

Handläggare
Elin Lundbäck
Telefon 08-508 27 131**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför granskning av förslag till detaljplan för Kistagrenen, i stadsdelarna Bällsta, Ulvsunda industriområde, Riksby, Bromsten och Kista

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet.
2. Slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll Monika Joelsson Vestlund

Sammanfattning

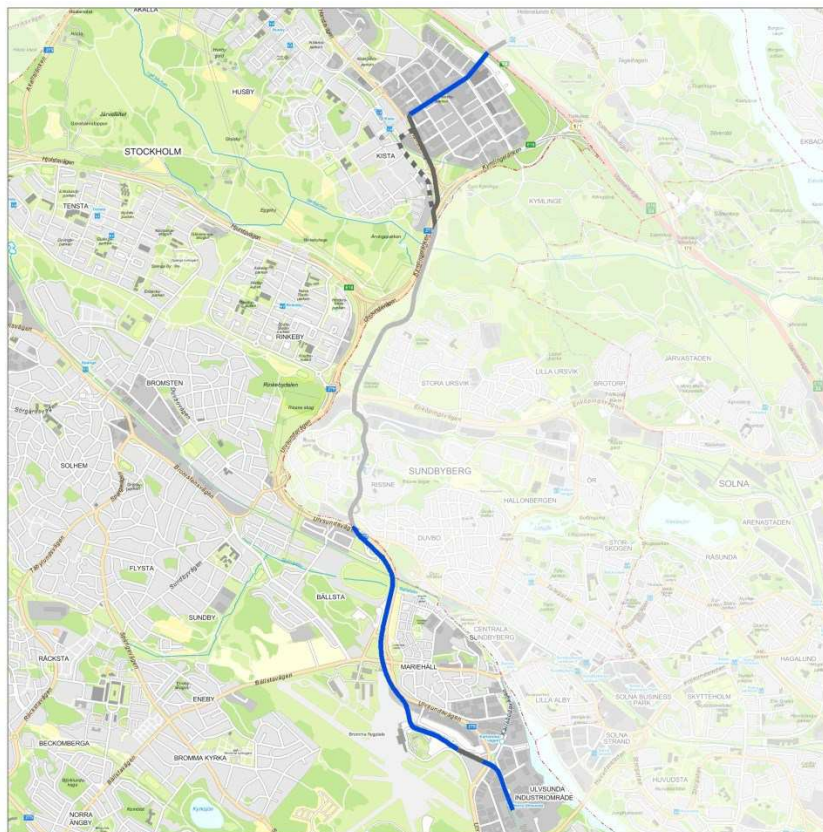
För att förbättra regionens kollektivtrafik planerar landstingets trafikförvaltning en utbyggnad av tvärbanan, kallad Kistagrenen. Detaljplanens syfte är att möjliggöra delar av tvärbanans Kistagren inom Stockholms stad. Planen möjliggör dubbelspår, hållplatser, gång- och cykelvägar till hållplatserna samt anläggningar tillhörande spårvägen, som teknikbyggnader. Till granskningsskedet planeras detaljplanen delas upp i fyra detaljplaner.

Planförslaget sändes ut på samråd 2015-11-09 - 2015-12-21. Under samrådet har 64 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller konsekvenserna för Bromma flygplats och riskhantering. Den föreslagna passagen till hållplats Solvalla, från Annedal via Solvalla kolonilottsområde har engagerat många. Ett antal Annedalsbor är positiva till förslaget medan Solvalla kolonilottsförening m.fl. framför kritik mot förslaget. Ett antal fastighetsägare i Kista framför synpunkter på hållplatslägena i Kista och vikten av att spårområdet inte ska förses med staket längs med Kistagången.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet samt uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

StadsbyggnadskontoretFleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Bilaga: Remiss- och samrådsredogörelse



Kistagrenens sträcka. Blå sträcka behandlas i denna plan.

Utlåtande

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av en del av tvärbanans Kistagren, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen omfattar sträckan från Ulvsunda industriområde till Sundbybergs kommungräns norr om Ulvsundavägen samt sträckan Kistagången fram till Sollentuna kommungräns och väg E4.

Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad med två spår och fyra hållplatslägen, samt gång- och cykelvägar till hållplatserna. Utöver det möjliggörs anläggningar tillhörande spårvägen så som installationer och teknikhus.

Bakgrund

Planområdets läge och omfattning

Planområdet är lokaliserat till stadsdelarna Ulvsunda industriområde, Riksby, Bällsta, Bromsten och Kista. Detaljplanen omfattar 3,6 km spårväg, hållplatser, gång- och cykelvägar till hållplatserna samt spårvägens anläggningar som exempelvis

teknikbyggnader. Totalt omfattar planområdet ett område om ca 6 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdet berör i huvudsak mark som ägs av Stockholms stad. Delar av stadens mark är upplåten med tomträtt eller arrende. Intrång förekommer längs med sträckan, främst på allmän gatumark, men även på Bromma flygplatsområde, på två industrifastigheter i Ulvsunda industriområde (tomträtt) och i Solvalla kolonilottsområde (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 föranletts av ett flertal studier av Trafikförvaltningen och förstudiearbetet färdigställdes 2011 och godkändes av landstingets trafiknämnd 2014.

Översiktsplan

I översiktsplanen anges en sträckning för Kistagrenen som i stort överensstämmer med planförslaget. 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 till att stärka områdets regionala tillgänglighet samt till att stärka den fortsatta stadsutvecklingen. Kistagrenen bidrar vidare till att koppla samman delar av staden samt att koppla samman staden med andra kommuner.

