

Tvärbana Kistagrenen: Norra Ulvsunda – Helenelund  
**PM KULTURMILJÖ OCH STADSBILD**



**SLUTVERSION**  
**2015-04-14**

Rev 2015-05-28

**Uppdrag**

260971, Tvärbana Kistagrenen - Kulturmiljö i detaljplaner

Titel på rapport: PM Kulturmiljö och stadsbild

Status: Slutversion

Datum: 2015-04-14

Rev: 2015-05-28

**Medverkande**

Beställare: Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Kontaktperson: Jenny Lindgren

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Peter Joseph

Handläggare: Peter Joseph

Kvalitetsgranskare: Martin Lagergren

**Tyréns AB**

118 86 Stockholm

Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00

[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986

## Sammanfattning

Denna PM handlar om den planerade sträckningen av Tvärbana Kistagrenens påverkan på kulturmiljö och stadsbild.

De två bebyggelseområden som främst påverkas negativt av spårvägens planerade sträckning är:

1. *Fastigheten Motståndet 1*, i Ulvsunda industriområde. Gällande detaljplan och avtal för Bromma Center och flygplatsområdet är främsta hindret för att minska den negativa påverkan på kulturvärden och på stadsbilden.
2. *Bromma flygplats*. Ett antal byggnader behöver rivas alternativt flyttas. En flytt förutsätter att det finns eller kan skapas användning för byggnaderna, i andra lägen.

Påverkan på grönkilen Järvafältet och Igelbäckens kulturresevat blir sannolikt mycket begränsad.

Bebyggelse utmed större delen av Kistagrenens sträckning saknar idag kulturhistorisk klassificering eller annan form av aktuell kulturhistorisk dokumentation. I delområden A. Motståndet 1, B. Norra Ulvsunda – Bromma flygplats, D. Rissneleden – Rissne Centrum – Stora Ursvik, F. Ärvinge – Kista Centrum och G. Kista Centrum – Helenelund finns arkitektoniska egenskaper och uttryck med uppmärksammade kvaliteter där spårvägen bedöms kunna inverka på stadsbilden.

Vid Ärvinge finns två alternativ för spårvägens dragning mot Kista centrum. I alternativ 1 går spårvägen nästan rakt norrut från Ärvinge, över befintliga grönområden, korsar ett antal gator och cirkulationsplatser. I alternativ 2 dras banan i befintligt, delvis breddat gatunät från Ärvinge till Kista centrum. Båda är möjliga att genomföra utan allvarliga konsekvenser och har olika förtjänster respektive brister med påverkan på kulturvärden och på stadsbild.

Motståndet 1 och de påverkade byggnaderna på Bromma flygplats samt några byggnader i Kista centrum och möjligen viss bebyggelse i Rissne bedöms ur antikvarisk synpunkt ha kulturhistoriska värden. För att få komplett beslutsunderlag bör antikvariska förundersökningar och konsekvensbeskrivningar med stadsbildsanalyser genomföras för dessa fastigheter och stadsdelar. Resultaten fungerar som beslutsunderlag i Stockholm stads och Sundbybergs kommuns fortsatta detaljplanarbeten.

Med hänsyn till stadsbild och befintliga kulturvärden bör höga gestaltningskrav ställas i flera områden för broar, hållplatser, teknikhus och andra anläggningar.

Kring Igelbäcken bör särskild hänsyn tas och etableringen utföras i samråd med naturmiljösakkunnig.

## Innehållsförteckning

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrund.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Förutsättningar och värden .....</b>                          | <b>9</b>  |
| <b>3</b> | <b>Bedömningsgrunder.....</b>                                    | <b>14</b> |
| <b>4</b> | <b>Delområden med kulturvärdes- och stadsbildspåverkan .....</b> | <b>15</b> |
| <b>5</b> | <b>Fortsatt arbete .....</b>                                     | <b>34</b> |
| <b>6</b> | <b>Källor .....</b>  | <b>35</b> |

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2016-05-28; Dnr 2016-07368  
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-12-08; Dnr 2015-01132  
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-12-08; Dnr 2015-01132

## 1 Bakgrund

### Program Tvärbana Kistagrenen

År 2001 inleddes en förstudie för hela Tvärbana Norr i samverkan med berörda kommuner; Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Det tidiga samrådet ledde till att Solnagrenen prioriterades. Därefter har flertalet utredningar för Kistagrenen genomförts och SL:s styrelse godkände Kistagrenens förstudie 2011. Sedan dess har ytterligare fördjupade utredningar genomförts, vilka presenteras i den fördjupade förstudien som påbörjades 2011 och godkändes av Trafiknämnden 2014.

Ett antal studier och utredningar pågår nu för att göra den planerade spårvägen mer stadsmässig och genomföra utbyggnaden till lägre kostnader. Parallellt pågår arbetet med detaljplaneprocessen, vilket innebär att landstinget och de berörda kommunerna förhandlar fram de avtal som krävs för det fortsatta arbetet. Under våren 2015 förväntas landstingets trafiknämnd fatta beslut om finansieringen och med det beslutet kan Trafikförvaltningen fortsätta att projektera, planera och fullfölja detaljplanearbetet. Byggnationen påbörjas successivt när planer, avtal och upphandlingar för respektive del är färdiga. Planerad byggstart är i början av 2017 och byggtiden för hela Kistagrenen är beräknad till cirka fyra år. Bygget kommer att pågå parallellt på olika platser där byggtiden på varje plats är väsentligt kortare än den totala byggtiden. Planerad trafikstart är år 2021. Till att börja med är det troligt med 10 – 15-minuterstrafik som sedan ökar vartefter behovet av resandet utvecklas. Fullt utbyggt trafikering beräknas ske kring år 2030.

Byggstart för Kistagrenen kräver fastställda detaljplaner. Dessa kommer att upprättas av respektive kommun. Under denna process kommer samråd att ordnas enligt Plan- och bygglagen (PBL). Det är under samråden och granskningsperioden som allmänheten och sakägare har möjlighet att lämna synpunkter.

### Mål för Tvärbana Kistagrenen

Målen för Kistagrenen utgår från trafikförvaltningens generella mål för Tvärbanan, och har kompletterats med ett antal delmål för att spegla de nationella och regionala målen inom transportområdet.

De två huvudmålen är att Kistagrenen ska bidra till:

1. ett attraktivt kollektivtrafiksystem i Stockholmsregionen
2. en ekonomiskt effektiv trafik.

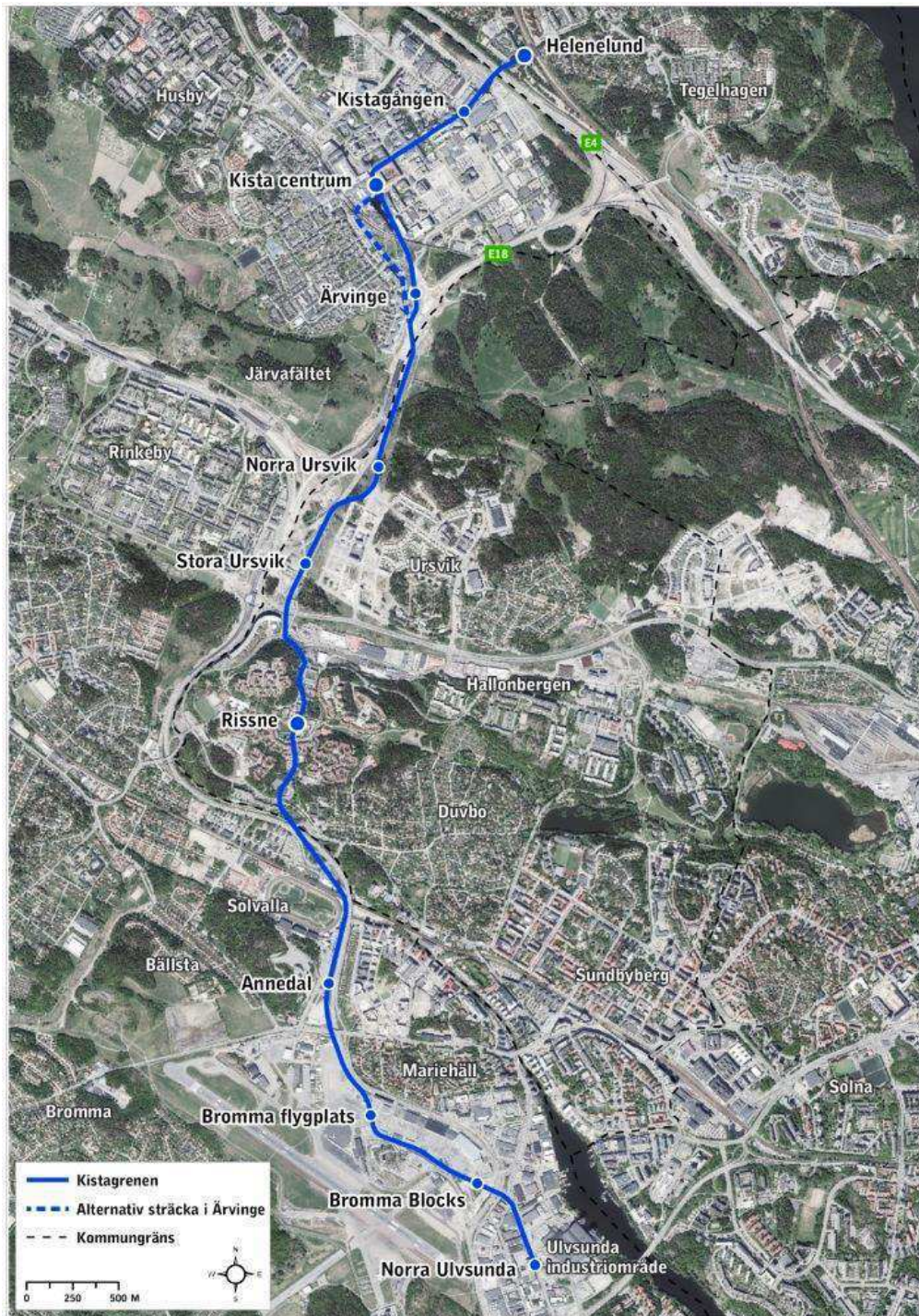
Förstudiearbetet visar att det är motiverat att bygga ut Tvärbanan med en Kistagren både för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och för att åstadkomma en ekonomiskt effektiv kollektivtrafik.



