

Utlåtande Rotel II (Dnr 2017/002046)

**Godkännande av förslag till detaljplan för tvärbana  
Norr Kistagrenen, sträckan vid Ulvsunda  
industriområde, i stadsdelarna Ulvsunda  
Industriområde och Riksby**  
**Detaljplan för Tvärbana  
Norr Kistagrenen, sträckan vid Ulvsunda  
industriområde, i stadsdelarna Ulvsunda  
Industriområde och Riksby, Dp 2016-18325-54**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen, sträckan vid Ulvsunda industriområde, i stadsdelarna Ulvsunda Industriområde och Riksby, Dp 2016-18325-54, antas.

**Föredragande borgarrådet Jan Valeskog** **Jan Valskog** anför följande.

Ärendet

För att förbättra regionens kollektivtrafik planerar Stockholms läns landstings trafikförvaltning en utbyggnad av tvärbanan, kallad Kistagrenen. Detaljplanens syfte är att möjliggöra en del av tvärbanans sträckning inom Stockholms stad. Planen möjliggör en utbyggnad av dubbelspår för en ny linje, ombyggnad av ett hållplatsläge, uppförande av spårvägsbro över Ulvsundavägen och anläggningar tillhörande spårvägen, bland annat en teknikbyggnad. Detaljplanen innebär rivning av en byggnad inom planområdet. Övriga delar av tvärbanans sträckning hanteras i separata detaljplaner.

Landstingsfullmäktige har den 13 december 2016 beslutat om finansiering och genomförande av Kistagrenen.

## Beredning

Ärendet initierades av stadsbyggnadsnämnden.

## Mina synpunkter

Tvärbana Kistagrenen är ett viktigt och prioriterat kollektivtrafikprojekt. Tvärbanan är betydelsefull för att stärka Kista som vetenskapsstad och nav för företag inom informations- och kommunikationsteknik (ICT), vilket är av stor vikt för Stockholm. Med den nya Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder ihop, nya bostäder möjliggörs och det skapas ett samband mellan Järvafältet och den framväxande stadsdelen Stora Ursvik i Sundbyberg. Den nya tvärförbindelsen möjliggör också smarta byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar på flera bytespunkter. Utbyggnaden av Tvärbanan är ett viktigt steg för att genomföra stadens mål i Vision 2040, översiktsplanen, målet om 140 000 nya bostäder till år 2030, Framkomlighetsstrategin samt målen i stadens klimatarbete.

Föreliggande detaljplan möjliggör utbygganden i Ulvsunda med nya hållplatslägen, teknikbyggnader och en spårvägsbro över Ulvsundavägen. Det är viktigt att tvärspårvägens spår och hållplatser ges en stadsmässig utformning för att inte skapa onödig barriärverkan.

## Bilagor

1. Reservationer m.m
2. Plankarta
3. Planbeskrivning
4. Granskningsutlåtande
5. Samrådsredogörelse

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen, sträckan vid Ulvsunda industriområde, i stadsdelarna Ulvsunda Industriområde och Riksby, Dp 2016-18325-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

Jan Valeskog

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

För att förbättra regionens kollektivtrafik planerar Stockholms läns landstings trafikförvaltning en utbyggnad av tvärbanan, kallad Kistagrenen. Detaljplanens syfte är att möjliggöra en del av tvärbanans sträckning inom Stockholms stad. Planen möjliggör en utbyggnad av dubbelspår för en ny linje, ombyggnad av ett hållplatsläge, uppförande av spårvägsbro över Ulvsundavägen och anläggningar tillhörande spårvägen, bland annat en teknikbyggnad. Detaljplanen innebär rivning av en byggnad inom planområdet. Övriga delar av tvärbanans sträckning hanteras i separata detaljplaner. Landstingsfullmäktige har den 13 december 2016-12-13 beslutat om finansiering och genomförande av Kistagrenen.

### Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

### Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2017 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Syfte*

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen hanterar sträckan vid Ulvsunda industriområde, från strax söder om befintlig spårväghållplats Norra Ulvsunda till Ulvsundavägens västra sida. Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad av dubbelspår för en ny linje och ombyggnad av ett hållplatsläge. Utbyggnaden möjliggör en förlängning av spårvägen i Stockholm och är en viktig del i länets kollektivtrafikförsörjning.

Spårvägen ska binda samman de radiella stråken och öka kollektivtrafikresandet. Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). AB Storstockholms lokaltrafik är byggherre.

## **Bakgrund**

### **Planområdets läge och omfattning**

Planområdet är lokaliserat till stadsdelarna Ulvsunda industriområde och Riksby och omfattar en sträcka av ca 500 m spårväg, delvis på bro.

