

Handläggare
Stefan Modig
Telefon 08-508 27 363**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Startpromemoria för Tvärbana Norr Kistagrenen i stadsdelarna Ulvsunda industriområde, Riksby, Bällsta, Bromsten och Kista

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete för utbyggnad av Tvärbana Norr Kistagrenen (snabbspårväg) inom stadsdelarna Ulvsunda industriområde, Riksby, Bällsta, Bromsten och Kista.

Anette Scheibe Lorentzi

Bo Bergman

Monika Joelsson

Sammanfattning

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting har i samarbete med de berörda kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna genomfört en förstudie samt en fördjupad förstudie för Tvärbanans Kistagren. Landstingets trafiknämnd har beslutat att arbetet med detaljplaner ska påbörjas och planerar att fatta beslut om genomförande tidigt under 2015.

Tvärbana Norr Kistagrenen kommer att stärka det i översiktsplanen utpekade sambandet mellan Ulvsunda och tyngdpunkten Kista och vara en katalysator för stadsutveckling, bland annat i enlighet med visionen för Kista Science City. Tvärbanan medför en bättre tillgänglighet till Bromma, och, genom anslutningen till pendeltåget i Helenelund, en förstärkt koppling även till Arlanda.

Kistagrenen ansluter till Solnagrenen precis norr om hållplats Norra Ulvsunda inom Stockholms stad. Kistagrenens första hållplats planeras vid handelsområdet Bromma Blocks. Därefter passerar tvärbanan Solvalla varefter den går vidare in i Sundbybergs stad och kommer åter på stadens mark efter befintlig tunnel under E18 i höjd med Ärvinge. Tvärbanan passerar genom Kista, lämnar Stockholm efter Arne Beurlings torg och får sin ändhållplats i Helenelund i Sollentuna kommun. Banan utgörs av åtta kilometer dubbelspår och går inom Stockholm i huvudsak på befintlig gata, eller strax intill på egen banvall.

Stadsbyggnadskontoret

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



Kartan visar Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad markerad med mörkare lila. Solvalla är en möjlig framtida hållplats som i dagsläget inte ingår i projektet.

Utlåtande

Bakgrund

Stockholms läns landsting har genomfört en förstudie av Kistagrenen i nära samverkan med berörda kommuner; Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Förstudien är ett resultat av många års arbete för att hitta en optimal sträckning. Fram till 2001 bedrev landstingets trafikförvaltning ett samlat arbete med en förstudie för hela Tvärbana Norr, men efter tidigt samråd med allmänhet och berörda kommuner och organisationer prioriterades Solnagrenen. Sedan 2001 har det för Kistagrenen genomförts ett stort antal studier av möjliga sträckningar och 2008 påbörjades arbetet med den aktuella förstudien som färdigställdes i augusti 2011. I sitt remissvar på förstudien förordade Stockholms stad efter en sammanvägd bedömning andra sträckningar för vissa delar av tvärbanan än de här redovisade. Det gällde bland annat ändhållplatsen, där staden förordade Sollentuna C i stället för Helenelund, samt sträckningen Solvalla-Rissne, där staden förordade en rakare sträckning för att minska restiden. I november 2011 påbörjades arbetet med en fördjupad förstudie, denna godkändes i mars 2014. Aktörerna är överens om föreslagen sträckning.

Tidigare ställningstaganden

Stockholms stad

Promenadstaden (ÖP 2010) anger en sträckning för Tvärbanan som i stort överensstämmer med förslaget. Översiktsplanen anger Kista centrum som ändhållplats istället för Helenelund. Det tänkta planområdet är utpekad som område för utbyggnad av trafikinfrastruktur. Ulvsunda samt Mariehäll är i översiktsplanen markerade som framtida utvecklingsområden för stadsbebyggelse, med bland annat bostäder. Kista pekas ut som en av stadens så kallade attraktiva tyngdpunkter.