## Kistagrenens sträckning

Tvärbanan Kistagrenen är en planerad utbyggnad av Tvärbanan. Den ska starta efter hållplatsen Norra Ulvsunda i Bromma och sträcka sig till Helenelund pendeltågstation i Sollentuna.

Kistagrenen är 8 km och passerar 10 hållplatser i de tre kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. En resa från Alvik till Helenelund beräknas ta ca 24 minuter.



Figur 1. Planerad sträckning för Tvärbanan Kistagrenen. Mellan Ärvinge och Kista finns en alternativ sträckning som utreds, här markerad med streckad linje.

Resandet med Kistagrenen förväntas bli stort eftersom några av Stockholmsregionens mest betydelsefulla utvecklingsområden, både vad gäller arbetsplatser och bostäder, ligger längs med sträckan.

Kistagrenen går efter hållplats Norra Ulvsunda över Ulvsundavägen på en egen bro och stannar vid en hållplats mellan gallerierna i Bromma Blocks. Efter nedfarten till handelsområdet fortsätter den på plan mark som ingått i Bromma Flygplats.

Kistagrenen går vidare mot Solvalla och Annedal där en tredje hållplats anläggs i nära anslutning till bostäderna i området. Spårvägen fortsätter därefter över Mälarbanan och Ulvsundavägen samt längs Kavallerivägen till Rissne centrum. I Rissne placeras den fjärde hållplatsen med möjlighet för byte tunnelbanans linje mot Hjulsta och till buss.

Från Rissne går spårvägen vidare till Stora Ursvik. Utformningen av passagen över Enköpingsvägen i form av bro eller plankorsning utreds för närvarande. Efter Ursvik fortsätter Kistagrenen över Järvafältet, parallellt med Igelbäckens kulturreseervats östra gräns. Där begränsas intrånget genom att spårvägen samlokaliseras (dras parallellt) med E18. En hållplats placeras i Ärvinge med närhet till bostäder och arbetsplatser. Därefter går spårvägen längs Hanstavägen fram till Kista centrum där en bytespunkt skapas med tunnelbanans linje mot Akalla samt bussar. En alternativ sträckning mellan Ärvinge och Kista Centrum via Danmarksgatan och Färögatan utreds.

Från Kista centrum går spårvägen i blandtrafik i ena riktningen mot Kistamässan – bussar och Tvärbanan delar körbana – och sedan vidare till Helenelund station där ändhållplatsen placeras i nära anslutning till pendeltågsstationen.

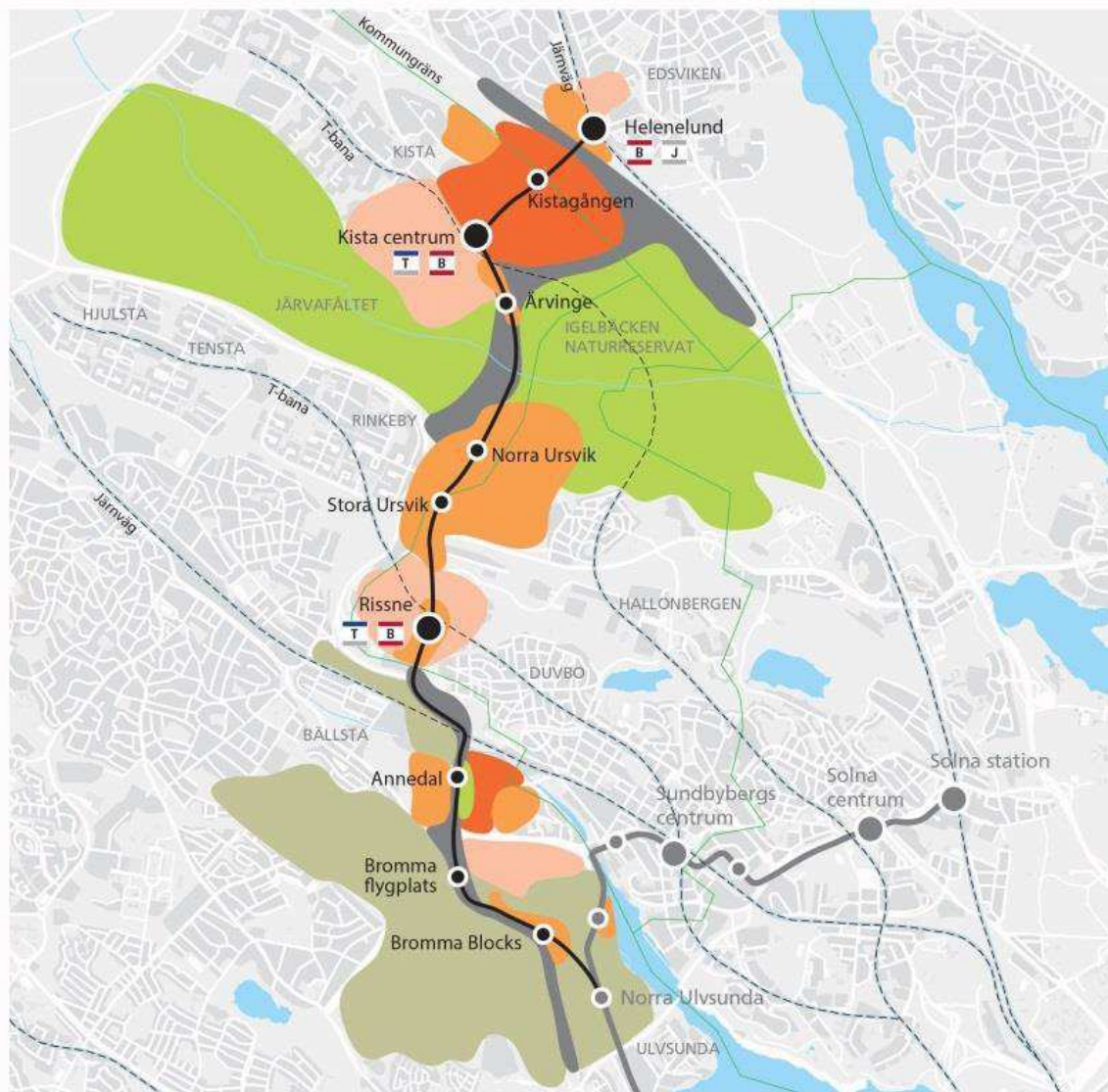
För att kunna trafikera Kistagrenen behövs en ny spårvagnsdepå för uppställning och underhåll av vagnarna, depån planeras ligga i anslutning till den befintliga tunnelbanedepån i Rissne.

Tvärbana Kistagrenens sträckning går genom varierade bebyggelsemiljöer. Den korsar även de östliga delarna av Järvakilens kulturlandskap. Denna PM är resultatet av en utredning vars syfte är att åskådliggöra den planerade Kistagrenens påverkan på kulturmiljö. Den omfattar även bedömning av spårvägens konsekvenser på stadsbilden.

I handlingen redovisas även områden där det finns behov av fördjupade utredningar.

Projektets förväntade konsekvenser på grönkilen Järvafältet och Igelbäckens natur- och kulturreseervat kommer att behandlas i MKB för Västra Ursvik. Eventuella konsekvenser på vattendragen Bällstaån och Igelbäcken redovisas mer ingående i PM Vatten.





#### Tät stadsbebyggelse

Område med tät stads- eller centrumbebyggelse. Kontorsfastigheter, flerbostadshus och mindre verksamheter.



#### Gles stadsbebyggelse

Område med gles stadsbebyggelse; friliggande kontorsfastigheter, flerbostadshus, radhus, villor samt flikar av natur- eller parkmark.



#### Stadsutvecklingsområde

Område i planeringsfas eller bebyggelsefas, för bostäder och/eller verksamheter.



#### Natur/Park

Grönområde; skog eller öppen mark. Till exempel ängsmark, parkmark, del av natur- och kulturresevat eller koloniområde.



#### Verksamhetsområde

Område med verksamhets- och industribebyggelse. Gles struktur.



#### Infrastruktur

Infrastrukturpräglad område, spårväg intill större trafikleder.

Figur 2. Områdeskaraktärer. Kistagården går främst genom redan bebyggd miljö. Längs sträckan ligger flera stadsutvecklingsområden som kommer att bebyggas eller förtätas. Kartbearbetning: ÅF Infrastructure 2015-04-20.



## 2 Förutsättningar och värden

### Kulturmiljö och stadsbild

Med *kulturmiljö* menas av människan påverkade spår i bebyggelseområden och landskapet som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till de stads- och landskapsstrukturer vi ser idag. Vardagens livsmönster kan följas genom tiden i miljöernas fysiska strukturer och i den urbana *stadsbilden*. Det kan gälla allt från enskilda objekt till, hela stadsdelar och stora landskapsavsnitt och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer.

