

**Handläggare**  
Martin Bretz  
Telefon 08-508 27 527**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Antagande av förslag till detaljplan för del av fastigheten Akalla 4:1 m.fl. (Tvärbanan Kistagrenen, sträckan Kistagången)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förslag till detaljplan antas.

Anette Scheibe Lorentzi  
Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson      Louise Heimler  
Avdelningschef      Enhetschef

### **SAMMANFATTNING**

För att förbättra regionens kollektivtrafik planerar Region Stockholm en utbyggnad av tvärbanan, kallad Kistagrenen. Föreliggande detaljplan omfattar sträckan Kistagången mellan Jan Stenbecks torg och Sollentuna kommun och utgör den nordligaste delen av Kistagrenens utbyggnad inom Stockholms stad. Planen berör del av fastigheterna Akalla 4:1 och Helgafjäll 5 som ägs av Stockholms stad.

Planförslaget ställdes ut för granskning 2019-04-24 – 2019-05-22. Under granskningen inkom 25 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt gällande markföroreningar, dagvatten, översvämning, buller, vibrationer och stömljud, samt brand och risk. De flesta sakägare som framfört synpunkter önskade att planförslaget skulle omarbetas för att skapa en symmetrisk gatusektion. Inkomna synpunkter föranledde att utredningar beträffande risk, buller, vibrationer och stömljud, brand, markföroreningar samt dagvatten och översvämning kompletterades. Även gatusektionen för Kistagången samt teknikbyggnadens läge har omarbetats.

Med ovan ändringar genomförda, föreslår stadsbyggnadskontoret att stadsbyggnadsnämnden antar förslag till detaljplan.

## UTLÅTANDE

### Syfte

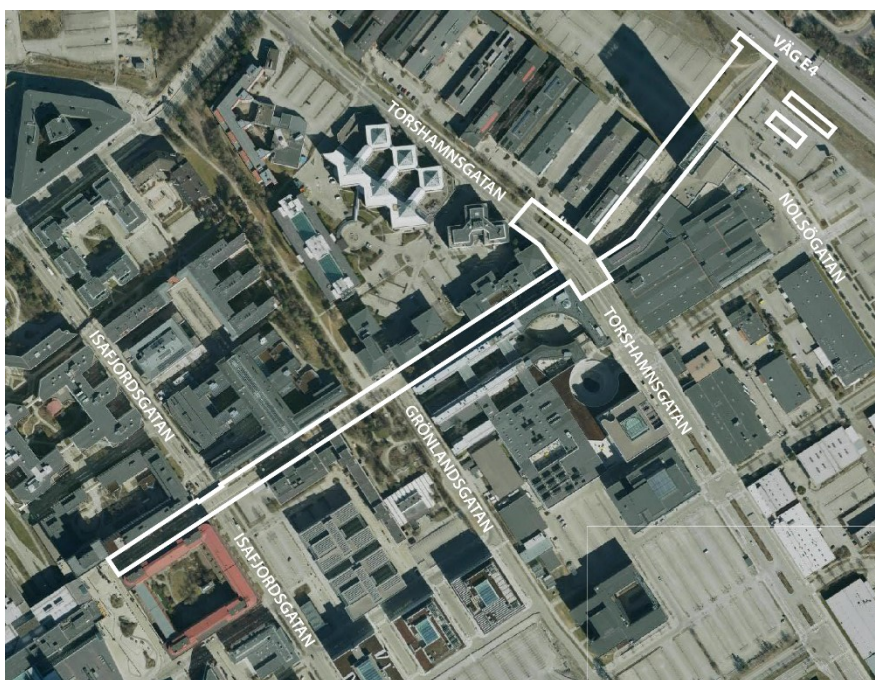
Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av tvärbanans Kistagren, etappen Kistagången med tillhörande teknikhus och likriktarstation samt breddning av vägport under väg E4 inklusive stödmurar.

Syftet är också att åstadkomma en attraktiv stadsmiljö med plats för, förutom tvärbanan, ett separat dubbelriktat cykelstråk, angöring för cykel och bil, att befintlig planskild korsning ersätts med plankorsning, samt ge förutsättningar för aktiva bottenvåningar, vistelseytor med plats för träd, möblering och uteserveringar.