Riksintresse

Inom planområdet finns två riksintressen för kommunikation; Bromma flygplats och Mälarbanan. Planområdet angränsar till väg E4 och väg E18 som även de är riksintressen för kommunikation.

Gällande detaljplan

Inom aktuellt planärende berörs ett antal gällande detaljplaner. De anger i huvudsak trafikändamål. Därutöver berörs områden betecknade industri, parkering, parkmark i form av impediment till

trafikplats, samt kolonilottsområde. Sträckan mellan Bällstaån i höjd med Solvalla travbana och kommungränsen mot Sundbyberg är ej planlagd.

Stadsmuseets klassificering

Kistagrenen passerar Ulvsunda industriområde, ett område som har ett flertal kulturhistoriskt värdefulla byggnader samt Bromma flygplats med sin bebyggelse som utgör ett kulturhistoriskt värdefullt område. Kista har inte klassificerats av Stadsmuseet men har utpekade värdebärande karaktärsdrag.

En kulturmiljö- och stadsbildsanalys har tagits fram för projektet.

Kommunala beslut i övrigt

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.

Planförslaget



Översiktskarta Kistagrenen. Blåmarkerade sträcka hanteras i denna detaljplan.

Övergripande

Utbyggnaden av Kistagrenen i Stockholms stad är en del av hela sträckans utbyggnad mellan Ulvsunda industriområde i söder till Helenelund (Sollentuna kommun) i norr. Kistagrenen är totalt åtta km lång och passerar kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Längs med sträckan möjliggörs tio hållplatser. Utbyggnaden av Kistagrenen är en viktig del i länets kollektivtrafikförsörjning och bidrar till att kollektivtrafikresandet kan öka.

Kistagrenen passerar följande målpunkter: handelsområdet Bromma Blocks, Bromma flygplats, stadsdelarna Annedal och Solvalla (planprogram för bostads- och verksamhetsutveckling har tagits

fram), Rissne (Sundbyberg) med byte till tunnelbana, Stora Ursvik (Sundbyberg), Järvafältet (Sundbyberg), Ärvinge, Kista centrum med byte till tunnelbana och buss, Kistamässan samt Helenelund (Sollentuna) med byte till pendeltåg och buss.

Detaljplanen omfattar en del av sträckan inom Stockholms stad. Sträckan via handelsområdet Bromma Blocks regleras i detaljplan dnr 2004-14499. För sträckan via Ärvinge i Kista pågår utredning om alternativ spårdragning i befintlig gatustruktur. Sträckan kommer att planläggas i en separat detaljplan.

Kistagrenen ska anpassas till befintliga miljöer så att intrången blir så skonsamma som möjligt. Spårvägen ska gestaltas så att den upplevs som ett naturligt inslag i stadsbilden och utgör ett tillskott till stadsutvecklingen. Spåren kommer att gå i gatumiljö tillsammans med övrig trafik, i gatumiljö på reserverat utrymme samt på egen banvall. Där spåren går på en egen banvall i markplan kommer spårområdet att vara gräsbeklätt.

Planområdet

Norra Ulvsunda och Ulvsundavägen

Planområdet börjar strax norr om befintlig hållplats Norra Ulvsunda på Solnagrenen och går över Ulvsundavägen på egen bro. Bron löper över fastigheten Motståndet 1 och den befintliga industribyggnaden rivs (byggnaden är av Stadsmuseet grönklassad, dvs har ett högt kulturhistoriskt värde). Ett teknikhus placeras vid hållplats Norra Ulvsunda.

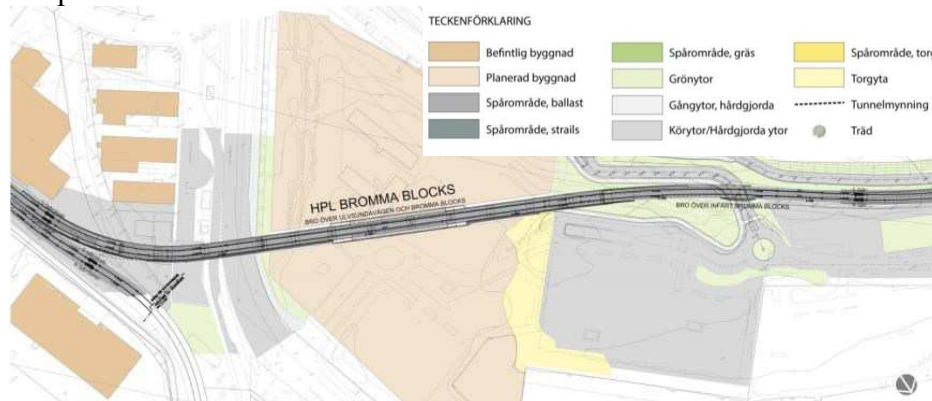
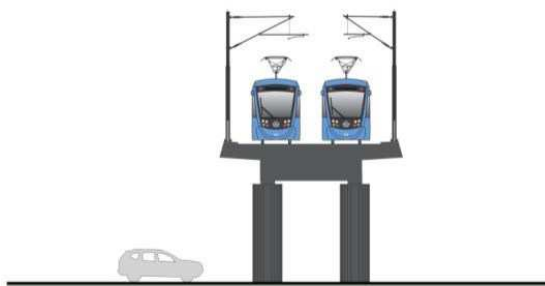


Illustration över Kistagrenen vid Ulvsundavägen och Bromma Blocks.



Sektion med bro över Ulvsundavägen öster om Bromma Blocks.