Kulturmiljön bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en betydelsefull resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. Vid förändring av befintliga eller planeringen av nya områden och infrastruktur finns det ett ansvar (och en skyldighet vid lagskyddade landskap och bebyggelse) att ta tillvara och utveckla vår livsmiljö för kommande generationer.

Sverige har ratificerat den *européiska landskapskonventionen* som trädde i kraft 1 maj 2011. Genom att ratificera landskapskonventionen har vi förbundit oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Det innebär bland annat att främja och utveckla en helhetssyn på landskapet, och särskilt kulturlandskapets värden. Landskapskonventionen betonar landskapet som en viktig del av människors livskvalitet överallt. Den omfattar såväl stadsområden som landsbygd, vardagslandskapet som särskilt värdefulla landskap, men även landskap eller stadsdelar som är negativt påverkade och därför kan upplevas som mindre estetiskt tilltalande.

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. Vidare bör intilliggande exploateringar 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. Därför görs i denna PM en samlad bedömning av Kistagrenens eventuella påverkan på kulturmiljö och stadsbild ur både ett objekts- och ett helhetsperspektiv.

### Kulturhistorisk klassificering av bebyggelse

Byggnader och fastigheter i Stockholms kommun är klassificerade och indelade i tre kategorier, *blå*, *grön* och *gul*, se nedanstående karta. Blå klassificering bedöms ha högst värde och motsvarar fordringarna för byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (KML). För blå- och grönklassificerade fastigheter är Plan- och Bygglagens (PBL) förvanskningförbud (8 kapitel 13 §) tillämplig. Systemet är utformat och framtaget av Stockholms stadsmuseum på uppdrag av Stockholms stad. Klassificeringens syfte är att underlätta i bygglov- och planprocesser, att få ett kunskapsunderlag över var det finns särskilda kulturhistoriska värden att ta hänsyn till i planeringsprocessen. Eventuell påverkan ska dock bedömas i varje enskilt fall.

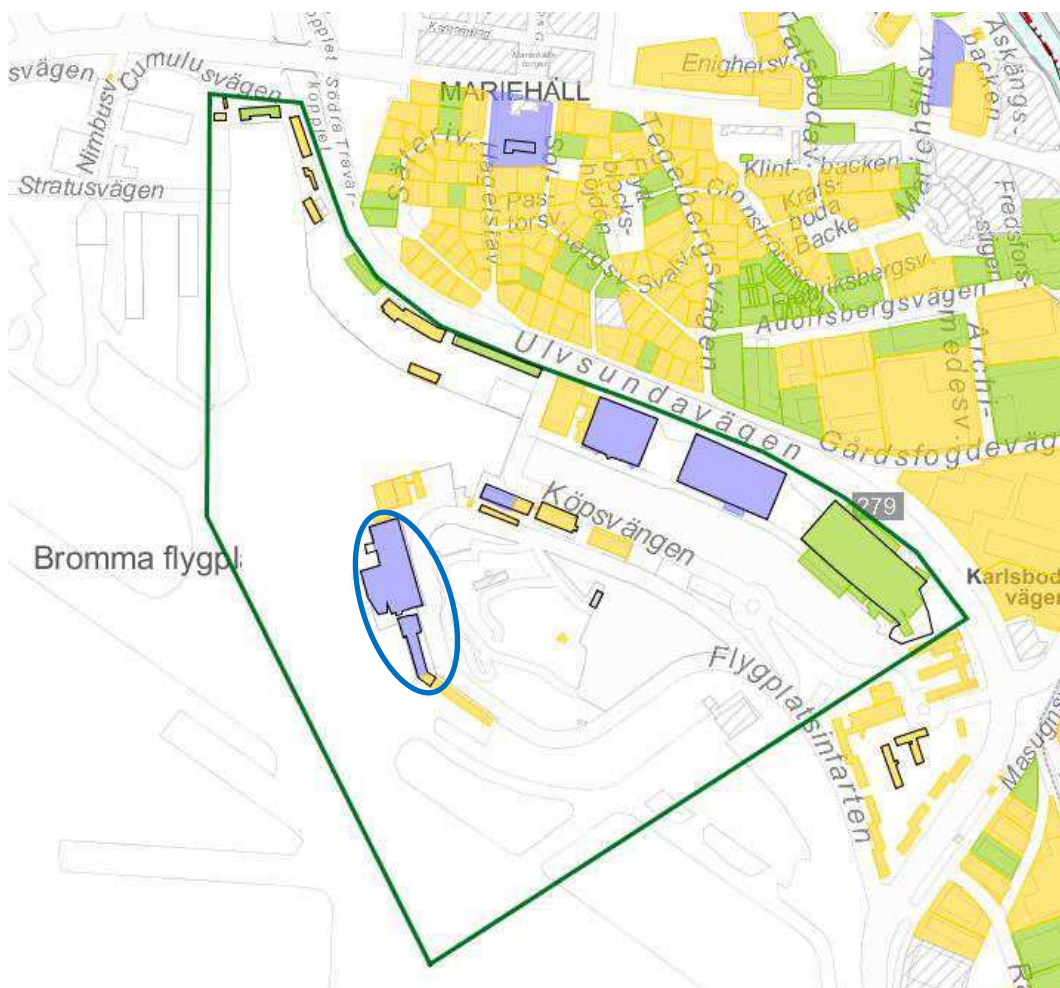
**Blått**- fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i KML. Byggnadsminnen samt kyrkobyggnader skyddade enligt 4 kap i KML. PBL 8 kap 13, 14 och 17 §§ är tillämpliga. Vissa blå byggnader är byggnadsminnen enligt 3 kap KML.

**Grönt**- fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. PBL 8 kapitel 13, 14 och 17 §§ är tillämpliga.

**Gult**- fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. PBL 8 kapitel 17 § är tillämplig.

**Skrafferad grå** – fastighet med bebyggelse som ännu inte klassificerats eller obebyggd fastighet.

Utmed den berörda sträckan förekommer inga statliga eller privata byggnadsminnen. Inom de berörda fastigheterna i Ulvsunda industriområde, mellan Ranhammarsvägen och Masugnsvägen, och inom Bromma flygplats finns bebyggelse i samtliga tre klassificeringar.



Figur 3. Utsnitt av Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificeringskarta. Bromma flygplats är inringat med en grön linje som visar att den bedömts och utpekats som ett av stadens kulturhistoriskt värdefulla områden. I nedre högra hörnet syns den trekantiga grönklassade fastigheten Motståndet 1. De två inringade byggnaderna - Hangar A och f d stationsbyggnaden - är byggnadsminnen med skyddsbestämmelser enligt KML 3 kapitel.

Endast en mindre del av bebyggelsen längs Kistagrenens dragning har tillskrivits värden i Stockholms stadsmuseums klassificering av bebyggelse. Detta beror på att stadsmuseet ännu inte sammanställt någon heltäckande bedömning och klassificering av ytterområdenas bebyggelse uppförd efter 1950-talet ur kulturhistoriska perspektiv. I Kista har endast området norr om Kista centrum inventerats och klassificerats. Några planer på att inventera och klassificera centrumbebyggelsen finns inte i dagsläget, enligt Stadsmuseet.

Det finns i dagsläget ingen motsvarande klassificering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Sundbyberg eller Sollentuna. Sollentuna har ett kulturmiljövårdsprogram från 1993 (även kallat kulturmiljöplan), med tillägg från 2002. Det aktuella området i Helenelund finns inte upptaget som särskilt värdefullt i kulturmiljövårdsprogrammet.

Spårvägens exakta sträckning, beskaftenhet och detaljutformning av spårvägens hållplatser, övriga anläggningar och installationer är inte beslutade.

Ett antal av byggnaderna inom Kistagrenens sträckning bedöms ha höga kulturhistoriska värden. För att bedöma dessa värden omfattning och beskaftenhet och hur värdena påverkas av Kistagrenens planerade sträckning behövs fördjupade utredningar i form av antikvariska förundersökningar och konsekvensbeskrivningar. Bland dessa byggnader märks särskilt:

- Motståndet 1, Ulvsunda industriområde, Stockholm
- Byggnader på Bromma flygplats, Stockholm
- Byggnader i Kista centrum, Stockholm.

Ytterligare kulturhistoriskt kunskapsunderlag för planhandläggning behöver även tas fram för objekt eller delområden utefter spårvägens sträckning. Det rör sig huvudsakligen om byggnader som ännu inte utpekats som särskilt värdefulla, men ändå omnämns bland annat i arkitekturlitteratur och tidskrifter eller samhällshistoriska skrifter. De gamla kasernbyggnaderna i Rissne Centrum och SEB-byggnaden, samtliga i Sundbyberg, är byggnader som kan ha kulturhistoriska värden att beakta i det fortsatta detaljplanearbetet.

## Järvakilen

Järvakilen är en av Stockholms längsta grönkilar och utgör en grön förbindelse från jordbruksmarkerna norr om Sigtuna, mellan högexploaterade områden som Sundbyberg och Sollentuna ända in i till Brunnsviken i centrala Stockholm. I Järvakilen finns tydligt avläsbara historiska kulturlandskap med åkrar, ängar och betesmarker.

Stora delar av Järvakilen är skyddade som kultur- och naturreservat. Utmed Kistagrenens bansträckning över Järvafältet sträcker sig Igelbäckens naturreservat på västra sidan och naturreservatet Igelbäcken i Sundbyberg på östra sidan. Ingen del av den planerade bansträckningen kommer att inkräkta på vare sig natur- eller naturreservatet.