### Bakgrund

#### Plandata

Planområdet är lokaliserat till stadsdelen Kista och omfattar ett område om cirka 2,4 hektar. Sträckan är cirka 850 meter lång och sträcker sig från Jan Stenbecks torg i väster till väg E4 och kommungränsen mot Sollentuna i öster. Totalt är den planerade Kistagrenen åtta kilometer lång, har elva hållplatser och passerar genom kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Huvuddelen av marken inom planområdet ägs av Stockholms stad. Planområdet omfattar del av fastigheterna Akalla 4:1 och Helgafjäll 5.



*Flygfoto med ungefärlig planområdesgräns markerad i vitt.*



Karta över Tvärbanan Kistagrenen. Aktuell sträcka är rödmarkerad.  
Bild: Region Stockholm.

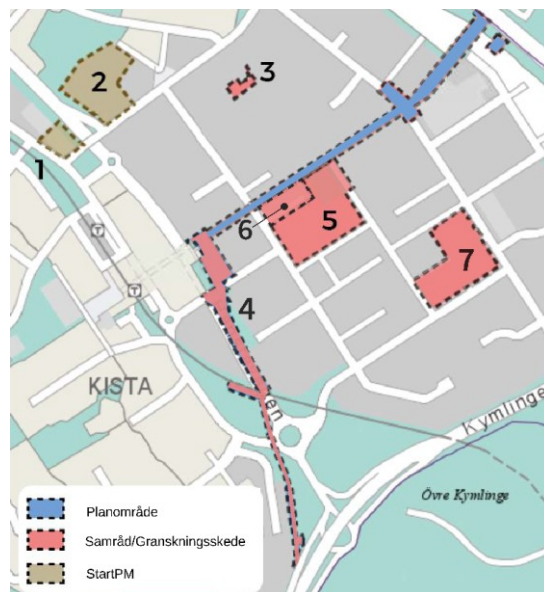
### Gällande detaljplan

Följande detaljplaner gäller inom planområdet: Pl 8050, Pl 7588, Dp 89143, Dp 2007-36244, Dp 2006-12068 och Dp 2014-20578. Markanvändningen inom planområdet regleras som gatumark, kollektivtrafikområde för busstrafik samt torgområde med gångtrafik.

### Pågående detaljplaner i området

I Kista pågår flertalet detaljplaneprojekt för bland annat nya bostäder, idrottshall, skola, förskola och verksamheter.





*Pågående detaljplaner i närområdet. Planområdet är blåmarkerat.*

Följande detaljplaneprojekt pågår i närområdet:

1. Grenå 4 m.m, bostäder och verksamheter, dnr. 2019-15399.
2. Reykjavik 1, bostäder, skola, hotell, dnr. 2019-03406.
3. Hornafjord 3, bostäder, dnr. 2017-08970.
4. Tvärbanan Kistagrenen, sträckan Ärvinge, dnr. 2018-04111.
5. Hekla 1, kontor, park och gator som möjliggör för bostäder, centrumändamål, förskola och kontor, dnr. 2015-11509.
6. Hekla 1, bostäder, förskola och kontor, dnr. 2021-05642.
7. Isafjord 1 m.fl, bostäder, förskola och centrum, dnr. 2014-15713.

## Övergripande beslut och styrande dokument

### Översiktsplan

I översiktsplanen ingår Tvärbanan Kistagrenen (Norra Ulvsunda-Kista-Helenelund) som beslutad spårväg. Sträckan överensstämmer med planförslaget. Tvärbaneförbindelsen knyter ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder och ger resenärer möjlighet till spårbunden kollektivtrafik med byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar.

### Regionplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050) omnämns utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen som beslutad investering. För att kunna möta den ökade befolkningsutvecklingen till 2050 behövs en kontinuerligt tätare trafik i större delen av kollektivtrafiksystemet.