Bromma flygplats

Spårvägen förläggs på egen banvall mellan Flygplatsinfarten och Bromma Blocks. Flygplatsinfarten flyttas något söderut för att ge plats åt spårvägen. Ett teknikhus placeras vid hållplats Bromma flygplats.

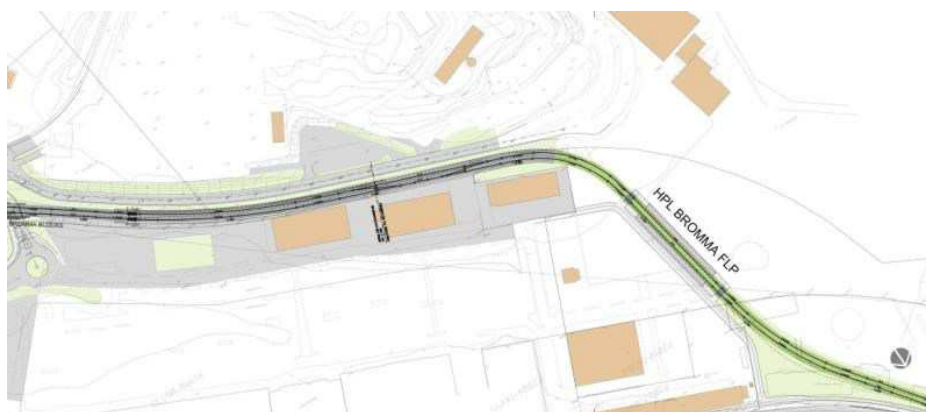
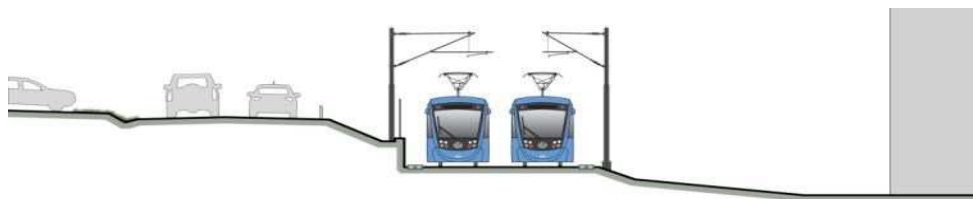


Illustration över Kistagrenen vid Bromma Blocks och hållplats Bromma flygplats.



Sektion vid passage mellan Flygplatsinfarten och Bromma Blocks med stödmur och slänt.

Spårvägen går norrut parallellt med Ulvsundavägen. Fem byggnader planeras rivas på flygplatsområdet då de ligger i spårkorridoren. Byggnaderna är en grindvaxstuga, flygplatsens brandstation, ett tankbilsgarage, ett kallgarage och ett kontorshus. Samtliga byggnader, förutom kontorshuset, är kulturhistoriskt klassade av Stadsmuseet (byggnaderna är gul- och grönklassade, dvs har ett visst respektive högt kulturhistoriskt värde). Spårvägen passerar Bällstavägen planskilt i tunnel.

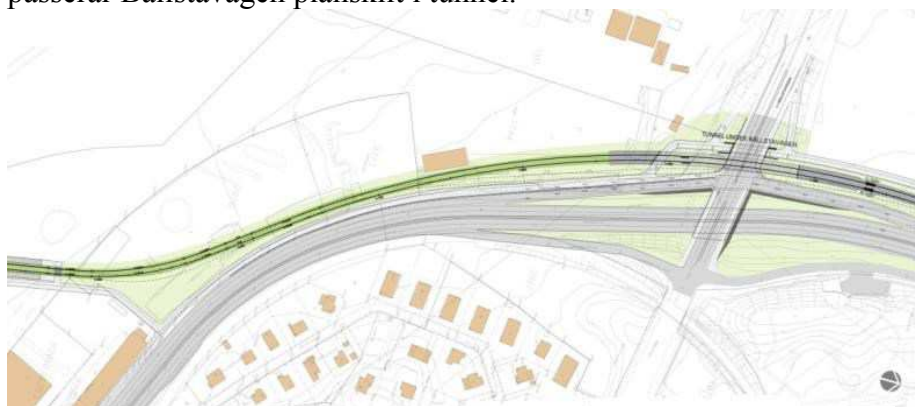


Illustration över Kistagrenen vid Bromma flygplats och passage under Bällstavägen

Solvallakopplet ersätts med direktramper. Gång- och cykelvägen mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen byggs om, men får fortsatt planskilda korsningar med spårvägen och Bällstavägen. Gång- och cykelvägen förlängs till hållplats Solvalla. En trappförbindelse skapas mellan Bällstavägen och hållplatsen för att skapa en genare väg från södra Annedal och Mariehäll till hållplatsen.

Solvalla

Hållplatsläget ska koppla de centrala delarna av Annedal till spårvägen. För att möjliggöra kopplingen till Annedals centrala delar förutsätter hållplatsläget därför en passage, i form av tunnel under Ulvsundavägen och koppling genom Solvalla kolonilottsområde som ansluter till gata i Annedal. Hållplatsen placeras i direkt anslutning till tunnelanslutningen. Utöver kopplingen till hållplatsen möjliggörs även här för en gen koppling mellan Annedal och den kommande bebyggelsen vid Solvalla.