Totalt är Kistagrenen åtta km lång, omfattar tio nya hållplatser och passerar genom kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Av Kistagrenens totala sträcka ligger fem km och sex hållplatser i Stockholm.

### **Markägförhållanden**

Planområdet berör i huvudsak mark som ägs av Stockholms stad.

Delar av marken är upplåten med tomträtt eller arrende.

### **Tidigare ställningstaganden**

I 2007 års Stockholmsöverenskommelse finns Tvärspårväg Kista med. Den beskrivs som en tvärbana mellan Ulvsunda och Kista och det omnämns att den ingår i de ursprungliga tvärbaneutbyggnaderna och i RUFs. Överenskommelsen bekräftades i stora delar av de regionala parterna i ett avtal under 2009 (Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Kommunförbundet Stockholms län). Avsiktsförklaringen ledde fram till *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010–2021*. Länsplanen och nationell plan har reviderats till att gälla perioden 2014–2025. Kistagrenens sträckning har arbetats fram genom ett flertal studier av Trafikförvaltningen. Förstudiearbetet färdigställdes 2011 och godkändes av landstingets trafiknämnd 2014. Landstingsfullmäktige tog 2016-12-13 § 207 beslut om finansiering och genomförande av Tvärbanan Kistagrenen.

### *Översiktsplan*

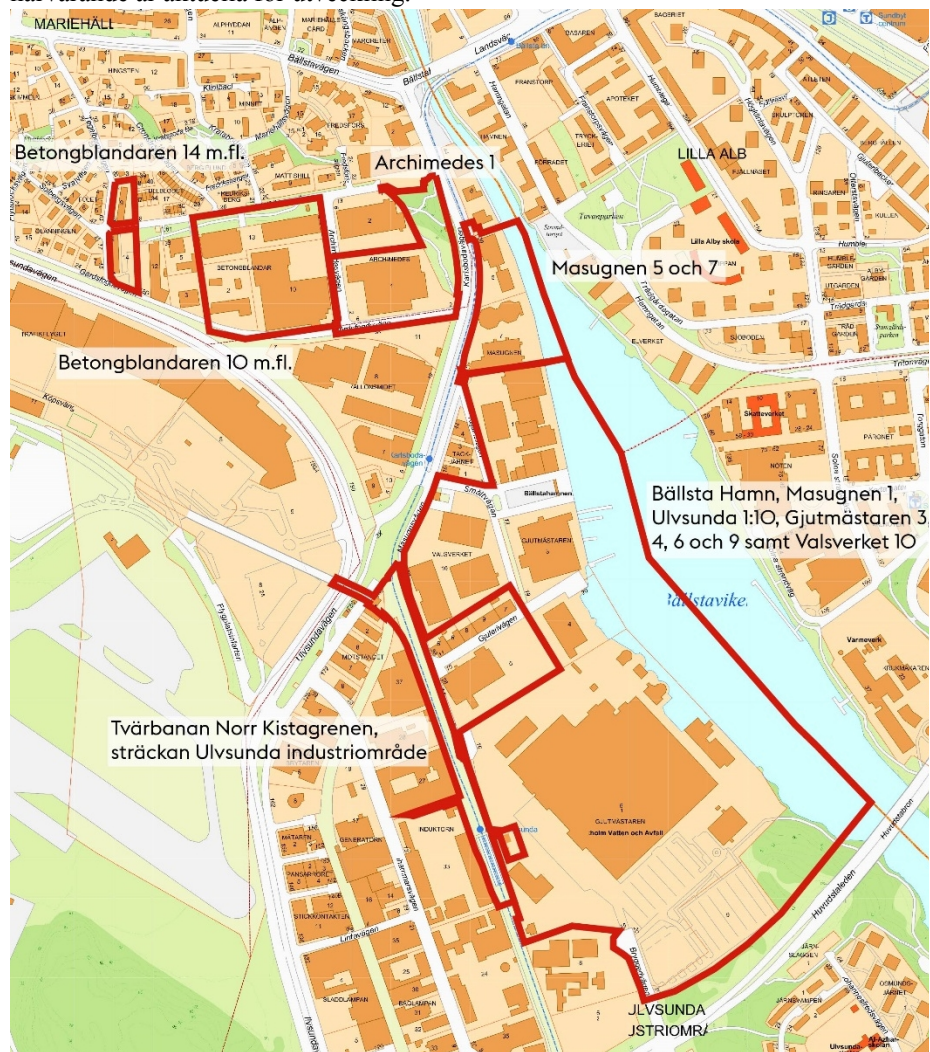
Översiktsplanen pekar ut fyra stadsutvecklingsstrategier: fortsatt att stärka centrala Stockholm, satsa på attraktiva tyngdpunkter, koppla samman stadens delar och främja en levande stadsmiljö i hela staden. Kista är på grund av sin höga koncentration av verksamheter utpekad som en så kallad tyngdpunkt. Kistagrenen bidrar, genom att koppla samman delar av staden såväl som staden med andra kommuner, till att stärka områdets regionala tillgänglighet samt till att stärka den fortsatta stadsutvecklingen. Planförslaget överensstämmer i stort med den sträckning för Tvärbanan som anges i översiktsplanen. Den bekräftas även i förslaget till ny översiktsplan som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 23 november 2017.