Stockholms läns landsting

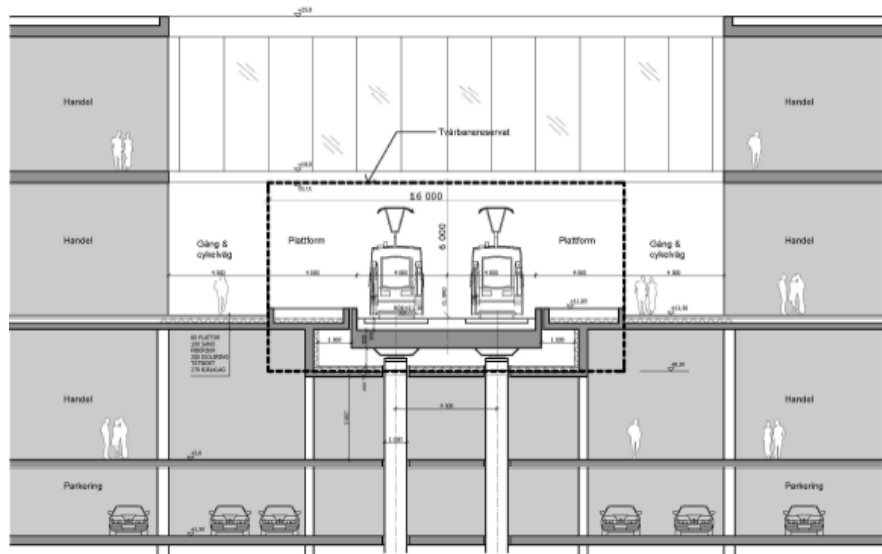
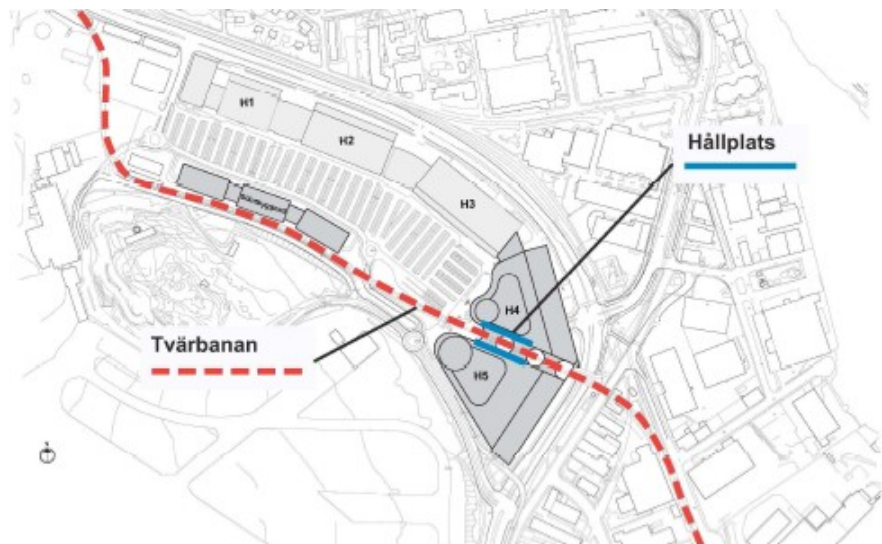
Landstingets Trafiknämnd beslutade 2011-08-30 att godkänna förstudien med en sträckning från Norra Ulvsunda till Helenelund. 2014-03-11 togs den fördjupade förstudien upp i trafiknämnden för godkännande men återremitterades för att få belyst hur tvärbanan på ett bättre sätt kan smälta in i stadsbilden samt hur kostnaderna skulle kunna reduceras ytterligare.

Landstingets Trafiknämnd beslöt 2014-05-13:

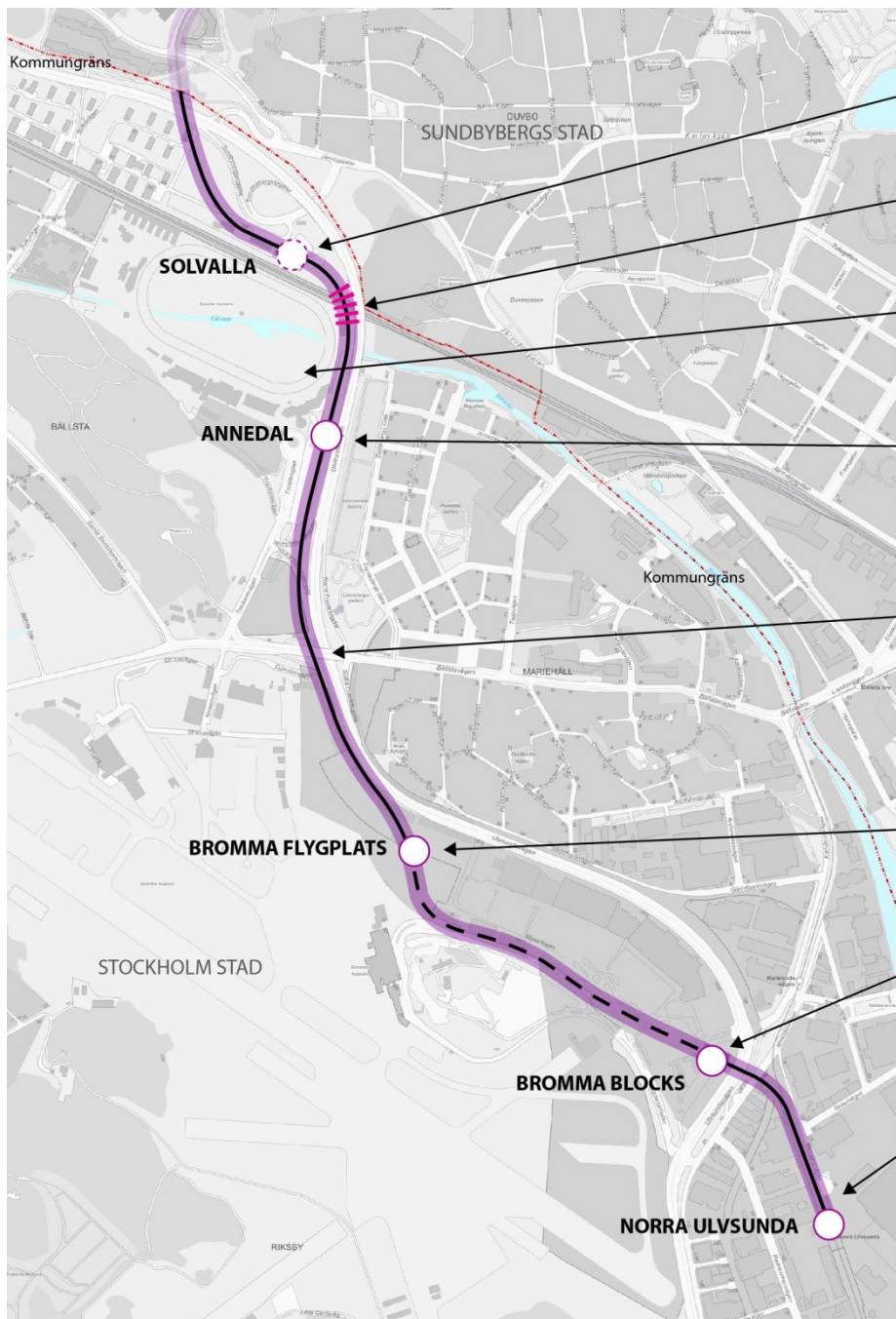
- att fortsätta arbetet med utredningar och fördjupningar med målsättningen att kostnadseffektivera Kistagrenens utbyggnad och skapa en stadsmässig spårväg som smälter in i omgivningen.

- att tillsammans med berörda kommuner påbörja arbetet med detaljplaner och eventuella järnvägsplaner i syfte att möjliggöra byggstart år 2016.
- att ta fram erforderliga avtal med berörda kommuner, att godkännas av trafiknämnden före genomförande- och anskaffningsbeslut.

Tvärbanan kommer att dras på bro genom handelsområdet Bromma Blocks och i anslutning till den nya handelsbyggnad som man planerar att uppföra. Landstingets trafiknämnd beslöt 2014-06-03 att genomföra den första etappen av bron, vilket utgör den sträcka som går igenom byggnaden.