Illustration över Kistagrenen vid Solvalla och gång- och cykelpassage genom kolonilottsområdet och under Ulvsundavägen som ansluter till hållplatsen

Val av förbindelse mellan hållplatsen och Annedal har föranletts av en utredning, *Utredning av gång- och cykelförbindelse mellan Annedal och tvärbanans hållplats Solvalla*, som tagits fram av trafikkontoret. Alternativa kopplingar har studerats. Utredningen har utgått från att passagen ska tillgodose ett så stort upptagningsområde som möjligt samt att passagen ska tillgänglighetsanpassas (maximalt fem procents lutning). Passagen ska utformas med fullgoda bredder för gång och cykel. Frihöjd i tunneln ska vara drygt tre meter för att möjliggöra driftsarbete och medföra ljusinsläpp och genomsiktlighet för att bidra till ökad trygghet. Tunneln blir ca 30 meter lång. Intrång i kolonilottsområdet ska helst undvikas, men om nödvändigt vara så litet som möjligt. Föreslagen lösning medför att området delas och ca fyra lotter blir direktberörda.



Perspektiv från tunneln mot Annedal, Structor



Perspektiv mot Ulvsundavägen och tunneln, Structor

Norr om hållplats Solvalla går Kistagrenen på gräsbeklädd banvall. I höjd med Solvalla travbana går spårvägen över på egen bro parallellt med Ulvsundavägen över Mälarbanan och sedan över Ulvsundavägen för att landa i Sundbyberg. Under bron förläggs ett teknikhus.

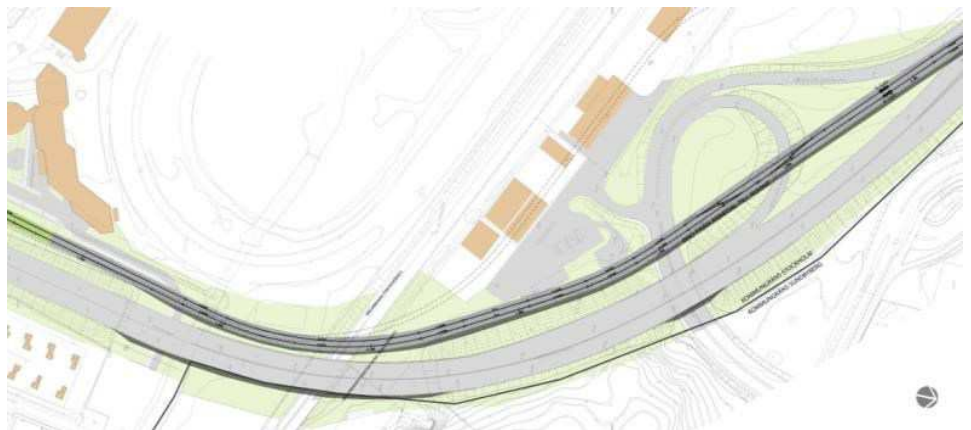


Illustration över Kistagrenen vid Solvalla och Sundbybergskopplet.



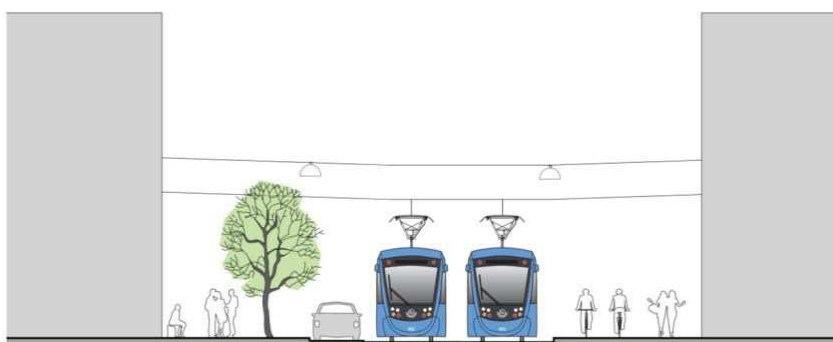
Fotomontage där Kistagrenen löper på bro parallellt med Ulvsundavägens västra sida och vidare över Ulvsundavägen mot Sundbyberg

Kista

Norr om Sundbyberg, Ärvinge och Jan Stenbecks torg (sträckan genom Ärvinge regleras i en kommande detaljplan) fortsätter Kistagrenen på Kistagången fram till väg E4 och Sollentuna. Spårvägen kommer att gå i befintlig gata som omdanas. Kistagången är utpekad som bussgata och med omdaningen tillåts allmän biltrafik. I södergående riktning delar spårvägen körfält med bussar och allmän biltrafik och i norrgående riktning delar spårvägen utrymme med busstrafik. Idag framförs cyklar i blandtrafik. Efter omdaningen av gatan fördes gatan med dubbelriktad cykelbana.



Illustration över Kistagången på Kistagången



Sektion Kistagången

Torshamnsgatans planskilda korsning med Kistagången ersätts med en signalreglerad plankorsning. Hållplats Kistamässan placeras med förskjutna plattformar vid Arne Beurlings torg. Det saknas tillräckligt med utrymme för att placera plattformarna mittemot varandra. Kistagången går till Helenelund (Sollentuna kommun) via tunnel under väg E4. Tunneln ligger i Sollentuna kommun. Den befintliga tunneln ersätts med ny, bredare tunnel som kommer inrymma spår- och busstrafik samt gång- och cykelbanor. Under byggtiden läggs väg E4 om på Kistasidan. En likriktarstation placeras i närheten av väg E4.