### *Gällande detaljplan*

Följande detaljplaner gäller inom planområdet: Pl 1960B, Pl 6722, P2007-36057 och P2008-18482. I nordväst vid Bromma blocks angränsar DP 2004-14499 i vilken spårvägens sträckning redan regleras.

### *Pågående planering*

Mariehäll och Ulvsunda industriområde genomgår en stark omvandling, där industrimiljöer omvandlas till blandad stad. Bilden nedan visar områden som för närvarande är aktuella för utveckling.



Markerat med rött visas närliggande områden med positivt planbesked eller pågående detaljplanearbete.



*Flygbild med planområdet markerat i rött.*

#### *Planförslaget*

#### **Övergripande**

En utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen inom Stockholms stad är en del av hela sträckans utbyggnad mellan Ulvsunda industriområde i söder (Stockholms stad) till Helenelund (Sollentuna kommun) i norr. Kistagrenen är totalt 8 km lång och passerar kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Längs med sträckan möjliggörs 10 hållplatser. En resa mellan Alvik och Helenelund beräknas ta 23 minuter. En ny spårvagnsdepå planeras i Sundbyberg.

#### **Planområdet**

Detaljplanen omfattar en del av sträckan inom Stockholms stads gränser. Den möjliggör utbyggnad av två nya spår och ombyggnad av befintlig hållplats. Planområdet sträcker sig från strax söder om befintlig hållplats Norra Ulvsunda och drygt 500 meter norrut till och med bron över Ulvsundavägen.

Längst i söder redovisas en framtida plankorsning för biltrafik, som en förberedelse för att kunna binda samman bebyggelse på ömse sidor om spåren när det blir aktuellt med en större samlad bebyggelseutveckling i området. I norra plattformsänden finns en plankorsning som är en del av ett cykelstråk.



# TECKENFÖRKLARING

- Befintlig byggnad som bevaras
  - Planerad byggnad / Utvecklingsområde
  - Makadam, spårområde
  - Grusgräs, spårområde
  - Strail, spårområde
  - Gräs, spårområde
  - Grönyta
  - Ängsvegetation
  - Gångyta
  - Väg
  - Asfalt, spårområde
  - Markbetong, spårområde
  - Hållplats
  - Gångpassage
  - Torg, spårområde
  - Torgyta
  - Tunnelmynning
- Synliga stödmurar och trågvägg:
- vända in mot spår
  - vända ut från spår
- Avgränsningar (se s. 18-21):
- Räcke
  - Häck med stängsel
  - Stängsel





*Illustration över Tvärbanan vid Ulvsunda industriområde och avgreningen från den befintliga Solnagrenen.*

### **Gestaltning**

Ett gestaltungsprogram för Kistagrenen har tagits fram av landstingets trafikförvaltning. Utgångspunkt i arbetet med gestaltningen är att spårvägen ska anpassas till befintliga miljöer och i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön utan att utgöra en barriär. På sträckan vid Ulvsunda industriområde kommer spårvägen att gå på egen banvall och därmed finns få konfliktrisker med övriga trafikslag. Spårområdet i Ulvsunda industriområde beläggs med makadam. Inom planområdet är en stor del av spårsträckan inhägnad med staket.

Nytt teknikhus byggs ihop med befintligt och gestaltas i enlighet med detta.

### *Planförslagets konsekvenser*

#### **Allmänt**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att spårvägens övergripande påverkan på omgivningen avseende intrång, naturmiljö och buller blir begränsad. Specifikt vid Ulvsunda industriområde får spårvägen stor påverkan på stadsbilden, men detta bedöms inte medföra några negativa konsekvenser. Detaljplanens genomförande förutsätter att en grönklassad byggnad rivs.