Illustrationer ur gällande detaljplan (2004-14499) över tvärbanans dragning genom Bromma Blocks och tänkt ny handelsbyggnad.



Kartan visar den södra delsträckan av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad, från hållplats Norra Ulvsunda längst i söder till kommungränsen mot Sundbybergs stad i norr.

Solvalla

Solvalla är en möjlig framtida hållplats som i dagsläget inte ingår i tvärbaneprojektet. Möjligheten till en bytespunkt mellan pendeltåg (Mäljarbanan) och tvärbana ska beaktas i planarbetet.

En utredning pågår som undersöker möjligheterna att koppla en gång- och cykelbro på den planerade tvärbanebron.

Solvalla travsällskap driver tillsammans med staden ett programarbete för bostäder på området invid Ulvsundavägen/Bällstavägen. Samordning av detaljplanen för Tvärbanan och programarbetet för bostäderna ska ske.

Annedal

Möjligheten till en attraktiv passage under Ulvsundavägen mellan Tvärbans station och Annedal ska inte omöjliggöras.

Ulvsundavägen/Bällstavägen

I samband med planarbetet för tvärbanan studeras en förbättrad trafiklösning för trafikplatsen Solvalla-kopplet. Det gäller trafikplatsens ramper för såväl motorfordon som cykel (koppling mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen). I planprocessen ska utformningen av trafikplatsen samordnas mellan staden, Trafikförvaltningen och Bromma flygplats.

Bromma flygplats

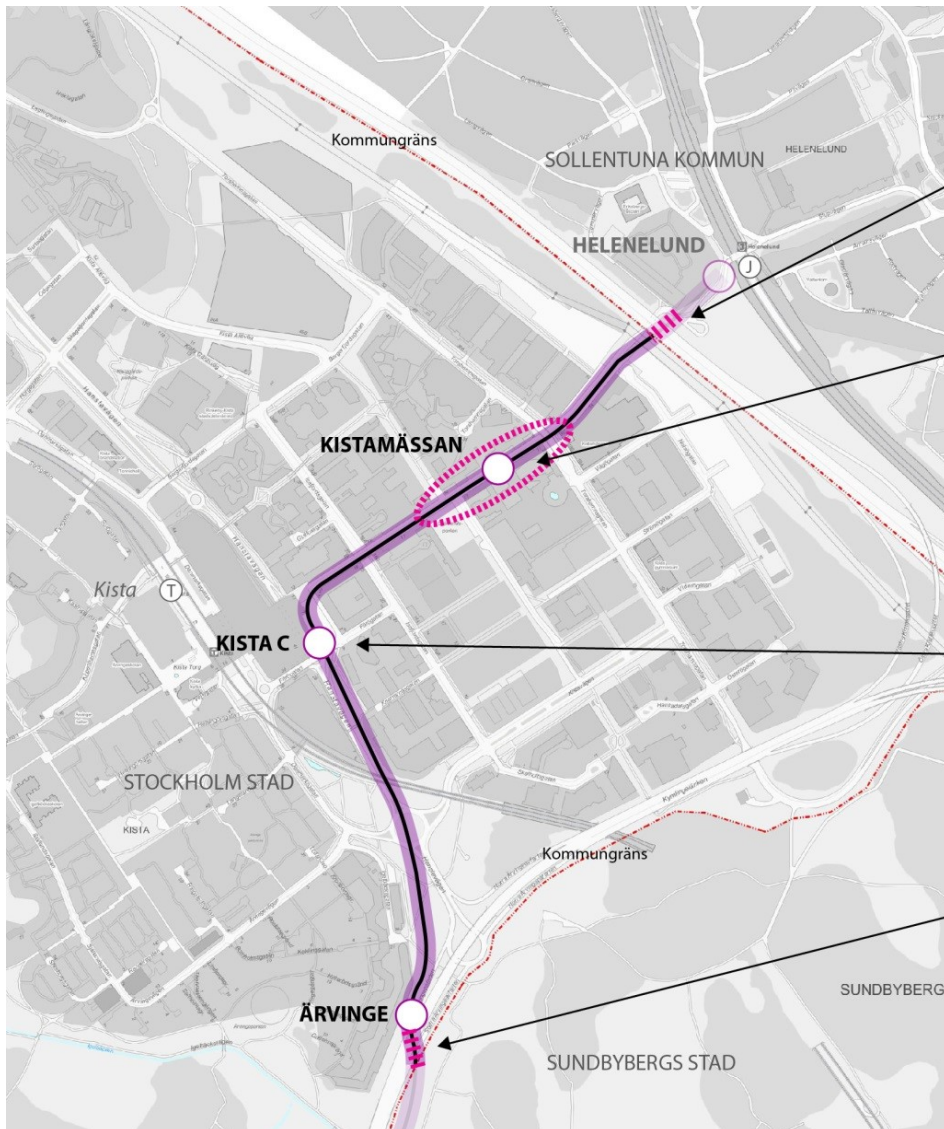
Swedavia har önskemål om att bygga om flygplatsen. Spårens läge norrut mot Solvalla-kopplet är osäkert.