### Region Stockholm

Målen för tvärbanans Kistagren utgår från AB Storstockholms Lokaltrafiks 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 ett attraktivt kollektivtrafiksystem i Stockholmsregionen och en ekonomiskt effektiv trafik.

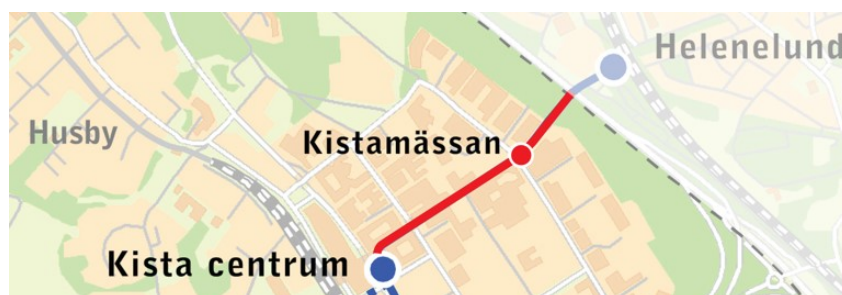
Utbyggnaden av Kistagrenen ska bidra till ett attraktivt kollektivtrafiksystem i Stockholmsregionen. Med det menas att kollektivtrafiken är tillgänglig, snabb, effektiv, stadsmässig, trygg och säker.

#### Riksintressen

Den nordligaste delen av planområdet vid väg E4 ligger inom riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Planförslagets påverkan på riksintresset bedöms vara acceptabel.

### Planförslaget

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen mellan Jan Stenbecks torg och Sollentuna kommun.



Översiktskarta. Planområdet är markerat med röd linje. Bild: Region Stockholm.

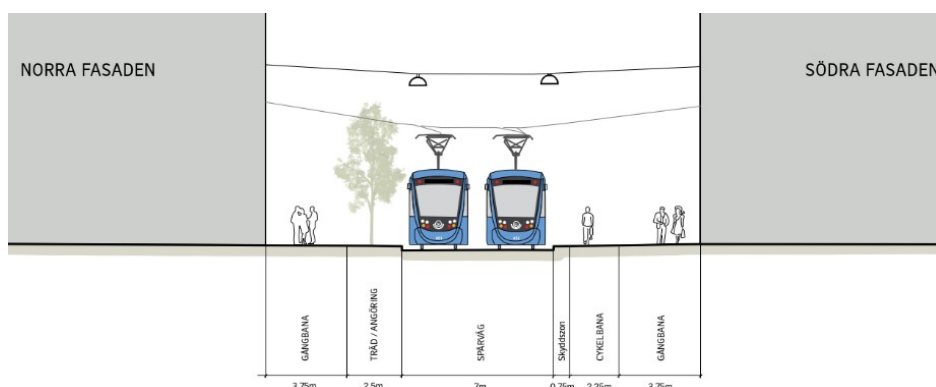


Illustrationsplan för planområdets sydvästra del.