## Mälarbanan och Bromma flygplats

Mälarbanan och Bromma flygplats är ett riksintressen för kommunikation, enligt miljöbalken 3 kapitlet 8 §. De två huvudbyggnaderna på flygplatsområdet - f d stationsbyggnaden och Hangar A - nuvarande stationsbyggnad (se, figur 2) är byggnadsminnen, med skyddsbestämmelser enligt KML 3 kapitel. Flygplatsområdet och dess bebyggelse utgör dessutom ett av stadens kulturhistoriskt värdefulla områden, med varsamhetskrav och förvanskningförbud enligt PBL 8 kapitel 13, 14 och 17 §§. Trots detta har flera byggnader inom området, utan relevant funktion rivits (se, figur 5).

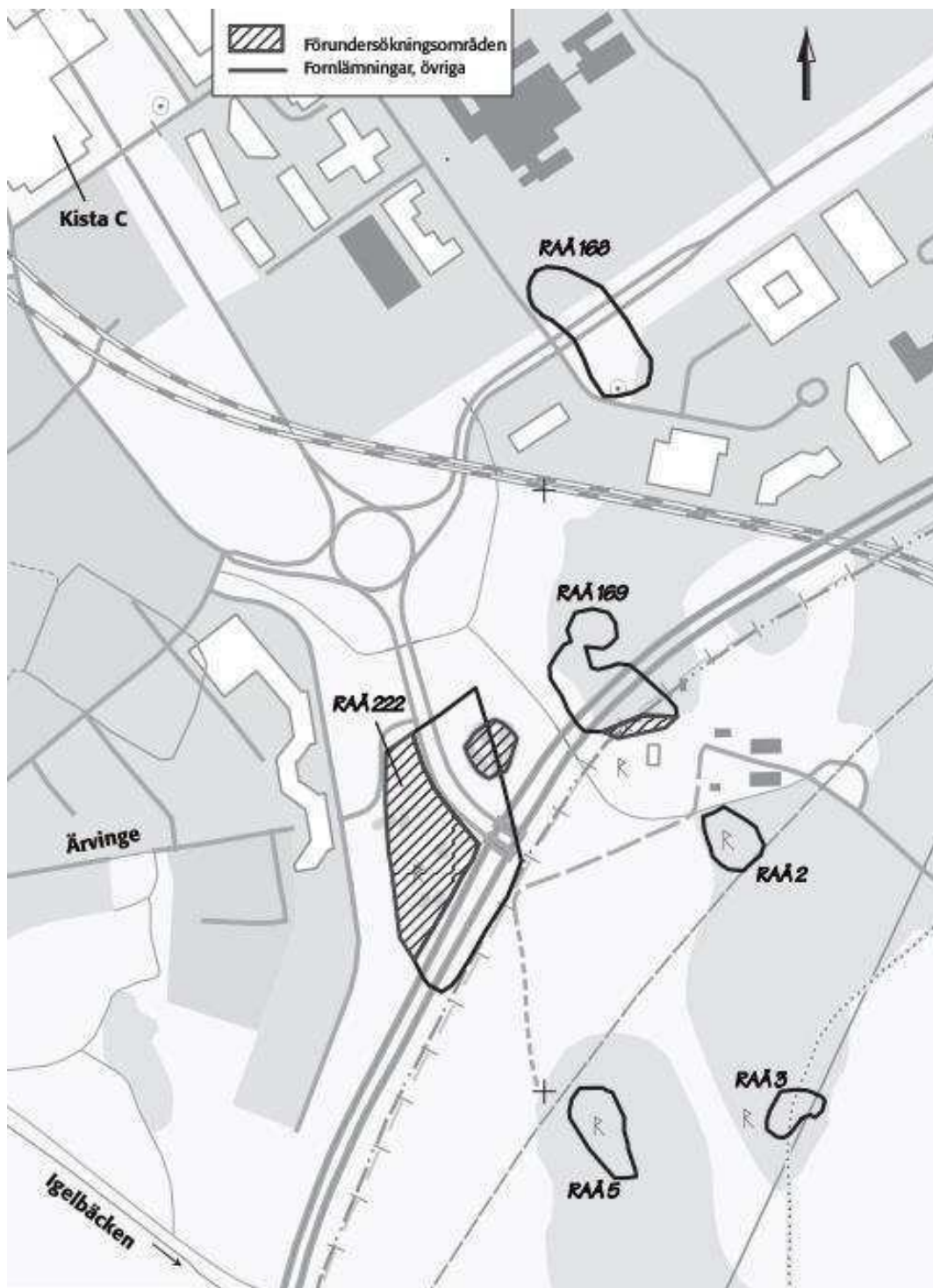


## Fornlämningar

Inom spårvägens planerade sträckning finns fornlämningar från brons-, järnålder och medeltid.

Tabell 1. Fornlämningar inom spårvägens planerade sträckning (Ur Riksantikvarieämbetets fornminnesregister, FMIS, 2015-03-20)

| Fornlämnings-beteckning | Lämningstyp       | Beskrivning   | Påverkan   | Förslag på åtgärd  |
|-------------------------|-------------------|---|--|--|
| Spånga 222:1            | Boplats/gårdstomt | Delundersökt i samband med exploatering, 1973 och 2006. Vid undersökningarna har man påträffat kulturlager och fynd som pekar på lång kontinuitet – från yngre järnåldern till 1920-talet.  | Kan påverkas vid anläggning enligt alternativ 1 av hpl Ärvinge och bansträckningen norrut mot Kista. | Arkeologisk utredning, med förundersökning. Alt ändrad placering av hpl och bansträckning, utmed Igelbäcksgatan. |
| Sundbyberg 20:1         | Stensättning      | Osäker fornlämning. Övertorvad (överfylld?) rund stensättning ca 4 m i diameter. Inte påträffad vid syn.  | Påverkas sannolikt inte om spårvägen dras inom befintlig vägbana.                                    | Ingen åtgärd.  |
| Sundbyberg 21:1         | Bytomt/gårdstomt  | Benämnd Solvalla gamla tomt. Bebyggelselämningar, ca 100x75-90 m. 3 husgrunder, varav 2 med källargropar och 1 med skorstensstock. 1 källargrund, 1 röjd odlingsyta, 1 odlingsröse, 1 stenmur och 1 terrassering. Bevuxen med syrenbuskar, hagtorn och björkar. | Ingen påverkan. Lämningen är redan påverkad av befintlig väg.  | Ingen åtgärd.  |
| Sundbyberg 26:1         | Hällristning      | Tidigare placering av den vittberesta Kymlingestenen, ett stenblock med ett 70-tal bevarade skålgropar. Stenen flyttades 1899 till Skansen. Efter en tid i Rissne centrum (markerad plats) flyttades stenen 2011 till en skogsbacke i Kymlinge.                 | Ingen påverkan.  | Ingen åtgärd.  |



Figur 4. Undersökningsområde 2006 vid Kymlinge bytomt, RAÄ Spånga 222 och närmast kringliggande fornlämningar. Tidigare undersökningar har begränsats så att de inte omfattat hela den planerade bansträckningen. Det kan medföra att ytterligare undersökningar behöver göras i denna del.  
Ur Lena Beronius Jörpeland. 2006 (beskuren)

### 3 Bedömningsgrunder

Bedömningen av konsekvenser på kulturmiljön, stadsbild och deras känslighet för påverkan utgår från berörda miljöers och delområdets förutsättningar och värden, samt spårvägens förväntade påverkan på dessa. Vid bedömningen av vilka konsekvenser spårvägen innebär för kulturvärden och stadsbild är utgångspunkten den befintliga fysiska miljön, dess värden och tålighet för den planerade förändringen.

Konsekvenserna för kulturvärden och stadsbild handlar ofta om enskilda byggnadsobjekt men omfattar även större områden, sekvenser eller en enskild gatu- och torgmiljö. Även siktgoror eller arkitektoniska och historiska helheter kan påverkas.

De viktigaste *bedömningsgrunderna* för kulturmiljö, kulturlandskap och stadsbild i detta område är:

- Områdenas värdebärande karaktärer och uttryck
- Landskapskonventionen
- Befintliga regionala- eller kommunala värden
- Skyddade objekt och områden (exempelvis fornlämningar, kulturresevat och särskilt värdefull bebyggelse).

*Konsekvenserna* indelas i grader enligt:

**Stora negativa konsekvenser** uppstår när påverkan sker i kultur- eller stadsmiljö med höga bevarandevärden, vanligen riksintresse eller lokalt eller regionalt utpekade viktiga värden men stora värden kan också representeras av mycket värdefulla enskilda objekt som inte alltid kommit med i övergripande inventeringar. Om påverkan innebär att miljöns värdekärnor skadas eller får till följd att viktiga samband och strukturer går förlorade uppstår stor negativ påverkan.

**Måttliga negativa konsekvenser** uppstår när viktiga värden påverkas i mindre grad än ovan. Kulturmiljö eller bebyggelseområde som fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband som försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka värden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv går förlorade.

**Små negativa konsekvenser** uppstår när enstaka kulturmiljö, byggnad eller annat objekt av mindre betydelse påverkas eller tas bort. De enstaka delarna är inte betydelsebärande för miljöns helhet eller är inte unika eller sällsynta av sin typ. Samband och strukturer kan även i framtiden uppfattas.

