas inte av detta detaljplaneförslag. Det behöver därför säkerställas att Madenvägens omdaning tas omhand i annan detaljplan, vilket bör utredas och säkerställas inför granskningsskedet.

Mötet mellan Kvarnvägen och Rissneleden behöver utredas, bland annat huruvida det ska byggas en cirkulationsplats för att möjliggöra vändning av bussar som kommer via Rissne centrum (likt cirkulationsplatsen vid Lavettvägen).

Som redan framgått anser förvaltningen att lokalgatan till Kista ska utgå ur detaljplaneförslaget. Trafikskäl för detta är att en lokalgata leder till fler och till en större andel bilresor. Den planerade tvärbanan tillgodoser redan behovet av transport mellan Ursvik och Kista. Bilväg till Kista finns redan genom den nybyggda E18/Kymlingelänken. Den genomfatstrafik som genereras av den nya infrastrukturen kommer också att belasta gatorna inne i Ursviks övriga delar, vilket leder till större belastning på de gatorna och sämre stadsmiljö inne i området. Det är heller inte aktuellt att reglera och sköta gatan som om den vore en "lokalgata". Gatan kommer inte att omgärdas av någon bebyggelse och inte ha förutsättningar för stadsliv eller trygghet. På sikt skulle en lokalgata också innebära högre driftskostnader och en framtida stor reinvestering.

Vatten och avlopp

Fördröjning av dagvatten i skelettjord är olämpligt. Förvaltningen anser att genomsläppliga ytor, vägdiken/svackdiken och regnbäddar ska användas i stället.

Tvärbanans spårområde får ej utgöra en barriär och hindra dagvattenavrinning.

Igelbäcken ska skyddas mot förorening, såväl i byggskede som i driftskede.

Övriga synpunkter

Ännu inte vedertagna namn och begrepp som Åkerholmen och Kvarnkullen bör förklaras på en karta. GC-väg till Kista saknas på kartan på sid 11 i planbeskrivningen.