



Handläggare:  
Kajsa Bernergård, SBKG, tel 5082 6078  
[Kajsa.bernergard@sbk.stockholm.se](mailto:Kajsa.bernergard@sbk.stockholm.se)  
Tomas Victorin, GFKRY, Markbyrån  
Tel: 5082 7080  
[tomas.victorin@gfk.stockholm.se](mailto:tomas.victorin@gfk.stockholm.se)  
Dnr Sbk 2001-17158-51  
Gfk 01-512-4257

2002-01-07

Till  
Stadsbyggnadsnämnden  
Gatu- och fastighetsnämnden

## **Fördjupad översiktsplan för Stora Ursvik i Sundbyberg. Remiss**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Stadsbyggnadsnämnden resp gatu- och fastighetsnämnden beslutar att åberopa och överlämna detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen samt förklara ärendet omedelbart justerat.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

### **SAMMANFATTNING**

Kontoren välkomnar förslaget till en attraktiv stadsdel i Stora Ursvik. Det är av betydelse för hela regiondelen. Kontoren konstaterar att delen av planområdet som ligger i och ägs av Stockholm måste bli föremål för förutsättningslösa förhandlingar. Städerna bör gemensamt överväga markanvändning kring den mycket centrala korsningen E18-Ulvsundavägen och gemensamt utveckla Rinkebys och Ursviks fronter.

Val mellan förslagets strukturalternativ berörs inte av kontoren men kontoren menar att ev tvärsparväg genom området måste bli avgörande för områdets användning. Kontoren motsätter sig för stark nedtoning av den kommande Enköpingsvägen som måste få förbli en stark huvudgata. Kontoren förordar nära samarbete för att forma gränsområdet längs Ulvsundavägen till ett levande, sammanhållet och varierat stadslandskap i st f två baksidor mot vägområdet.

### **UTLÅTANDE**

#### **Bakgrund**

I remiss den 28 november 2001 har Sundbybergs stad överlämnat förslag till fördjupad översiktsplan för Stora Ursvik i Sundbyberg. Stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden ska yttra sig till kommunstyrelsen senast den 18 januari 2002 (stadsbyggnadsroteln har informerats om gatu- och fastighetsnämndens sammanträdesdag). Granskningstiden har därför blivit mycket knapp. Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret får i anledning härav anföra följande.

W:\gfk.yourvoice.se\work\2002-01-22\Tjut\35.doc

Bilaga 1: 1: Förslagets sammanfattning

Bilaga 2: Kommungränsen och E18

## Förslaget

Förslaget, som gjorts av SWECO-FFNS på uppdrag av markägarna - NCC, Vasakronan, Specialfastigheter samt Sundbybergs stad - innehåller en noggrann och intressant genomgång av förutsättningarna för områdets utbyggnad. Förslagets sammanfattning biläggs. Det omfattar fyra ”strukturnalternativ” med skiftande täthet, innehåll samt trafikföring. Kontoren har ingen anledning att lägga närmare synpunkter på dessas uppläggning.

Kontoren vill dock understryka att en kommande tät och attraktiv bebyggelse i Ursvik med betydande tillskott av högkvalitativa bostäder och arbetsplatser är av största värde för hela regiondelens utveckling, inte minst för förverkligande av Kistavisionen och för arbetet för bättre integrering av stadsdelarna kring Järvafältets friområde.

I det följande behandlas endast frågor av gemensamt intresse för de båda städerna.

## Gränsdragning mellan kommunerna

De nu aktuella vägplanerna för Rinkeby Trafikplats och E18s dragning mot E4 vid Kista trafikplats innebär att ett avsevärt markområde beläget i Stockholm hamnar öster om Kymlingelänken. Kommungränsen har inte markerats i Sundbybergs olika strukturnalternativ (se bilaga 2). I förslagskartorna innefattas ca 9,3 ha av Stockholm ägd mark inom Stockholms jurisdiktionsområde som en del av planområdet utan särskilda kommentarer.