Utbyggnaden av Kistagrenen kommer att medföra ett flertal positiva effekter. Spårvägen ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och länet. En utbyggd kollektivtrafik gynnar vanligtvis även kvinnor, barn och socialt utsatta grupper. Det innebär att Kistagrenen svarar mot ambitionen att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra planeringen, samt kan bidra till att uppfylla funktionsmålet för jämställdhet i de nationella transportpolitiska målen. Kistagrenens utbyggnad bidrar till att minska användningen av fossila bränslen, vilket ingår i stadens strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 såväl som i det nationella miljö kvalitetsmålet om att begränsa miljöpåverkan.

#### **Behovsbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen (2010) 4 kap. 34 § eller Miljöbalken 6 kap. 11 § att en miljöbedömning behöver göras. Underlag till behovsbedömningen har inhämtats från Stockholms stadsmuseum, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvär och har samråtts med länsstyrelsen, Sollentuna kommun och Sundbybergs stad.

#### **Stads- och landskapsbild**

Spåren går på bro över Ulvsundavägen i höjd med Ulvsunda industriområde och Bromma Blocks. Spårvägen medför stor påverkan på omgivande område då den blir

ett påtagligt inslag i stadsbilden. Dock bedöms detta inte medföra några negativa konsekvenser, då området redan idag domineras av infrastruktur och spårbron således överensstämmer med områdets karaktär. En hög kvalitet på gestaltningen av bro, spårområde, hållplats, teknikbyggnader och andra anläggningar, i enlighet med gestaltningsprogrammet, är dock av stor vikt.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Byggnaden på fastigheten Motståndet 1, som föreslås rivas, är grönklassad av stadsmuseet och har stora arkitekturhistoriska värden och kvaliteter genom sin välbevarade funktionsarkitektur. Genom sitt exponerade läge i Ulvsunda industriområde och användningen som verkstadsindustri finns också ett industrihistoriskt värde och ett kontinuitetsvärde. Rivningen ger därför stor påverkan genom att kulturvärden går förlorade.

Den kulturhistoriska påverkan på närområdet blir begränsad, då omkringsliggande bebyggelse redan förändrats i hög grad vilket påverkat den sammanhängande miljön. Eftersom spårvägen redan är etablerad genom tidigare antagen detaljplan vid Bromma Blocks, är påverkan på grund av denna detaljplan liten.

### **Mark och vatten**

#### *Förorenad mark*

Kistagrenens sträckning i Ulvsunda industriområde går igenom ett område med hög risk för markföroreningar. Därför bör miljötekniska markundersökningar genomföras då schakt ska utföras utanför befintligt spårområde.

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Spårområdet på sträckan Ulvsunda industriområde – Bromma flygplats bedöms inte bidra med ökat dagvattenflöde. Schablonhalter för föroreningsutsläpp från spårvägen har jämförts med riktvärden som tagits fram av regionala dagvattennätverket i Stockholms län. Dessa värden överskrider inte för aktuella recipienter och reningsåtgärder krävs därför inte.

#### *Dagvatten*

I den norra delen av planområdet föreslås ett fördröjningsmagasin för rening och fördröjning av dagvatten. Ytan som upptar ca 700 m<sup>2</sup> ligger öster om brofästet mellan spårområdet för Solnagrenen och Kistagrenen. Beroende på utformning av fördröjningsmagasinet uppskattas mellan 220 och 550 m<sup>2</sup> av ytan behöva tas i anspråk.

För att möjliggöra fördröjningsmagasinet sänks marknivån öster om brofästet och vatten leds ut över en bevuxen yta. Rening sker genom sedimentering, filtrering samt vegetationsupptag och mikrobiologiska/ kemiska omvandlingsprocesser.

Vatten infiltrerar och samlas upp via en underliggande dränering som ansluts till allmän dagvattenledning.

I den södra delen av planområdet finns idag en lågpunkt i höjd med Masugnsvägens vändplan som både idag och i projekterad lösning samlar upp dagvattnet från spårområdet innan det leds till den allmänna dagvattenledningen i Masugnsvägen.

#### *Översvämning och erosion*

Byggnation av spårvägen medför inte att översvämningsrisken ökar. Sträckan som är aktuell i detaljplanen ligger inte inom riskområden för översvämning. Dock kommer spårvägens funktion kunna begränsas vid regntillfällen som är längre än dimensionerande för avvattningsanläggningen. Vid fortsatt projektering tas detaljerad lösning för bortledning av dagvatten fram.