Bromma Blocks

För passagen genom Bromma Blocks finns en gällande detaljplan som medger utbyggnad av Tvärbanan.

Norra Ulvsunda

Ett planarbete har påbörjats för sträckan från Solnagrenen över Ulvsundavägen men ligger vilande. Arbetet med detaljplan och eventuell järnvägsplan kommer att samordnas.



I kartan visas den norra delsträckan av Tvärbanan Norr Kistagrenen inom Stockholms stad. Den börjar vid kommungränsen strax söder om hållplats Ärvinge och slutar i norr vid kommungränsen mot Sollentuna, sydväst om E4.

E4

I Sollentuna pågår ett programarbete för området Helenelund. Utformningen av tvärbanans koppling mellan Stockholms stad och Sollentuna under E4 kommer att studeras närmare under planprocessen.

Kistagången

Idag får endast bussar köra på Kistagången. När Tvärbanan kommer ska även allmän biltrafik tillåtas, men endast i riktning mot Jan Stenbecks torg. Korsningen med Torshamnsgatan utformas som fyrvägs korsning i plan i stället för befintlig planskildhet. Kistagången är i gällande detaljplan en bussgata. Gällande detaljplan kommer behöva ändras för att tillåta spårvägsutbyggnaden.

Kista C

Jan Stenbecks torg kommer att behöva byggas om. Befintlig bussgata på torget utgår. Bussar och övrig trafik kommer att passera genom spårvägs-hållplatsen. Bussar i norrgående riktning får sin hållplats på Färögatan. Hållplatsen för bussar i södergående riktning hamnar på Kistagången intill Jan Stenbecks torg. Torgrummets gestaltning ska utredas med hänsyn till den påverkan tvärbanan kommer att ha på framkomlighet och säkerhet för de olika trafikslagen.

Ärvinge

Tvärbanan kommer via en befintlig tunnel under E18 ut i Ärvinge, gör där en sväng för att undvika de befintliga parkeringsdäckerna och passerar öster om en planerad utbyggnad av området. Hållplatsen kan eventuellt integreras i en ny byggnad, vilket utreds av Atrium Ljungberg som har tomträtt på fastigheten. Staden utreder i samband med detta möjligheterna att flytta trafikplatsen norr om Ärvinge ytterligare norrut.

Planområdets läge och befintliga förhållanden

Tvärbanans Kistagren börjar alldeles norr om hållplatsen Norra Ulvsunda, som ligger inom stadsdelen Ulvsunda industriområde. Stadsdelen består främst av lättare industri och handel samt bostäder i områdets södra del. Tvärbanan Norr förgrenar sig här i Solna-respektive Kistagrenen. Tvärbanan går via en bro över Ulvsundavägen in genom köpcentret Bromma Blocks och därefter utmed Bromma flygplats. Flygplatsen utgör riksintresse enligt Miljöbalken och får inte påtagligt skadas av planering eller andra åtgärder. Trafikverket driver för närvarande ett arbete, med stöd från länsstyrelsen, Swedavia och Stockholms stad, att precisera riksintresset. Arbetet innebär att definiera flygplatsens markanspråk med avseende på bland annat bullerpåverkan och flygsäkerhet. Spårvägen går sedan norrut parallellt med Ulvsundavägen på dess västra sida och