I två av strukturnalternativen redovisas intensivt marknyttjande på denna mark, i de två andra nyttjas de till hälften för arbetsplatser/bostäder. Vid ett markvärde av t ex 2.500 kr/m<sup>2</sup>BTA och exploateringskostnad kring 1 blir markvärdet runt 230 Mkr.

Sundbyberg avser synbarligen här att kommungränsen ska flyttas i enlighet med ett avtal från 1968-69. Detta avsåg dock det nu fullbordade genomförandet av utbyggnaden av Ulvsundaleden m m. Avtalet gällde vägbyggande i Stockholms regi med statsbidrag där Stockholm måste säkra marktillgången genom Sundbyberg för genomförandet, inte som nu ett vägerksprojekt. Slutligen avsåg de även en samlad kommungränsändring genom beslut av Kungl Maj:t. Avtalet har dock av praktiska skäl fullföljts med fastighetsregleringar. Praktiskt taget all berörd mark ägdes förr av kronan.

Nämnda avtal kan sålunda enligt kontorens preliminära bedömning inte tillämpas vid nu förestående ombyggnad av Kymlingelänken med ny sträckning av E18. Kontoret anser att såväl frågan om kommungräns som än mer frågan om ev markförsäljning måste bli föremål för förhandlingar mellan städerna i samband med vägombyggnaden.

## Kontakt Ursvik-Stockholm

I Mål 1 i förslaget konstateras att kopplingarna mellan Sundbybergs stadsdelar och t ex Rinkeby, Kista, Husby och Akalla är undermåliga i dagsläget. De olika strukturnalternativen redovisar dock alla bara en ”möjlig ny trafikkoppling (främst kollektivtrafik och GC)” i Rinkeby Allés förlängning (streckad linje). Därför kommer i alla alternativen trafiklederna

att förbli en mycket kraftig barriär mellan Rinkeby och Ursvik. De allt mer uppmärksammade riskerna med transport av farligt gods medför oundvikligen restriktioner för bebyggelse längs vägarna och blir en viktig fråga i den fortsatta planeringen..

För Rinkeby har nyligen presenterats en stadsbyggnadsvision med nya bostäder och arbetsplatser mot E18. Det är ett av många möjliga utvecklingsprojekt längs Ulvsundavägen och stadsgränsen. På sikt bör denna väg om möjligt förvandlas till en allt mer stadsmässig huvudled. Längs den kan nya bostäder och arbetsplatser byggas. För den nya knutpunkten vid avfarten från E18 mot hela stadsområdet Sundbyberg-Solna-Bromma bör markanvändningsfrågorna och tillgängligheten övervägas noga i samråd mellan städerna.

Det är värdefullt om vägområdets gestaltning kan samordnas mellan städerna så att inte båda städerna vänder en ointressant baksida mot denna viktiga pulsåder. I stället bör sambanden betonas såväl funktionellt som arkitektoniskt så att vägen uppfattas som en del i en sammanhängande och omväxlande stadsbygd.

Här bör t ex prövas en kombination av förslagets strukturalternativ I avseende den ”gröna” kontaktytan mot Rinkeby trafikplats och strukturalternativen III och IV: avseende en tätare stadsrumslig relation till Rinkeby och dess nya frontbildning. Man bör också eftersträva en samordning av Rinkebys och Ursviks nya fronter till ett samlat och samordnat stadsrum som också gestaltar entrén till Enköpingsvägen genom Sundbyberg och Solna (gamla E18).

Samma frågor gäller vägen söder om Rinkeby trafikplats, där kontakten Rissne – Östra Bromsten kan stärkas och betonas sedan kraftledningarna, som här passerar stadsgränsen på tre ställen, kablifierats.