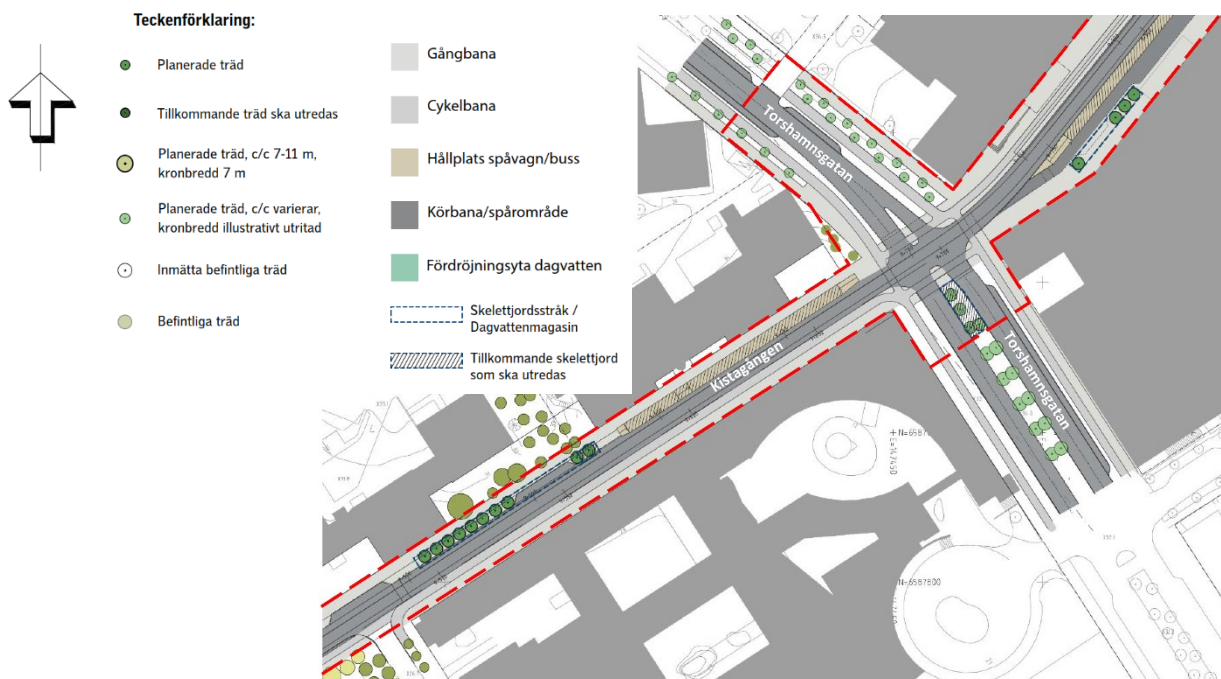
Planområdet är illustrerat med rödstreckad linje. Bild: Treeline.

Spårvägen delar körfält med allmän trafik i södergående riktning mellan Jan Stenbecks torg och Torshamnsgatan, medan norrgående riktning enbart trafikeras av spårväg. I södergående riktning mellan Torshamnsgatan och Helenelund trafikerar enbart spårväg. Allmän trafik är tillåten i norrgående riktning från Torshamnsgatan i egen körbana fram till Nolsögatan.

Mellan Jan Stenbecks torg och Torshamnsgatan utformas gatusektionen med centrerat spårområde som möjliggör för likvärdiga allmänna vistelsezoner längs spårområdets båda sidor. Längs spårvägen utförs en dubbelriktad cykelbana. Mellan Jan Stenbecks torg och Torshamnsgatan förläggs cykelbanan längs spårets sydöstra sida. I plankorsningen vid Torshamnsgatan övergår cykelbanan till den nordvästra sidan av spårområdet.



*Sektion för Kistagången. Från vänster: gångbana på nordvästra sidan, trädrad med cykelparkering, spårväg, dubbelriktad cykelbana samt gångbana på sydöstra sidan. Bild: Treeline.*

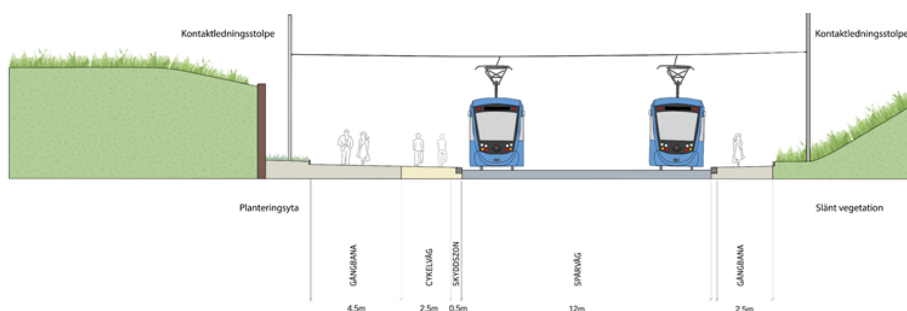


*Illustrationsplan för planområdets mellersta del. Hållplats Kistamässan utförs med förskjutna plattformar. Planområdet är illustrerat med rödstreckad linje. Bild: Treeline.*

Hållplats Kistamässan uppförs med förskjutna plattformar på ömse sidor om Torshamnsgatan. Därefter fortsätter spårvägen vidare mot Helenelund i Sollentuna kommun via tunnel under väg E4. Den befintliga tunneln breddas och möjliggör för spårväg samt gång- och cykelbanor. En mindre del av tunneln ligger inom Stockholms stad och ingår i denna detaljplan.