**Inga konsekvenser**, vare sig negativa eller positiva, förväntas på befintliga kulturmiljövärden eller stadsbild.

**Positiva konsekvenser** uppstår när projektet bidrar till att tydliggöra och förstärka enskilda objekt eller en miljöns samband och strukturer.

*Hög känslighet* innebär större krav på placering av den nya spårvägen och anpassning till befintlig miljö. Med en medveten planering kan en spårvägsdragning i en miljö med hög känslighet ändå ge en positiv påverkan.

I områden med *låg känslighet* kan en spårdragning eller utrustning ge negativ påverkan om den utförs eller placeras utan anpassning till platsens värdebärande karaktärsdrag.



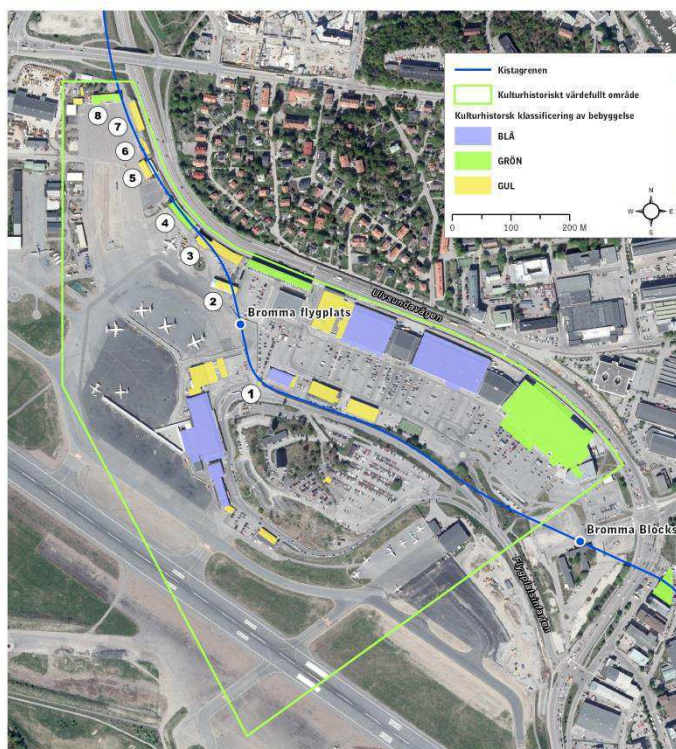
## 4 Delområden med kulturvärdes- och stadsbildspåverkan

| Område/objekt          | Beskrivning och konsekvenser  | Känslighet   |
|------------------------|---|--|
| <b>A. Motståndet 1</b> | <p>Öster om Ulvsundavägen ligger en trekantig fastighet, Motståndet 1 med en kulturhistoriskt särskilt värdefull byggnad. Spårvägen planeras att gå med tråg och bro över fastigheten. Spårsträckningen är en följd av den detaljplan från 2004 som styr utbyggnaden på handelsområdet på andra sidan Ulvsundavägen, dnr 2004-14499. Detaljplanen medger ytterligare utbyggnad av galleria. Spårvägen passerar på andra våningen genom gallerierna. Gällande plan medför därför i praktiken att byggnaden på fastigheten Motståndet 1 måste rivas</p> <p>Byggnaden från 1944 är ritad av Archibald Frid (1905-2000) en av funktionalismens mer drivna och efterfrågade arkitekter. Fastigheten är grönklassad. Utförlig kulturhistorisk byggnadsdokumentation saknas.</p> <p><i>Värdebärande karaktärsdrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Huvudbyggnad i tegel och verkstadsdel i puts - båda i funkis-arkitektur. Huvudbyggnaden har omsorgsfullt formade detaljer och huvudsakligen ursprungliga snickerier väl bevarade i originalskick. Sannolikt ursprungligt plåttak.</li> <li>- Byggnaden bildar karaktäristisk front för Ulvsunda industriområde mot denna del av Ulvsundavägen.</li> </ul> <p><i>Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild</i></p> <p>Rivning av byggnaden bedöms medföra stor påverkan för området med <b>måttliga negativa konsekvenser</b> på kulturvärden och stadsbild. En annan, mer hänsynsfull utformning av gällande detaljplan för Bromma Center och flygplats (dnr 2004-14499) skulle ha tillåtit annan bansträckning så att spårvägen i stället kunnat kringgå byggnaden och därmed undgå rivning.</p> <p>Rivning av byggnader med särskilda kulturvärden ska föregås av antikvarisk förundersökning och erforderlig dokumentation.</p>  <p><i>Motståndet 1</i></p> | <p>Liten Måttlig Hög</p>  |

| Område/objekt                               | Beskrivning och konsekvenser  | Känslighet   |
|---|---|--|
| <b>B. Norra Ulvsunda - Bromma flygplats</b> | <p>Spårvägen sträcker sig från Norra Ulvsunda, på bro över Ulvsundavägen och in till <i>hållplats Bromma Blocks</i>, på plan 2 i den nya centrumbyggnaden. De nya byggnaderna och hållplatsen ersätter den tidigare barackbebyggelsen, kallad Barackstaden, som rivits för genomförande av detaljplanen (dnr 2004-14499).</p> <p>Spårvägen går sedan utmed Flygplatsinfarten innan den viker norrut, runt <i>Gula hangaren</i>. Byggnaden var ursprungligen uppförd som hangar för Svensk flygtjänst, men används sedan ett tiotal år som butik. Den är ett delvis prefabricerat modulhus från AB Borohus som uppfördes som arbetslöshetsaktivitet genom Statens arbetslöshetskommission (förkortat AK och ersattes på 1940-talet av AMS, Arbetsmarknadsstyrelsen). Hangaren byggdes på 1970-talet till åt öster och väster. Tillbyggnaderna är numera rivna.</p> <p>Hangarens bevarade ursprungliga delar har blåklassats av stadsmuseet. Eftersom tillbyggnaden mot norr är riven berörs inte Gula hangaren av spårens planerade sträckning.</p>  <p><i>Gula hangaren, från 1943. Foto: Ur bebyggelseregistret. Stockholms stadsmuseum</i></p> | <p>Liten Måttlig Hög</p>  |

Efter att ha passerat Gula hangaren korsar spårvägen en del av flygplatsområdet innan den ansluter intill Ulvsundavägen.

Planerad sträckning förutsätter rivning eller flytt av fem klassificerade byggnader inom den kulturhistoriskt värdefulla flygplatsen.



Figur 5. Byggnader inom det kulturhistoriskt värdefulla området av flygplatsen. Numrerade byggnader har redan rivits eller kommer att påverkas av spårvägens sträckning. Bevarad del av Gula hangaren (föregående sida) är den blåmärkta byggnaden till höger om den lilla Grindvaktstugan (nummer 1).



1. Grindvaktstugan, från 1950-talet, är gulklassad av stadsmuseet. Den ska enligt uppgift vara flyttad från andra sidan av infarten till nuvarande position 1967 och är idag lite åsidosatt, utan reell funktion. Den behöver rivas i sin helhet eller flyttas till annan lämplig plats, med relevans för dess funktion.

*Värdebärande karaktärsdrag*

- Enkel funkis-arkitektur i formspråk och detaljer. Delvis ursprungliga snickerier bevarade i originalskick. Sannolikt ursprungligt plåttak.



*Grindvaktstugan*

2. Ett tre år gammalt kontorshus i två våningar. Byggnaden står på platsen för ett tidigare förråd, från ca 1950, som senare byggdes om till snickeri innan den revs för cirka tre år sedan.

Kontorsbyggnaden saknar den omsorg om detaljer och utförande som de äldre byggnaderna besitter och *bedöms inte ha några särskilda kulturhistoriska värden.*



*Nytt kontorshus. Till höger skymtar Brandstationen*

3. Brandstationen uppfördes 1949, efter ritningar av Paul Hedqvist, som ritat flertalet byggnader inom flygplatsområdet. 1952 tillkom tvätt- och smörjhall. På 1970-talet har den byggts till och portarna förstorats. Byggnaden var 1997 i gott skick. Den är gulklassad av stadsmuseet.

*Värdebärande karaktärsdrag*

- Delar av ursprunglig funkis-arkitektur i formspråk och detaljer. Sannolikt ursprunglig puts och delvis ursprungliga fönstersnickerier bevarade i originalsckick.
- Byggnaden har kvar ursprunglig funktion.



*Brandstationen med lägre garagedel.*

*Foto: Ur bebyggelseregistret. Stockholms stadsmuseum*

4. Tankbilsgarage/bensinstation uppförd i betong 1948-50, efter ritningar av Paul Hedqvist. Var vid stadsmuseets byggnadsinventering, 1997 huvudsakligen i bevarat originalsckick, men i behov av restaurering. Byggnaden har grönklassats av stadsmuseet.

*Värdebärande karaktärsdrag*

- Delar av ursprunglig funkis-arkitektur i formspråk och detaljer. Sannolikt ursprunglig puts och delvis ursprungliga fönstersnickerier och ytskikt med detaljer bevarade i originalsckick.
- Garagedelen har (1997) kvar ursprunglig funktion.



*Tankbilsgarage och BP:s f.d kontorsbyggnad (byggnad 4). Foto: Ur bebyggelseregistret. Stockholms stadsmuseum.*

5. Kallgarage i plåt med fackverkstakstolar i stål och stora skjutdörrar i plåt. Okänt byggår, sannolikt från 1950-talet. Sannolikt huvudsakligen i originalskick. Byggnaden är gulklassad av stadsmuseet. Ligger bara delvis i anslutning till arbetsområdet, men behöver sannolikt rivas eller flyttas.