Erosion kan påverka stabiliteten för planerad anläggning. Tvärbanan utformas väl dränerad och med flacka erosionsskyddade slänter för att minimera riskerna för erosion. Där sättnings- eller stabilitetsrisker föreligger kommer förstärkningsåtgärder att vidtas. Dessa är främst lastkompensation med lättfyllning och stabilisering med kalkcementpelare. Brostöd grundläggs på pålar eller plattgrundläggs på fastlagrad friktionsjord eller berg. För planerade brostöd kommer även djupare schakter i byggskedet att erfordras.

#### *Grundvatten*

Planerad anläggning bedöms inte påverka grundvattennivåerna i planområdet eftersom schaktning inte kommer att utföras under befintlig grundvattennivå.

#### **Buller och vibrationer**

I anslutning till planområdet finns inga bostäder, endast verksamheter. Verksamhetsutövarna utsätts för höga ljudnivåer från främst väg- och flygtrafiken. Spårvägen beräknas medföra en ökning av den ekvivalenta ljudnivån som motsvarar mindre än 1 dB(A)-enhet.

Inga byggnader inom planområdet ligger inom riskzonen för komfortvibrationer eller stomljud, vilket innebär att skyddsåtgärder inte är nödvändiga.

#### **Risk och säkerhet**

Ulvsundavägen är en primär transportled för farligt gods. Närheten till Ulvsundavägen föranleder krav på säkerhetshöjande åtgärder för Tvärbanan Kistagrenen. Där spårvägen går på bro ställer detaljplanen krav på urspårningsskydd. Kistagrenens utbyggnad bedöms totalt medföra en begränsad riskpåverkan.

#### *Planprocess*

Planarbetet genomförs med normalt förfarande. En spårväg kan byggas med stöd av järnvägsplan enligt lag om byggande av järnväg (1995:1946) och/eller med stöd av

detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan.

### **Start-PM**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2014-10-30 § 7 att ge kontoret i uppdrag att påbörja planarbete i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

### **Samråd**

Under perioden 2015-11-09 till 2015-12-21 genomfördes samråd kring ett detaljplaneförslag som omfattade större delen av Kistagrenen inom Stockholms stad, varav den del som omfattas av denna detaljplan ingick. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Efter samråd ändrades och utökades den del som omfattas av denna detaljplan, med anledning av att befintlig hållplats föreslås få en ny utformning och delvis nytt läge och att förbindelser över spåren för såväl bil som gång och cykel säkerställs. Delar av den mark som redovisas som trafikområde för spårtrafik i gällande detaljplan för Solnagrenen, men som visat sig inte behövas för ändamålet, överförs nu till gatumark.

### **Granskning**

Detaljplanen ställdes ut för granskning 2016-12-14 – 2017-01-25. Under granskningen har 9 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, gällande bl.a. fastighetsgränser, påverkan under byggskede, dagvattenhantering, planerad gc-bro över Ulvsundavägen och stationsområdets funktioner. En fastighetsägare i anslutning till spårvägen har lämnat önskemål om att marken närmast fasaden ska överföras till den egna fastigheten, av bland annat drift- och underhållsskäl.

### **Revidering efter granskning**

Efter granskningen har förslaget ändrats genom införande av bestämmelse om att urspårningsskydd ska finnas på bro.

Därutöver har planbeskrivningen förtydligats avseende markundersökningar och hantering av markföroreningar samt fastighetsrättsliga frågor. Plankartan har förtydligats med en illustrationstext avseende placering av fördröjningsmagasin.

Dessutom har underlag angående dagvattenhantering uppdaterats och smärre redaktionella revideringar av planhandlingarna utförts.

### *Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande*

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att inga synpunkter inkommit under samråd eller granskning som motsätter sig en utbyggnad av Kistagrenen genom Ulvsunda industriområde.

Önskemål från en privat fastighetsägare om överföring av mark till den egna fastigheten tillgodoses inte i det här skedet utan bör hanteras i samband med en framtida, större omvandling av området. Fastighetsägarens tillgång till marken löses tills vidare genom arrende eller servitut.

Inkomna synpunkter i övrigt föranleder komplettering med planbestämmelse för att tydliggöra hantering av risker med urspårning. Därtill har planbeskrivningen förtydligats avseende markundersökning pga. markföroreningar, dagvattenhantering och fastighetsrättsliga frågor. Kontoret bedömer därmed att detaljplanen är tillräckligt tydlig för att bemöta de frågor och osäkerheter som lyfts fram.

## **Reservationer m.m.**

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V) enligt följande.

Nämnden anser att det är viktigt att tvärspårvägens spår och hållplatser ges en stadsmässig utformning för att inte skapa onödig barriärverkan. Nämnden anser att det vore positivt om byggnadsmaterialet från den grönklassade byggnaden Motståndet 1 kan återanvändas.