För att Stora Ursvik bättre skall kunna integreras med närliggande stadsdelar krävs bl a en god direkt förbindelse till Rinkeby i form av en bro över nya Ulvsundavägen och med fortsättning i Rinkeby allé på det sätt som diskuterats i anslutning till E 18-projektet. Denna bro skulle kunna bära såväl bil- som buss- och gc-trafik. Det är också av stor vikt att Sundbybergs planering av gc-förbindelser från det nya området i Stora Ursvik genom Rinkeby trafikplats sker i nära samråd med Vägverket och Stockholms stad.

De olika strukturalternativen redovisar olika trafikföring. I ett av dem stängs nuvarande E18 och trafiken hänvisas till Rissneleden, i ett annat till G:a Enköpingsvägen. Kontoren sympatiserar med förslaget till ombyggnad av Enköpingsvägen, men den måste förbli en viktig huvudgata. Dess funktion inte får tonas ner alltför mycket.

### **Kraftledningar**

Ursviksområdet påverkas av en rad kraftledningar. Två av dem, Birkas 220 kV-ledning mellan Järvastationen och Beckomberga och Svenska Kraftnäts förbindelse till Beckomberga över Järvafältet, berör också i hög grad Stockholms stad. Samtal mellan städerna och med ledningsägarna har inletts och första försök att lokalisera en tunnelsträckning har gjorts.

Utdragna planerings- och tillståndsprocesser liksom de svårösta finansieringsfrågorna gör dock att det kommer att ta lång tid innan

ledningarna kan tas bort. En tidsrymd på kanske sju år kan förutses. Också detta projekt förutsätter fortsatt nära samverkan mellan städerna.

### **Tvärspårvägen**

Enligt samrådsmaterialet ( sid 27 ) är ”det viktigt att möjliggöra tvärgående kollektivtrafik, helst spårbunden , genom området”. SL har studerat ett antal alternativ för dragning av tvärspårvägen från Ulvsunda mot Kista och vidare norrut. Studierna kommer att i början av år 2002 sändas ut på samråd som ett led i en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg. För Stockholms del är en av de bärande idéerna i projektet att på ett gent sätt binda samman stadsdelarna på södra och norra Järvafältet, d v s Rinkeby och Kista.

Kontoren menar att tvärspårvägen måste bli mycket avgörande för utformningen av ny bebyggelse längs linjen, inte bara i Ursvik. Banan, och än mer dess stationer, motiverar hög bebyggelsetäthet.

### **Grönstruktur**

Kontoren får understryka att Järvakilen är en av de viktiga regionala grönkilarna med bl.a. betydelse som biologisk spridningsväg till och från Nationalstadsparken. Den del av Järvakilen som angränsar till Stora Ursvik är smal och utpekad som ett svagt avsnitt i regionplane- och trafikkontorets rapport ”Grönstrukturen i stockholmsregionen”. Det är därför viktigt att här inte ytterligare minska kilens bredd.

Den nya utformningen av Rinkeby trafikplats och den föreslagna grönzonen mellan Kymplingelänken och bebyggelsefronten mot friområdet kan stärka den svaga zon inom grönkilen som Järva friområde utgör idag.

Med hänsyn till Igelbäckens ekologiska känslighet är det mycket positivt att ett av dagvattenutredningens mål är att utbyggnaden inte får ge negativa effekter på Igelbäcken. Såväl vattenkvantiteten som -kvaliteten i bäcken måste skyddas genom att avrinningsområdet inte minskas och att förorenat dagvatten renas innan det når Igelbäcken.

### **Sammanfattande synpunkter**

Kontoren ser med stor glädje på att planarbetet för detta viktiga och lovande område nu kommer i gång. Ursvik är ett vitalt intresse för hela regiondelen, med frågeställningar som integrationen av lågstatusstadsdelar och utvecklingen av dynamiska arbetsplatsområden. Det är av största värde att ett starkt tillskott av arbetsplatser och bostäder tillkommer också i Ursvik.

Som framgått av det som ovan sagts är fortsatt samarbete i planeringen av gränzonen mellan städerna av vital betydelse för en lyckad social och ekonomisk utveckling och för att forma en upplevelserik och sammanhållen stadsmiljö.

**SLUT**