*Illustrationsplan för planområdets nordöstra del. På illustrationen framgår hållplats Kistamässans nordliga plattform för norrgående trafik. Planområdet är illustrerat med röstreckad linje. Bild: Treeline.*



*Sektion intill väg E4. Från vänster: gångbana på nordvästra sidan, dubbelriktad cykelbana, spårväg samt gångbana på sydöstra sidan. Bild: Treeline.*

Region Stockholm har tagit fram ett gestaltungsprogram för Kistagården som redovisar spårvägen och dess anläggningars gestaltungs- och utformningsprinciper. Utgångspunkten är att spårvägen ska utformas på ett stadsmässigt sätt genom anpassning till befintliga miljöer samt att den i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön utan att utgöra en barriär.

Spårvägens utformning utgörs av fyra huvudtyper; spår på egen banvall, spår i gatumiljö på reserverat utrymme, spår i gatumiljö i



blandtrafik samt spår i gatumiljö över torg/öppen plats. I planförslaget föreslås spårvägen gå på spår i gatumiljö i blandtrafik.



*Vy från sydväst över Kistagången med dubbelriktad cykelbana på norra sidan och passage under väg E4 mot Helenelund i Sollentuna. Bild: Region Stockholm.*



*Vy från nordöst med Grönlandsparken till vänster. I planförslaget möjliggörs en dubbelriktad cykelbana till vänster om spårvägen i bild. Bild: Region Stockholm.*

## Planförslagets konsekvenser

### En växande stad

#### Bostadsförsörjning

En utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen är positiv då den stärker förutsättningarna för byggande av nya bostäder inom spårvägens upptagningsområde.



### Näringsliv och kompetensförsörjning

Spårvägen ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och länet.

### God offentlig miljö

#### Stads- och landskapsbild

Planen bedöms medföra positiva inslag för stadsbilden längs Kistagången då spårvägen går i befintlig gatumiljö, vilket stärker Kistagången som stråk. Stråket förtydligas även med Torshamnsgatan som plankorsning.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att 144 träd kommer att behöva tas ned längs Torshamnsgatan och Kistagången. Dessa kommer att ersättas med minst 73 träd. Ambitionen är att totalt 94 träd ska återplanteras på de platser där utrymme ges i relation till ledningar och spårväg. Utmed större delen av Kistagången möjliggörs endast en trädrad på ena sidan av gatan istället för dagens två.

De flesta träden inom planområdet är sammanhängande alléer och omfattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap. 11 §. Länsstyrelsen har godkänt dispens för nedtagning av de alléklassade träd som omfattas av det generella biotopskyddet.

### En sammanhängande stad

#### Trygghet

För att möjliggöra en trygg stadsmiljö är det av stor vikt med attraktiva och levande bottenvåningar. Planförslagets gatusektion möjliggör för stadsmässiga kvaliteter och allmänna vistelsevärden längs spårområdet, vilket kan stärka tryggheten på platsen.

#### Jämställdhet

För boende i Kista innebär utbyggnaden av Kistagrenen en ökad möjlighet för fler människor att välja kollektivt resande. Tvärbanan och utbyggnaden av gång- och cykelbanor ökar tillgängligheten till närliggande områden vilket skapar flöden genom och mellan områden där tillgängligheten tidigare varit bristfällig. Utbyggnaden av tvärbanan är därför viktig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

#### Barnkonsekvenser

Barn och ungdomar har stort behov av att kunna nå målpunkter utanför sin egen stadsdel. Effekten av tvärbanan blir att tillgängligheten och rörelsefriheten för dessa grupper ökar.