*Värdebärande karaktärsdrag*

- Bevarad funkis-arkitektur. Sannolikt är stomme, plåt i fasad och portar samt överljusfönster i originalskick.



*Kallgarage. Foto: Ur bebyggelseregistret. Stockholms stadsmuseum.*

6-7. Två nyligen rivna byggnader i flygplatsens nordostliga hörn. Vid byggnadsinventeringen 1997 inrymde de lokaler för Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK/KSAB) och var i "varierande grad av förfall". Båda var gulklassade.



*Riven undervisningslokal (byggnad 7). Foto ur Bebyggelseregistret. SSM*



8. Nyligen riven flygplansverkstad, från 1956 som även byggts om på 1960-talet. Byggnaden var grönklassad.



Riven flygplansverkstad (byggnad 8). Foto ur Bebyggelseregistret. SSM

#### Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild

Bromma flygplats har dokumenterat höga kulturhistoriska värden och är ett riksintresse för kommunikation. Rivning av kvarvarande byggnaderna 3-5 bedöms medföra stor påverkan med **huvudsakligen måttliga negativa konsekvenser** på kulturvärden.


Samtliga byggnader bidrar till förståelsen av flygplatsens verksamhet över tiden. Anläggningen bygger på funktionalitet. Det finns litet utrymme för att bevara och underhålla rena överloppsbyggnader, sådana som inte längre behövs för anläggningens drift. Man bör därför även bedöma aktuella byggnaders användbarhet inom flygplatsverksamheten. Sannolikt kan flera byggnader som inte redan rivits flyttas till andra lägen. Grindvaktstugan (1) är redan flyttad en gång.

Byggnadernas skick och bevarade kulturvärden bör besiktas, dokumenteras och värderas innan förutsättningar för eventuella flyttningar eller beslut om rivning tas.

Flygplatsens särpräglade funktionella bebyggelse och kulturhistoriska status ställer höga krav på varsamhet om befintliga byggnader och kanske ännu högre krav på anpassad gestaltning av ny, ändrad och kompletterande bebyggelse inom området. Det gäller såväl för passagen över Ulvsundavägen, till utförandet av hållplatserna *Bromma Blocks* och *Bromma flygplats* samt sträckningarna över handelsområdet och det ändrade flygplatsområdet, med rundningen av *Gula hangaren* och återkopplingen norrut till Ulvsundavägen.

En anslutning till Kistagrenens planerade sträckning och hållplatslägen ger förutsättningar för en naturlig kontinuitet för bebyggelsen inom flygplatsområdet, med **positiva konsekvenser** och för områdets status som riksintresse för kommunikation och för befintliga kulturvärden och stadsbild.

| Område/objekt                       | Beskrivning och konsekvenser   | Känslighet   |
|-------------------------------------|--|--|
| C. Annedal – Solvalla - Rissneleden | <p>Kistagrenens planerade sträckning går från Bromma flygplats och vidare norrut utmed Ulvsundavägen. Söder om Solvalla travbana planeras ny bostadsbebyggelse och där anläggs hållplats Annedal. Spårvägen passerar travbanan och går vidare på en bro över Mälarbanan, trafiklederna Sundbybergskopplet och Ulvsundavägen. Bron landar i markplan innan korsningen med Rissneleden.</p>  <p><i>Glimt genom gles buskvegetation mot Solvalla, från höjden invid Rissneleden.</i></p> <p><b>Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild</b><br/>Sträckningen och brokonstruktioner korsar och överbryggar huvudsakligen utvecklingsområden i Solvalla och i anslutning till Annedal med mycket låg känslighet för den påverkan som spårvägen medför.</p> <p>Spårvägen medför stor påverkan på området, men bedöms <b>inte medföra några negativa konsekvenser</b> på kulturvärden eller stadsbild. Illustrationer kommer att tas fram i samband med att gestaltningsprogrammet utarbetas.</p> <p>Solvalla kolonistugeområde (kv Mors Lilla Olle 1) är grundat 1916. Inom området finns stugor som huvudsakligen antas vara från 1940-tal. Området har ingen kulturhistorisk klassificering, men eventuella kulturhistoriska värden kommer att utredas och bedömas av stadsmuseet i kommande bebyggelseinventeringar.</p> <p>Koloniområdet är avskärmat med plank mot Ulvsundavägen och eventuella kulturhistoriska värden bedöms inte påverkas negativt av spårvägens utbyggnad.</p> <p>Kistagrenens sträckning bedöms inte heller påverka eventuella kulturhistoriska värden i den äldre villabebyggelsen i västra Duvbo, Sundbybergs kommun.</p> | <p>Liten   Måttlig   Hög</p>  |

| Område/objekt                                   | Beskrivning och konsekvenser  | Känslighet   |
|---|---|--|
| <b>D. Rissneleden – Rissne C - Stora Ursvik</b> | <p>Från Rissneleden, utmed Kavallerivägen och förbi Rissne centrum går Spårvägen i lokalgatan. I denna del är bebyggelsen rätt gles och omgiven av grönområden. Pågående stadsplanering i området syftar till att omgestalta området längs Kavallerivägen och Rissneleden till en mer stadsmässig karaktär med nya bostäder, men med tillhörande park- och lektytor. I planerna anges framdragningen av Kistagrenen som en given förutsättning till en urbanare stadsmiljö. Det märks bland annat i <i>Detaljplan för kvarter Hjulmakaren, Kavallerivägen i Rissne (DNR 1740/2012-214)</i>.</p>  <p><i>Spårvägens anslutning i korsningen Rissneleden - Kavallerivägen</i></p> <p>Även i Rissne Centrum är framdragningen av Kistagrenen en given förutsättning i stadsplaneringen. Det finns inget färdigt gestaltungsprogram för Hållplats Rissne.</p> <p>I anslutning till Rissne Centrum, norr om parken, ligger Sundbybergs folkhögskola (Kasernen 1). Byggnaden är en av tre bevarade, nästan identiska putsade kasernbyggnader som tillhörde Svea Artilleriregemente (A1). Regementet var lokaliserat till Rissne från 1949-1963.</p> <p>Spårvägens sträckning ansluter mot den putsade tegelbyggnaden som synes vara en av de äldre i området. Den ingår inte i någon utpekad kulturhistoriskt värdefull miljö, men eventuella kulturhistoriska värden bör utredas för att utforska om eventuella hänsyn behöver tas för spårvägen och dess tillhörande utrustning, till exempel ledningsstolpar eller infästningar i fasaden.</p> | <p>Liten   Måttlig   Hög</p>  |





*Rissne Centrum. I bakgrunden syns Svea Artilleriregementes f d kasernbyggnader i kv Kasernen, se även bilden nedan.*



*Svea Artilleriregementes f d kasernbyggnad från 1940-talet. Idag används den av Sundbybergs folkhögskola.*

Kistagrenens fortsättning via Artillerivägen och återanslutningen mot Rissneledens norra del. Spårvägen bedöms även här stärka den måttliga urbana karaktären och medföra positiv påverkan i bebyggelsemiljöerna.

Befintliga GC-bron är ansedd att vara ett provisorium som Sundbybergs kommun sannolikt inte behåller, oavsett om Kistagrenen byggs eller ej. De alternativ för korsning av Enköpingsvägen som kommunen för närvarande utreder är:

- A. en egen bro för spårvägen.
- B. plankorsning mellan spårvägen och Enköpingsvägen (oklar hantering av GC-väg) och
- C. en bred bro för spårvägs-, bil- och GC-trafik.

Illustrationer kommer att tas fram i samband med att gestaltungsprogrammet utarbetas.





Vy mot nordväst från Madenvägen. I förgrunden syns befintlig, provisorisk GC-bro över Enköpingsvägen (E18) mot Stora Ursvik. I bakgrunden syns SEB-byggnadens östra fasadparti. Foto: Eniro.

#### Värdebärande karaktärsdrag

- Grön småstadsmiljö från 1980-talet under urban utveckling, utan att ge avkall på grönområdenas betydelse.
- Kasernbyggnad sannolikt i exteriört originalskick.

#### Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild

Spårvägens sträckning genom Rissne bedöms **inte medföra konsekvenser på kulturvärden eller stadsbild.**

Gestaltningar och utföranden på hållplatserna och spårbanans installationer kan dock kräva särskild omsorg.

Kända fornlämningar bedöms inte påverkas negativt av spårvägens framledning. Kymplingestenen (RAÄ 26:1) är flyttad. Stensättningen Sundbyberg 20:1 har inte observerats. Tillstånd från länsstyrelsen ska ändå sökas innan arbetena påbörjas.

Med anpassat utförande av spårvägens sträckning över Enköpingsvägen förväntas den inte medföra några negativa konsekvenser på vare sig den karaktäristiska SEB-byggnaden eller på landskapsbilden. Gestaltungsförslagen för en spårvägsbro eller en kombinerad bro för samtliga trafikslag bör dock illustreras. Konstruktionerna kan bli dominerande och därmed medföra en skalförskjutning som påverkar den monumentala SEB-byggnadens visuella intryck, särskilt vid betraktelse från Enköpingsvägen i öster.