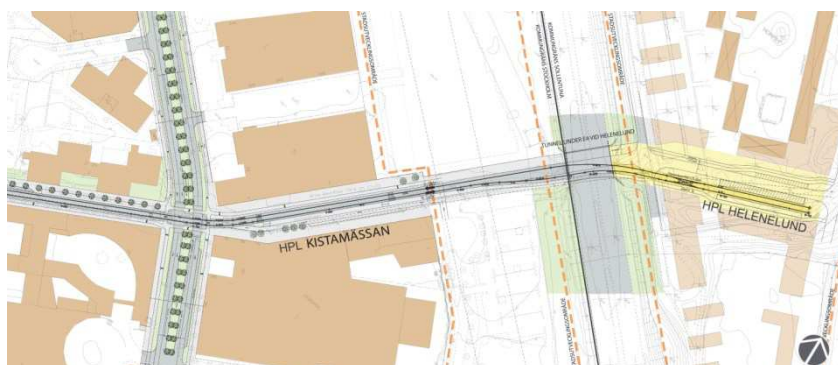


Illustration över spårens dragning vid hållplats Kistamässan



Vy över Kistagången med dubbelriktad cykelbana på norra sidan och passage under väg E4 mot Helenelund i Sollentuna.

Gestaltungsprinciper

Ett gestaltungsprogram är under framtagande och kommer ingå i granskningshandlingarna. Utgångspunkt i gestaltungsarbetet är att spårvägen ska utformas på ett stadsmässigt sätt genom att anpassas till befintliga miljöer. Spårvägen ska i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön utan att utgöra en barriär. Omsorg kommer att läggas på de detaljer på konstruktioner och tekniska anläggningar samt hållplatser som medför visuell påverkan på stadsbilden. En målsättning är att tydligt markera spårområdet utan att använda staket och räcken. Staket och räcken kommer av säkerhetsskäl att användas på broar och intill tunnelmynningar. Spårområde markeras med avvikande ytskikt (ex gräs) eller med höjdskillnad i form av kantsten.

Planförslagets konsekvenser

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 för ställningstagandet är inhämtat från Stadsmuseet, Storstockholms brandförsvär och miljöförvaltningen. Ställningstagandet har samrått med länsstyrelsen, Sollentuna kommun och Sundbybergs stad som delar kontorets bedömning.

Miljöfrågor som har studerats finns sammanställda i den till planen underliggande *PM Tvärbana Norr Kistagången – beskrivning av spårvägen och dess miljöpåverkan*.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen möjliggör gång- och cykelanslutningar till hållplatserna samt nya planskilda korsningar vid Ballstavägen. Hållplatserna förses med passager i plan. Planpassager skapar gena kopplingar för gående och cyklister. Cykeltrafiken får reserverat utrymme på Kistagången, vilket är positivt då cyklar idag framförs i

blandtrafik. Kistagången är utpekad som pendlingsstråk och huvudstråk för cykel.

Biltrafik

Längs med den södra delsträckan, söder om Sundbyberg, är området starkt influerat av infrastruktur. Spårvägen kommer att korsa bilvägar planskilt. Längs med den norra delsträckan, i Kista, finns det ett stort behov av angöring till fastigheter längs med Kistagången. Gatan kommer att öppnas för allmän biltrafik i södergående riktning, vilket tillgodoser angöringsbehovet.

Stads- och landskapsbild

Kistagrenen kommer att gå på egen banvall på sträckan söder om Sundbyberg. Där spårvägen går i markplan, vid Bromma flygplats och vid Solvalla, kläs banvallen med gräs. För stadsbilden innebär egen banvall att de barriärer som infrastrukturen utgör förstärks. Gräsbeklädd banvall tonar dock ner barriäreffekten. Spårvägen kommer med sina stora konstruktioner att medföra ett påtagligt inslag i stadsbilden. Dock bedöms den inte medföra några negativa konsekvenser då området redan idag domineras av infrastruktur.

Föreslagen passage genom Solvalla kolonilottsområde och tunneln under Ulvsundavägen medför stor påverkan. För kolonilottsområdet innebär kopplingen att området delas av med en passage. Ca fyra lotter blir direktberörda. För boende och verksamma i Annedal möjliggör passagen en attraktiv koppling till hållplats Solvalla samt till kommande exploatering vid Solvalla. Passagen bidrar till att knyta samman stadens delar som idag åtskiljs av Ulvsundavägen.

På Kistagången går spårvägen i befintlig gatumiljö. Spårvägen kan här bidra till att stärka Kistagången som stråk. Stråket förtydligas med Torshamnsgatan som plankorsning.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Spårsträckningen förutsätter att en byggnad i Ulvsunda industriområde samt fem byggnader på Bromma flygplats rivs. Samtliga byggnader, förutom ett kontorshus på flygplatsen, är utpekade av Stadsmuseet som kulturhistoriskt värdefulla. Enligt den framtagna kulturmiljö-och stadsbilsutredningen bidrar byggnaderna till förståelsen av områdenas verksamheter över tiden. Rivningarna medför att kulturmiljöerna fragmenteras och därmed blir svårare att uppfatta. Dock stärker hållplats Bromma flygplats flygplatsens status som riksintresse för kommunikation, vilket är positivt för kulturvärdena. Till granskningsskedet tas en antikvarisk konsekvensanalys fram för byggnaderna.

I övrigt bedöms spårvägen medföra inga eller liten påverkan på kulturvärdena.

Mark och vatten

Förorenad mark

Förorenad mark förekommer på flera platser längs med den södra delen av sträckan, söder om Sundbyberg. Markundersökningar bör utföras för att säkerställa att eventuella förorenade massor tas om hand på ett korrekt sätt. På sträckan genom Kista bedöms risken för markföroreningar som låg då spårvägen kommer att gå i befintlig gatumiljö.

Miljö kvalitetsnormer

Hur utbyggnaden av Kistagrenen kommer att påverka möjligheten att nå uppsatta mål för vattenkvalitetsnormerna är under utredning och kommer att redovisas till granskningsskedet.