Med avseende på trafiksäkerhet bedöms det positivt att spårvägen förläggs i en redan befintlig gatumiljö då barn redan kan anses vara medvetna om vikten av uppmärksamhet i den befintliga gatumiljön. I barnkonsekvensanalysen framgår att barn ser staket och andra fysiska hinder som tydliga indikatorer för när och hur spåren ska passeras.

#### Trafik och mobilitet

Planförslaget innebär att allmän trafik tillåts i viss utsträckning längs sträckan, vilket möjliggör angöring till fastigheterna utmed Kistagången.

Den dubbelriktade cykelbanan förläggs på gatans sydöstra sida mellan Jan Stenbecks torg och Torshamnsgatan, och därefter förläggs den på gatans nordvästra sida fram till passage under väg E4. Kistagångens gatubredd begränsar möjligheterna att anordna parkering för cykel i anslutning till cykelbanan, vilket medför att cyklister tvingas korsa spårvägen för att kunna parkera.

### En klimatsmart och tålig stad

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Föreslagna dagvattenåtgärder uppfyller Stockholms stads krav på rening och fördröjning av 20 millimeter nederbörd. Föreslagna dagvattenåtgärder medför att samtliga föroreningsmängder minskar mot de mängder som beräknas belasta recipienten i nuläget. Det innebär att också samtliga parametrar som är relevanta för miljökvalitetsnormerna för Edsviken, och som normalt förekommer i dagvatten, minskar.

Planerad utbyggnad bedöms inte påverka grundvattennivåerna i området med undantag för området vid väg E4 där vägporten ligger under befintlig grundvattenyta. Detta föranleder en permanent avledning av grundvatten, huvudsakligen inom Sollentuna kommun, men även inom Stockholms stad. Region Stockholm har erhållit vattendom för den permanenta grundvattenavledningen. Avledningen sker enligt erhållen vattendom till en punkt cirka 300 meter sydöst om vägporten på den östra sidan av väg E4 där återinfiltration sker till grundvattnet. En pumpstation för grundvatten planeras intill vägporten vid väg E4 inom Stockholms stad.

#### Översvämningsrisk

Stockholms stads skyfallsmodellering visar inte på några större översvämningsrisker inom planområdet vid ett 100-årsregn, med undantag för lågpunkten under väg E4 som är riskutsatt för

översvämning. Området är till största del beläget inom Sollentuna kommun där skyddsåtgärder vidtas.

Framtagen skyfallsmodellering visar att krav om maximal dämningnivå (+30,9 m) för bebyggelse i gällande detaljplan för kv. Hoppet i Sollentuna kommun klaras vid ett 100-årsregn. Framtagen skyfallsutredning visar att det ökade avrinningsområdet inom Stockholms stad som rinner mot vägporten vid 100-årsregn inte bidrar till högre översvämningssnivåer inom Sollentuna kommun. Kontoret bedömer att risken för översvämning vid 100-årsregn är väl utredd och att beräknade flöden som avrinner mot vägporten vid skyfall är tekniskt möjliga att hantera.

#### Markföroreningar

Inom fastigheterna Hekla 1 och Isafjord 4 har det skett hantering av klorerande lösningsmedel. Genomförda utredningar visar att det inte finns något som tyder på att klorerande lösningsmedel har spridits från industrifastigheterna till planområdet. Risk för markföroreningar inom planområdet bedöms som liten.

Miljötekniska markundersökningar ska utföras enligt projektets kontrollprogram. Detta för att tidigt planera för samt säkerställa att eventuellt förorenade massor hanteras och klassificeras på korrekt sätt i samband med att entreprenaden utförs.

#### Buller, stomljud och vibrationer

Spårtrafiken ger upphov till en ökad total ekvivalent trafikbullernivå i området, medan den maximala trafikbullernivån fortfarande domineras av buss- och lastbilstrafiken. Den maximala ljudnivån från bussar och lastbilar bedöms vara dimensionerande för eventuella fasadåtgärder längs Kistagången förutom närmast väg E4 där bullret från väg E4 bedöms vara dimensionerande.