Illustrationer kommer att tas fram i samband med att gestaltungsprogrammet utarbetas.

| Område/objekt   | Beskrivning och konsekvenser  | Känslighet   |
|---|---|--|
| <b>E. Stora Ursvik -<br/>Norra Ursvik -<br/>Järvafältet</b> | <p>De nya stadsdelarna Stora och Norra Ursvik kommer att innehålla bostäder, arbetsplatser och skolor med mera. Området gränsar i norr till Igelbäckens naturreservat och i söder till Enköpingsvägen. Ett par hundra meter väster om Ursvik möter Rinkeby och däremellan sträcker sig Ulvsundavägen som norrut övergår i den sammanlänkande trafikleden Kymlingelänken (E18). En hållplats planeras vid Stora Ursvik.</p>  <p>Vy från E18:s tidigare sträckning, över Järvafältet som genomsöks av den nyanlagda Kymlingelänken (en del av E18) mot Kista.</p> <p>Efter Norra Ursvik, där en hållplats lokaliseras, korsar Kistagrenens spårväg Järvafältet på väg upp mot Kista. Spårvägen dras i området utmed E18, i korridoren mellan Igelbäckens kulturresevat och Igelbäckens naturreservat. Påverkan på reservaten begränsas genom att spårvägen samlokaliseras (dras parallellt) och i nivå med E18.</p> <p>Inga teknikbyggnader planeras utmed sträckan över Järvafältet.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Järvafältet, viktig grönkil med fragmenterade rester av historiskt kulturlandskap.</li> <li>- Igelbäcken.</li> </ul> <p><b>Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild</b></p> <p>Spårvägens sträckning förbi Ursvik och vidare över Järvafältet bedöms <b>medföra små till måttliga konsekvenser</b> på kulturvärden eller stadsbild.</p> <p>Den lägre graden av påverkan förutsätter en integrering gentemot Kymlingelänken, med anpassad gestaltning av spårvägen. Spårvägsbron över Igelbäcken planeras få samma höjdläge som broarna för E18 och samma pelarplacering i förhållande till bäcken för att minimera visuell påverkan. Därmed tas inte heller onödigt stora delar av landskapet i anspråk för spårvägen.</p> <p>Kända fornlämningar bedöms inte påverkas negativt av spårvägens framledning.</p> | <p>Liten Måttlig Hög</p>  |

| Område/objekt                     | Beskrivning och konsekvenser  | Känslighet   |
|-----------------------------------|---|--|
| <b>F. Ärvinge - Kista Centrum</b> | <p>Spårvägen anländer till Ärvinge genom en förberedd tunnel under Kymplingelänken. Tunnelmynningen i Ärvinge ansluter mot det tidigare delundersökta området Nedre Kymlinge bytomt, som varit bebyggd från järnålder till 1920-tal.</p> <p>För vidare sträckning av spåret finns <b>två alternativ</b>.<br/> <u>I alternativ 1</u> anläggs <i>hållplats Ärvinge</i> strax efter tunnelmynningen, mot Kista. Sedan sträcker spåret norrut på bro, korsar en cirkulationsplats med dess anloppsvägar och ytterligare två vägar innan den ankommer till <i>hållplats Kista centrum</i>, mitt på det nyligen anlagda Jan Stenbecks torg. Sträckningen medför att banan gör en stigning, efter att den passerat under tunnelbanan mot Kista-Husby-Akalla, samtidigt som den korsar den förhållandevis öppna grönytan, sydost om Kista centrum.</p>  <p>Ärvinge – sträckning enligt alternativ 1, passage genom befintlig yta med berg i dagen och vidare utmed parkeringsdäck.</p>  <p>Ärvinge – sträckning enligt alternativ 1, Kistagrenens anlop från Hanstavägen till Kista Centrum. Foto från Färögatan, i nordost.</p> | <p>Liten Måttlig Hög</p>  |

I alternativ 2 förläggs spårvägen i Igelbäcksgatan – som breddas – efter passagen genom tunnelmynningen. I alternativet bryter spårvägen igenom befintligt parkeringsdäck och sedan förläggs hållplats Ärvinge i gatumiljön utmed Igelbäcksgatan, på bekostnad av ett antal parkeringsplatser. De befintliga parkeringsdäcken utmed gatan planeras att ersättas inom en planerad nyexploatering, öster om Ärvinge samt med en tillbyggnad av befintliga parkeringsdäck.

Därefter sträcker spårvägen sig vidare mot Kista Centrum, via Danmarksgatan och Färögatan, på befintligt gatunät. Illustrationer kommer att tas fram i samband med att gestaltungsprogrammet utarbetas.



Ärvinge – sträckning enligt alternativ 2, utmed Igelbäcksvägen.

#### Värdebärande karaktärsdrag

- Eventuella oupptäckta delar av Nedre Kymlinge bytomt.
- Fragmenterade rester av det historiska kulturlandskapet i form av öppen yta och berg i dagen.
- Ärvinges karaktäristiska, sammanlänkade kontorsbyggnader från tidigt 1990-tal, med verksamheter huvudsakligen kopplade till IT och kommunikation. Kontorsbyggnader, med lägre parkeringsdäck utmed lokalgatan Igelbäcksvägens östra sida, skärmar av bostäderna från trafikleden.
- Tunnelbanan.
- Kista Science Tower och dess anslutande gångbro.

#### Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild

Spårvägens sträckning förbi Ärvinge mot Kista centrum bedöms **medföra inga eller små konsekvenser** på kulturvärden och på stadsbilden.

Den lägre graden av påverkan på kulturvärden förutsätter att inga ytterligare betydelsefulla fornlämningar påträffas och behöver avlägsnas vid dragningen över öppen mark från Ärvinge vid val av alternativ 1.



|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>En hållplats, enligt alternativ 2, utmed den breddade lokalgatan, förstärker stadsdelens betydelse. Spåret och hållplatsen påverkar lokalgatan Igelbäcksvägens rang och Ärvinges "periferiska identitet" positivt.</p>  <p><i>Centralpartiet i Ärvinges front vetter mot Igelbäcksvägen i öster</i></p> <p>Alternativ 1 medför även att grönytor utmed Hanstavägen tas i anspråk och att en bro anläggs, förbi Kista Science Tower mot hållplatsen på Jan Stenbecks torg. Detta behöver nödvändigtvis inte vara mer negativt för stadsbilden än trafiklösningen för alternativ 2.</p> <p>Bron i alternativ 1 kan förstärka områdets inneboende urbana uttryck om den gestaltas i ett anpassat förfinat utförande så att spårvägen sammanlänkar kvarteren, istället för att skapa barriäreffekt.</p> |  |
|--|--|--|

| Område/objekt                        | Beskrivning och konsekvenser   | Känslighet   |
|--------------------------------------|--|--|
| <b>G. Kista Centrum - Helenelund</b> | <p><b>Kista – bakgrund och förutsättningar</b></p> <p>Hållplatsen på Jan Stenbecks torg i Kista centrum kan ses som en naturlig och kanske den mest självklara etableringspunkten på hela Kistagrenen. Kommunikation och nätverk ligger i grundidén och verksamhetsförutsättningarna för stadsdelen ända sedan tillkomsten på 1970-talet.</p> <p>Stadsdelarna Akalla, Husby och Kista planerades som en helhet och bebyggdes först i mitten av 1970-talet efter en gemensam generalplan. Bland de tre stadsdelarna var Kista den som skulle få mest diversifierat innehåll. Reaktionerna mot miljonprogrammets storskaliga monotoner var tongivande och i Kista skulle en större variation i bebyggelsen genomföras. En blandning av hyresrätter, bostadsrätter och egnahem där husen skulle anpassas till den naturliga terrängen genomfördes.</p> <p>Kista är den sist utbyggda av Stockholms så kallade ABC-städer, kompletta stadsdelar med Arbete, Bostad och Centrum. Stadsdelen har en tydlig uppdelning med bostäder i väster och arbetsplatser i öster. Till skillnad från i många andra nya stadsdelar under efterkrigstiden fanns tunnelbanan klar redan samma år bostadshusen började byggas, 1975. I och med detta kunde arbetsplatsområdet börja byggas ut.</p> <p>Många etableringar gjordes under 1970-talet men den största utbyggnaden ägde rum på 1980-talet. Till stor del gick ABC-tankens om intet i den bemärkelsen att det inte var Kistaborna själva som arbetade i stadsdelen. De hade hunnit flytta in före det att de flesta kontors- och industrietableringarna gjordes.</p> <p>Stadsplanen för arbetsplatsområdet gav framförallt plats för kontor och industrier men också för sjukhus, gymnasium och idrottsplats. Industrierna fick inte vara förorenande eller bullrande vilket banade väg för elektronikföretag. De första tre stora etableringarna och på så sätt banbrytarna var Ericsson SRA (Svenska Radioaktiebolaget), RIFA (Radioindustrins Fabriksaktiebolag) och IBM. Då, på 1970-talet, var det naturligtvis svårt att förutse att Kista skulle bli en av världens viktigaste IT-noder. Men fröet var sått och SRA:s VD Åke Lundqvist refererade till Silicon Valley redan vid invigningen av Kista centrum, 1977. Elektroniken var på kraftig frammarsch och Stockholm jobbade målmedvetet med att lansera Kista som "elektronikcentrum". Det gjorde man med visst fog, i början av 1980-talet blev Kista födelseplatsen för global mobiltelefoni genom Televerkets och Ericssons samarbete. Ericsson var länge en dominerande aktör i Kista men redan på 1980-talet etablerade sig Microsoft, Apple, Nokia och HP i stadsdelen. Frågan är om dessa valt Kista om inte IBM redan funnit sig så väl till rätta i kvarteret Odde, ett kort stycke norr om centrum.</p> | <p>Liten      Måttlig      Hög</p>  |

### Spårvägen

Från den nya hållplatsen på Jan Stenbecks torg svänger spårvägen mot nordost på Kistagången och vidare under E4 till Helenelund. Kistagångens kantas huvudsakligen av kontorsbyggnader. Vid betraktelse från torget sträcker sig Victoria Tower med sin glittrande fasad i fonden.