Översvämning och erosion

Området kring Solvalla och Bällstaån är inom riskområde för översvämning. Högvattennivån är en aspekt som måste beaktas vid anläggandet av spårvägen.

Grundvatten

Inom delar av planområdet ligger grundvattennivån nära mark. Hela området ligger inom VA-verksamhetsområde och försörjs med dricksvatten samordnat. Spårutbyggnaden kan komma att påverka grundvattenförhållandena vid Solvalla och Annedal vilket i sin tur kan medföra sättningar i marken. Vid i detta område behöver åtgärder vidtas för att undvika att grundvattennivån sänks. I det fortsatta planarbetet kommer påverkan på grundvattnet att studeras mer utförligt.

Störningar och risker

Buller

Boende och verksamhetsutövare utsätts idag för höga ljudnivåer i spårområdets närhet. Det beror på buller från vägtrafik, Mälarbanan och flygtrafiken. Riktvärdet för ekvivalenta ljudnivån samt riktvärdet för den maximala ljudnivån överskrids på ett flertal platser.

Spårvägen beräknas medföra en ökning av den ekvivalenta ljudnivån som motsvarar mindre än 1 dB(A)-enhet. Spårvägen bedöms inte påverka den framtida ljudmiljön för boende i vare sig Mariehäll eller Annedal negativt och riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå bedöms kunna uppnås.

Maximal ljudnivå från Kistagrenen uppgår enligt beräkning till maximalt 70 dB(A) vid de mest utsatta bostadshusen i Mariehäll, vilket tangerar riktvärdet för maximal ljudnivå för uteplats. Den maximala ljudnivån förblir för de flesta bostäder oförändrad.

I Kista finns i dagsläget inga bostäder utmed spårvägssträckningen.

Vibrationer

Enligt den framtagna buller- och vibrationsutredning finns risk för stomljud över 30 dB(A) inom 50 meter och vibrationer över 0,4 mm/s inom 15 meter från spår utan åtgärd. Stomljud från spårtrafik går att åtgärda på flera olika sätt, bland annat genom att anlägga ett vibrationsisolerande skikt under spåren.

Inga byggnader inom planområdet ligger inom riskzonen för komfortvibrationer.

Elektromagnetiska fält

Kistagrenen drivs med 750 V likström, som inte ger upphov till växlande magnetfält. Nivån på elektromagnetiska fälten kommer därför att vara långt under riktvärdet 0,4 mikroTesla. Däremot ger likriktarstationerna längs spåret upphov till växlande magnetfält. Skyddsavstånd till stadigvarande vistelse ska klaras med slutgiltig placering av likriktarstationerna.

Kistagrenen planeras nära verksamheter med känslig elektronisk utrustning; Bromma flygplats, Electrums laboratorium och Ericsson i Kista. En separat utredning pågår för närvarande i syfte att utreda om elektromagnetiska fält från spårvägen kan påverka flygplatsens kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning.

Risk och säkerhet

Kistagrenens utbyggnad bedöms totalt medföra en begränsad riskpåverkan. Bromma flygplats bedöms medföra en mycket liten riskpåverkan på Kistagrenen.

De sträckor där avståndet mellan spårvägen och bebyggelse understiger 10-15 meter kommer att utredas ytterligare för att säkerställa att spårutformning och avstånd ger betryggande skydd mot urspärning och brandspridning.

Vid plankorsningar, i anslutning till spårvagnshållplatser eller utmed sträckor där spårvägen uppfattas som en barriär och saknar ordnade övergångar ska särskild hänsyn tas till påverkan på trafiksäkerhet.

På sträckan längs med Ulvsundavägen behöver åtgärder vidtas som säkerställer att brandfarliga vätskor i händelse av olycka inte har möjlighet att rinna in på spårområdet samt att fordon hindras från att kunna komma in på spårområdet genom att exempelvis räcken utmed vägen upprättas.

Riskbedömningen är att Mälarbanan inte utgör en riskkälla för tvärbanan. Tvärbanans bropelare förses med påkörningsskydd.

Planprocess

Planarbetet genomförs med normalt förfarande. En spårväg kan byggas med stöd av järnvägsplan enligt lag om byggande av järnväg (1995:1946) eller med stöd av detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan.

Start-PM

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

Samråd

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2015-11-09 till 2015-12-21. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Alviks bibliotek, på biblioteket i Kista, i Svenska kyrkans lokaler i Annedal samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades 2015-11-10 i DN och SvD samt i lokaltidningarna Mitt i Bromma och Mitt i Kista. Samrådsmöten hölls 2015-11-19 i förskolan Pippi Långstrump 14 i Annedal och 2015-11-24 i Stockholm Science and Innovation School (SSIS) i Kista. På mötena närvarande totalt ca 15 personer. På mötet i Annedal diskuterades framför allt den föreslagna passagen under Ulvsundavägen och intrånget i Solvalla kolonilottsförening. På mötet i Kista diskuterades hållplatsplacering samt markbuller från Bromma flygplats. Nedan redogörs för huvuddragen av de frågor som engagerat mest.

Risk

Länsstyrelsen och brandförsvaret framför synpunkter beträffande ett antal riskfrågor som måste hanteras inför granskningen.