Resultaten från beräkningar av stomljud på markplan från tvärbanan visar att planområdet södra del, i kurvan vid Jan Stenbecks torg, överskrider riktvärde om 30 dBA, varvid stomljudsdämpande åtgärder kommer att vidtas. Detta regleras på plankartan. Tvärbanan planeras nära verksamheter med känslig elektronisk utrustning; Electrums laboratorium och Ericsson. Verksamheternas utrustning bedöms inte påverkas av vibrationer från spårvägen.

#### Risk

Tvärbanan Kistagrenen passerar i en tunnel under väg E4 som är en led för farligt gods. Individrisken utmed vägen hamnar enligt genomförda beräkningar på en acceptabel nivå.



Teknikbyggnadens placering närmast väg E4 bedöms acceptabel utifrån de studerade olycksscenarierna brand i teknikbyggnad och avåkning.

Risker från gashanteringen inom KTH Electrum bedöms vara acceptabelt för Kistagången och spårvägstrafikanter.

Konsekvenserna vid eventuell urspårning vid viadukt Isafjordsgatan bedöms som små då befintliga vägräcken bedöms ge tillräckligt skydd som förhindrar avåkning.

## **Planprocess**

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret beslutar att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Länsstyrelsen delar kontorets bedömning.

### **Process**

Kistagrenen planläggs med normalt förfarande, plan- och bygglagen (2010:900) enligt dess lydelse före 1 januari 2015.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 30 oktober 2014 att planarbete för utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen skulle påbörjas.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2016-04-14 om att godkänna redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag ställs ut för granskning. I ett särskilt uttalande betonade stadsbyggnadsnämnden att tvärbanans fortsättning till Helenelund är positiv då tillgängligheten till Kista ökar ytterligare. Efter samråd delades detaljplanen för Kistagrenen (dnr. 2014-07599) upp i fem olika etapper och detaljplaner. Föreliggande detaljplan (dnr. 2017-15790) för etappen Kistagången utgör en av dessa.

Planförslaget ställdes ut för granskning 2019-04-24 – 2019-05-22. Under granskningen inkom 25 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller markföroreningar, dagvatten, översvämning, buller, vibrationer och stömljud, placering av teknikbyggnad samt brand och risk. De flesta sakägare som framfört synpunkter önskade att sektionen i planförslaget skulle omarbetas, så att likvärdiga sidor kan tillskapas längs spårvägens båda sidor med avseende på allmänna vistelseytor med plats för mindre uteserveringar m.m.

Inkomna synpunkter föranledde att utredningar beträffande risk, buller, vibrationer och stömljud, brand, markföroreningar samt dagvatten och översvämning kompletterades. Även gatusektionen för Kistagången samt teknikbyggnadens läge har omarbetats. Planbeskrivningen justerades av redaktionell karaktär.

Kontorets sammanfattande bedömning är att förändringarna inte är av sådan omfattning att en ny granskning behöver genomföras.

### **Planavtal**

Planavtal har tecknats med Trafikförvaltningen, Region Stockholm, för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

## **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

En utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen är positiv då den binder samman stråk som går in mot Stockholms centrala delar och möjliggör ett ökat kollektivtrafikresande på tvären. Planförslaget möjliggör för stärkta gång- och cykelförbindelser, plankorsning samt skapar förutsättningar för aktiva bottenvåningar och allmänna vistelseytor längs Kistagången.

Stadsbyggnadskontoret anser att den efter granskning omarbetade gatusektionen i högre utsträckning skapar förutsättningar för allmänna vistelsevärden längs spårvägens båda sidor, som tillsammans med spårvägen kan stärka Kistagången som ett dynamiskt och levande stråk. Möjliggörandet av aktiva och attraktiva bottenvåningar bedöms stärka tryggheten i området.

I linje med översiktsplanen knyter tvärbanan ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder och ger resenärer möjlighet till spårbunden kollektivtrafik med byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar. Utbyggnad av tvärbanan ökar chanserna att invånare väljer mer fördelaktiga färdmedel, vilket skapar förutsättningar för goda resvanor.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att anta förslag till detaljplan.

**SLUT**