Kistagången, med Victoria Tower i fonden



Torshamnsgatan går idag i viadukt över Kistagången. Denna korsning planeras att bli plankorsning. Åtgärden kommer att medföra en avsevärd visuell förstärkning av de två karaktärsbyggnaderna som bildar front mot nordost i korsningen Kistagången – Torshamnsgatan. Byggnaden till vänster (kv Isaffjord 4) är nordöstra hörnet av f d SRA, Ericsson. Den var en av områdets allra första byggnader och invigdes 1977. Byggnaden är ritad av Anders Berg Arkitektkontor (senare Berg Arkitektkontor), som även ligger bakom huvuddelen av Ericssons övriga byggnader i Stockholmsområdet och som även ritat bland annat Globen och Pripps bryggeri i Ulvsunda. Byggnaden till höger (kv Borgarfjord 3) är från 1984 och ritad av Lennart Bergström Arkitektkontor. På 1950-talet arbetade Bergström hos Ralph Erskine. Kontoret har ritat flera kontorsbyggnader i Kista och bland annat även ritat centrumanläggningen Fältöversten i Stockholm.





*Del av SRA-/Ericssonbyggnaden från sydväst.*

I Kistagrenens fortsatta sträckning korsas E4, i tunnel. Detta är ett viktigt urbant kommunikationsstråk, mellan Kista och Helenelunds pendeltågsstation. E4 leds tillfälligt om. Marken sänks för tunneln som ska ansluta spårvägen mot ändhållplatsen *Helenelund*.

Området på andra sidan av E4, Helenelund i Sollentuna kommun, har idag en tydlig prägel av randbebyggelse. Där Kistagrenens ändhållplats *Helenelund*, planeras finns idag en återvinningsstation och ett mindre, kuperat skogsparti. Gången mellan Kista och Helenelunds pendeltågsstation har idag en förortsprägel med grönstrukturinslag, även om den monotona ljudbilden från E4-trafiken tränger på.



*Gångstråk förbi grönområde i anslutning till kvarteret Hoppet, som ska omvandlas till Hållplats Helenelund.*

Sollentuna kommun håller på att ta fram en detaljplan för området – kvarteret Hoppet (inkluderar Kistagrenens ändstation i Helenelund). Syftet är att utveckla det urbana



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>stråket mellan Helenlund och Kista, med samordning av Tvärbanans anslutning till Helenelunds pendelstågsstation. Ny bebyggelse inom kvarteret, med blandade funktioner och stort inslag av bostäder, ska även skapa bullerskyddande bebyggelse mot E4.</p> <p><i>Värdebärande karaktärsdrag</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Blandad ABC-stadsbebyggelse.</li> <li>- Kista centrum tidiga bebyggelse.</li> <li>- Identitetsskapande karaktärsbebyggelse (SRA, RIFA, Victoria Tower).</li> <li>- Typisk förortsmiljö från 1970-talet.</li> </ul> <p><i>Konsekvenser på kulturvärden och stadsbild</i></p> <p>Spårvägens sträckning genom Kista centrum och fram till ändhållplatsen bedöms <b>medföra små negativa och vissa positiva konsekvenser</b> på kulturvärden och stadsbild. Graden av påverkan förutsätter en integrering av hållplatsernas utförande och gestaltning av spårvägens tillhörande installationer och anläggningar, med anpassning till omgivningens egenskaper och kvaliteter.</p> <p>För bebyggelsen kring Kista Centrum och utmed Kistagången saknas idag kulturhistoriskt kunskapsunderlag. Berörda delar inom Sollentuna kommun bedöms inte ha några nämnvärda kulturhistoriska värden.</p> <p>Omgörningen av korsningen Kistagången – Torshamnsgatan till plankorsning medför positiva konsekvenser eftersom stråkets bebyggelse tydliggörs.</p> <p>Vissa byggnader har fasader som kan kräva särskild hänsyn vid infästning av ledningar, till exempel Victoria Tower.</p>  <p><i>Victoria Tower. Byggnaden på kv Helgafjäll 5 speglar sig i fasaden.</i></p> |  |
|--|---|--|

## 5 Fortsatt arbete

### Etablering och tillkommande byggnader

Spårvägens exakta sträckning, beskaftenhet och detaljutformning av spårvägens hållplatser, övriga anläggningar och installationer är inte beslutade. I ritningsunderlaget med etablerings- och arbetsområden samt entreprenadgränser från Ramböll Sverige AB (*Spårläge 2014 11-10*) anges även föreslagna lägen för plattformar, teknikbyggnader och utrustning. Föreslagna utformningar och lägen är inte detaljprojekterade, men synes generellt vara väl underbyggda och fungerande, utan negativ påverkan på kulturmiljövärden. Kring Igelbäcken och utefter Järnvägsfältet i övrigt måste särskild hänsyn tas och etableringen utföras i samråd med naturmiljösakkunnig.

### Utredningsbehov av bebyggelse

Endast en mindre del av bebyggelsen längs Kistagrenens dragning har i dagsläget inventerats och tillskrivits värden i Stockholms stadsmuseums klassificering. Ett antal av övriga byggnader inom Kistagrenens sträckning bedöms preliminärt ha höga kulturhistoriska värden. För att närmare kunna bedöma dessa värdenas omfattning och beskaftenhet och hur värdena påverkas av Kistagrenens planerade sträckning behövs fördjupade utredningar i form av antikvariska förundersökningar och konsekvensbeskrivningar. De byggnader som uppmärksammas är:

- *Motståndet 1, Ulvsunda industriområde, Stockholm*
- *Byggnader inom spårvägens sträckning på Bromma flygplats, Stockholm*
- *Årvinges kontorsbyggnader, Stockholm*
- *Kista Science Tower, Stockholm*
- *Byggnader utmed Kistagången i Kista centrum (SRA, RIFA, Victoria Tower), Stockholm.*

Ytterligare kulturhistoriskt kunskapsunderlag för planhandläggning behöver även tas fram för objekt eller delområden utefter spårvägens sträckning. Det rör sig huvudsakligen om byggnader som ännu inte utpekats som särskilt värdefulla, men ändå omnämns bland annat i arkitekturlitteratur och tidskrifter eller samhällshistoriska skrifter och därmed kan antas ha kulturhistoriska värden som ska beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet. Dessa byggnader är:

- *De gamla kasernbyggnaderna i Rissne Centrum, Sundbyberg*
- *SEB-byggnaden, Sundbyberg.*

### Undersökning av fornlämning

Fornlämningen *Spånga 222:1* är delundersökt i samband med exploateringar, 1973 och 2006. Ytterligare undersökningar kan bli aktuella eftersom fornlämningen kan påverkas vid anläggningen av hållplats Årvinge och banans sträckning vidare norrut mot Kista, enligt alternativ 1.

Stensättningen *Sundbyberg 20:1* har inte observerats vid syn. Tillstånd för ingrepp i fornlämningen ska ändå inhämtas från länsstyrelsen innan byggnadsarbetena påbörjas.

Övriga registrerade fornlämningar inom eller intill Kistagrenens sträckning är flyttade, ligger i befintlig vägbana eller annan redan ianspråktagen mark och bedöms inte påverkas vid byggandet av spårvägen eller dess anläggningar.

## 6 Källor

Ritningar – *Tvärbanan Norr Kistagrenen. Etablerings- och arbetsområden, entreprenadgränser.* Spårläge 2014-11-10. TvB K-000-110-001 – TvB K-000-110-016. Ramböll Sverige AB och AB Storstockholms lokaltrafik.

Alla tiders Stockholm, Riksintressen för kulturmiljövården. (red. Hedvig Schönback) Monografier utgivna av Stockholms stad 246. Stockholm, Stockholmia. 2014.

Berónius Jörpeland, L. Två bytomter och tre gravfält vid Järvafältet. Väg E18, sträckan Hjulsta-Kista. Uppland, Spånga och Sundbybergs socknar, Hjulsta och Kymlinge bytomt och gravfält, RAÄ 95-96, RAÄ 169, RAÄ 222, RAÄ 285 och RAÄ 249. Arkeologiska förundersökningar. UV.Mitt, Rapport 2006:29. (RAÄ dnr 321-2067-2007).

*Bromma flygplats. Byggnadshistorisk inventering*, 1997. Stockholms stadsmuseum.

Bratt, P. & Källman, R. *Kulturminnesvårdsprogram för Sollentuna kommun. Kulturhistoriskt värdefulla områden*, 1983. Länsstyrelsen i Stockholm.

*Sollentuna igår och i morgon, Program för kulturmiljövård (Kulturmiljöplan)*, 1993. Sollentuna kommun, med tillägg för kulturmiljövården - *Tillägg till kulturmiljöplan*, 2002 (Olof Svanberg)

Stockholms stad. Bygg- och plantjänsten (ärenden och handlingar ur ritningsarkivet).

*Europeisk landskapskonvention* –

(<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/VersionsConvention/swedish.pdf>)

*Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering*

([http://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust\\_sth/kul/klassificering/DPWebMap.html](http://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/kul/klassificering/DPWebMap.html))

E-post och samtal med:

*Magnus Rönn*, Stockholms stadsmuseum

*Britta Roos*, Länsstyrelsen i Stockholm

*Henrik Nordström*, Sundbybergs stad

*Mountacir El Kharoua*, Swedavia, Bromma flygplats.