Södra delsträckan, söder om Sundbyberg

Bromma flygplats

Länsstyrelsen, Trafikverket och Swedavia framför synpunkter i sak beträffande Bromma flygplats. Det gäller spårvägens eventuella elektromagnetiska påverkan på flygsäkerheten och hur funktionerna för de rivna byggnaderna ska ersättas. Stadsmuseet framför kritik mot att byggnaderna planeras rivas. Vidare framför länsstyrelsen, Trafikverket och Swedavia att frågan om flygplatsens markbuller inte har uppmärksamrats. De byggnader som planeras rivas utgör en bullerskärm mot bostäderna i Mariehäll. Detaljplanen måste säkerställa flygplatsens miljötillstånd genom att annan bullerskyddande åtgärd presenteras.

Kontoret instämmer i att lösningar, beträffande de av länsstyrelsen, Trafikverket och Swedavia framförda synpunkterna, kommer till stånd för att säkerställa respektive parts verksamheter och anläggningar. Utredningar med berörda pågår för att hitta lämpliga och acceptabla åtgärder. Resultaten kommer att presenteras i granskningsskedet. I de inledande diskussionerna om åtgärder för elektromagnetiska fält och bulleråtgärder har höga skärmar framförts som alternativ. Kontoret anser att om sådana lösningar blir aktuella måste dessa studeras noggrant ur ett gestaltningssperspektiv då sådana skulle utgöra ett påtagligt inslag i stadslandskapet.

Beträffande rivningarna av byggnaderna är det en förutsättning för spårdragningen. Kontoret bedömer att kollektivtrafiksatsningen som spårvägen innebär har ett större allmänt intresse än byggnadernas kulturhistoriska värde. Vidare bedöms inte byggnaderna vara i så pass bra skick att det motiverar att flytta dem.

Gång- och cykelförbindelse mellan hållplats Solvalla och Annedal
Förbindelsen har engagerat ett flertal. En namninsamling med 51 namnunderskrifter från boende i Annedal ställer sig positiva till förslaget. Solvalla kolonilottsförening, ett antal stugägare, Föreningen Storstockholms koloniträdgårdar samt Bromma stadsdelsförvaltning är kritiska till förslaget och anser att alternativ som inte innebär intrång i kolonilottsområdet ska föreslås.

Annedal är dåligt kollektivtrafikförsörjt och det är av stor vikt att området får bra tillgänglighet till Kistagrenen, då tillgängligheten till kollektivtrafiken är en viktig fråga för staden. Den framtagna utredningen visar på att föreslagen placering har förutsättningar att uppfylla tekniska krav och riktlinjer samt på ett gent sätt nå in i Annedals centrala delar så att ett stort upptagningsområde innefattas. Allmänhetens tillgänglighet till kollektivtrafiken samt möjligheten att koppla samman stadens delar har bedömts väga

tyngre än bevarandet av enskildas kolonilotter. Ambitionen i det fortsatta arbetet är att kolonilottsområdet ska utformas med en allmän passage med hänsyn till föreningens behov.

Södra Solvallastaden

Stockholms travsällskap (STS), exploateringskontoret samt trafikkontoret framför synpunkter beträffande spårvägens anslutning till den kommande exploateringen söder om Solvalla travbana, Södra Solvallastaden. Frågorna rör bl a spårvägens anpassning till den tillkommande bebyggelsen vad gäller struktur och störningar. Fördelar med att förskjuta hållplatsläget norrut, i direkt anslutning till ett placerat torg förs fram. Vidare framför STS att spårvägens eventuella påverkan på travbanans funktioner beträffande elektromagnetiska fält samt buller och vibrationer måste utredas.

Kontoret ser ett behov av att samordna planeringen för området där spårvägen gränsar till kommande bebyggelse. Samtidigt är planeringen av Solvallastaden i ett tidigt skede. I de lägen som redan kan identifieras, bör så bra lösningar och synergieffekter som möjligt eftersträvas. Kommande bebyggelse kommer att behöva ta hänsyn till spårvägen avseende risk, buller och vibrationer. Spårvägen kommer inte att omöjliggöra bullerskärmar längs med Ulvsundavägen. Kontoret avser att i planhandlingen belysa det slutgiltiga hållplatslägets betydelse för stadsutvecklingen i Solvalla. Spårvägens eventuella påverkan på elektrisk känslig utrustning på travbanan kommer att utredas inför granskningen. Även buller- och vibrationsutredningen kommer att uppdateras och innefatta travbanan.

Norra delsträckan, Kistagången

Trafik

Rinkeby – Kista stadsdelsförvaltning och ett par fastighetsägare i Kista anser att det är angeläget med en så snar trafikstart som möjligt och befarar att projektet kommer att dra ut på tiden. Stadsdelsförvaltningen är kritisk till att blandtrafik kommer att tillåtas på Kistagången. Synpunkter framförs också om vikten av att inte förse Kistagången med räcken och staket. Fastighetsägarna vill att angöringsplatser säkerställs längs med gatan. Vidare framför fastighetsägarna synpunkter på det planerade hållplatsläget på gatan och anser att det bör förskjutas västerut.

Utbyggnaden av spårvägen är indelad i etapper och påbörjas söderifrån där Kistagrenen förgrenar sig från Solnagrenen. Etapperna möjliggör en första trafikstart till Sundbyberg år 2021 och en andra trafikstart till Kista (Helenelund) år 2023. Kontoret instämmer i att stängsel och staket bör undvikas längs med

Kistagången, men konstaterar att detaljplanen inte kan reglera detta. Kontoret avser att komplettera planbeskrivningen om var staket bedöms lämpligt. I resonemanget om stakets påverkan på trafiksäkerhet vill kontoret poängtera att stängsel och staket inte nödvändigtvis ökar säkerheten då det kan innebära att personer kan bli instängda på spårområdet. Angöring längs med gatan regleras inte i detaljplan utan med lokala trafikföreskrifter. Kontoret konstaterar att trafiksituationen på gatan fungerar dåligt idag. Genom att tillåta enkelriktad allmän biltrafik tillgodoses det anföringsbehov som finns längs med gatan och en mer ordnad trafiksituation kan uppnås.

Kontoret anser att det är angeläget med välplacerade hållplatser. Hållplatserna ska tillgodose ett stort upptagningsområde samtidigt som tillräckligt utrymme måste finnas att tillgå för att placera hållplatsen. Vidare kan hållplatser inte ligga för tätt på grund av trafikala aspekter. Inför granskningsskedet kommer Trafikförvaltningen att se över hållplatsläget för hållplats Kistamässan. På grund av utrymmesmässiga skäl kan det dock bli svårt att få till en större förskjutning av läget.

Pågående planarbete längs med Kistagången

Fastighetsutvecklarna för de två pågående planarbetena (bostäder och hotell), kv Hekla (dnr 2015-11509) och kv Skalholt (dnr 2015-04299), vid Kistagången framför att spårvägen bör beakta dessa i frågor om buller och vibrationer som spårvägen kommer att orsaka.

Detaljplanearbete utgår från befintliga förutsättningar. Detaljplanen för Kistagrenen kan inte utgå från de pågående planarbetena längs med gatan som befintliga förutsättningar. Samordning sker mellan projekten där så är möjligt.

Förändringar och utredningar inför granskning

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet ska följande vidarestuderas inför granskningsskedet:

- Slutgiltig placering av teknikbyggnader
- Gång- och cykelväg vid hållplats Norra Ulvsunda
- Användningen av området kring hållplats vid Bromma flygplats
- Markbuller från Bromma flygplats och åtgärder
- Spårvägens eventuella påverkan på Bromma flygplats radarfunktioner och trafiksäkerhet samt eventuella påverkan på utrustning på Solvalla travbana och KTH Elektrum i Kista och åtgärder
- Kistagrenens anslutning till tunneln under väg E4
- Ett gestaltningsprogram för spårvägen kommer att tas fram
- Uppdatering av PM Miljö och dess underliggande PM
 - o Risk

- Vatten
- Buller- och vibrationer
- Antikvariska konsekvenser pga rivningarna av de kulturhistoriskt klassade byggnaderna inom Bromma flygplats och Ulvsunda industriområde
- Vidarestudera passagen mellan Annedal och hållplats Solvalla med avseende på tekniska förutsättningar, tillgänglighet, gestaltning och intrång i kolonilottsområdet.

Tidplan och fortsatt arbete

Kontoret bedömer att detaljplanen bör delas upp i fyra detaljplaner. Planområdet sträcker sig genom olika områden där spårvägens förutsättningar skiljer sig åt. Planen föreslås delas upp i följande delsträckor:

1. Ulvsunda industriområde och bro över Ulvsundavägen mot handelsområdet Bromma Blocks samt bro över Mälarbanan och Ulvsundavägen mot Sundbyberg.
2. Bromma flygplats till och med hållplats Bromma flygplats
3. Norra delen av Bromma flygplatsområde till landfästet för bron mot Sundbyberg.
4. Kistagången

Om stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisning av plansamrådet och beslutar att förslaget ska ställas ut för granskning bedömer kontoret följande preliminära tidplan:

	<u>Granskning</u>	<u>Antagande KF</u>
Detaljplan 1 och 2	juli-aug 2016	januari 2017
Detaljplan 3 och 4	dec 2016	juni 2017

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret kan konstatera att det överlag finns ett starkt stöd för projektet, vilket är positivt, då utbyggnaden av Kistagrenen är ett viktigt och prioriterat projekt för att förbättra regionens kollektivtrafik. Samtidigt har det framförts kritik och synpunkter avseende ett antal frågor.

Stadsbyggnadskontoret anser att projektet är ett positivt tillskott för länets kollektivtrafikförsörjning. I Stockholmsöverenskommelse (2007) finns Tvärspårväg Kista med. Kontoret anser att Kistagrenen är ett viktigt och prioriterat kollektivtrafikprojekt som är angeläget att genomföra. Staden är medfinansiär av projektet.

Spårvägens sträckning möjliggör en välkommen kollektivtrafikförbindelse som, förutom att binda samman stadens västra delar, möjliggör förbindelse till Sundbyberg med bytesmöjlighet till tunnelbana och Sollentuna som knyter ihop spårvägen med pendeltåget i Helenelund.

Det är positivt att boende i Annedal får bättre tillgänglighet till kollektivtrafik och kommande bebyggelse vid Solvalla kommer att ha kollektivtrafik redan i ett tidigt skede. Här utgör även den föreslagna passagen till Annedal en länk mellan stadsdelarna och bidrar till att koppla samman stadens delar.

Spårvägen är angelägen för länets kollektivtrafikförsörjning och stärker Kista som tyngdpunkt. Spårvägen stärker kopplingen till Kista Science City och är en del av dess vision. Kistagången förstärks som stråk och dess förlängning till Helenelund tydliggörs och kommunerna kommer att länkas samman på ett tydligare sätt i och med den nya tunneln under E4.

Arbetet med spårvägens gestaltungsprinciper kommer att tydliggöra hur spårvägen kommer att gestaltas. Kontoret konstaterar att spårvägsanläggningen kommer att utformas med stora konstruktioner som kan upplevas som barriärer i delen söder om Sundbyberg. Med utgångspunkt i gestaltungsambitionerna för spårvägen ser kontoret dock att det finns goda förutsättningar för en integrerad spårväg i stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och uppdrar åt kontoret att slutgiltigt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

SLUT