korsar under Bällstavägen. Öster om Ulvsundavägen ligger den nya bostadsbebyggelsen i Annedal och väster om denna ligger Solvalla travbana. Norr om Solvalla går Tvärbanan genom Sundbybergs stad innan den åter når Stockholms stad i Ärvinge. Ärvinge är ett område som byggdes i början på 1990-talet och består av både bostäder och kontor. Områdena som Tvärbanan passerar i Kista utgörs i övrigt uteslutande av kontorsbebyggelse. Tvärbanan lämnar Kista och Stockholms stad via befintlig tunnel under väg E4 och kommer fram till ändhållplatsen vid Helenelunds pendeltågstation i Sollentuna kommun.

Ägoförhållanden

Planområdet berör i huvudsak mark som ägs av Stockholms stad, med undantag för kortare avsnitt som är i privat eller statlig ägo. Delar av Stockholms stads mark är upplåtna med tomträtt eller arrenden.

Planförhållanden

Tvärbanans sträckning påverkar främst mark som är detaljplanelagd för trafikändamål, så som gatumark, motorväg, motortrafikområde, huvudgata och bussgata. Solvallaområdet och området norrut mot kommungränsen är inte planlagt.

Nedan redovisas de detaljplaner som berörs av föreslagen sträckning för Tvärbana Norr Kistagrenen samt inom vilka stadsdelar dessa detaljplaner ligger.

Ulvsunda industriområde och Mariehäll

- Pl 1960B (1940-07-05). Spåren kommer att korsa det norra hörnet på fastigheten Induktorn 37 samt göra intrång på fastigheten Motståndet 1. Spårvägen berör kvartersmark för industriändamål och kvartersmark för trafikändamål samt allmän platsmark för park.
- 2004-14499 (2009-11-18). Spårvägens tänkta dragning finns med i detaljplanen.

Riksby

- Pl 1744 (1940-02-09). Tvärbana Norr Kistagrenen berör mark avsedd för trafikändamål. Byggnader utefter Ulvsundavägen ligger inom spårvägens område.
- Pl 2676 (1942-04-24). Spårvägen berör mark avsedd för trafikändamål. Tre byggnader inom fastigheten Trafikflyget 6, intill Ulvsundavägen, ligger inom spårvägens sträckning.
- Pl 3777 (1950-10-10). Tvärbanans sträckning berör mark avsedd för trafikändamål.

Bällsta, Mariehäll och Riksby

- Pl 7268 (1970-07-24). Spårvägen berör område avsett för motortrafik och passerar parkmark och mark avsedd för parkering.

Bällsta

- Apl BROM-155 (1929-02-02). Spårvägen tar en grön remsa i anspråk. (Den södra delen av planområdet ingår i pågående programarbete i Solvallaområdet.)

Kista

- 1999-08897 (2006-03-08). Område för Tvärbanans tänkta dragning under E18 finns reserverat i planen.
- 1998-02061 (1999-04-07). Spårvägen går intill kvartersmark för parkeringsändamål och berör prickad kvartersmark för parkeringsändamål avsedd för skyddsplantering. Den berör även allmän platsmark avsedd för huvudgata.
- Pl 7517 (1973-08-30). Spårvägen berör allmän platsmark tilltänkt för motortrafik på ömse sidor om E18.
- Gpl 7160 (1971-04-16). Tvärbanans sträckning berör allmän platsmark avsedd för trafikändamål.
- 1997-01633 (2000-04-05). Spårvägen berör allmän platsmark avsedd för park.
- 1998-03608 (2000-06-07). Tvärbanan berör allmän platsmark avsedd för park.
- 2006-11915 (2008-03-13). Tvärbanan berör allmän platsmark för park, huvudgata och torg samt kvartersmark avsedd för infart till garage. I planen finns Tvärbanans tänkta sträckning illustrerad.
- Pl 8050 (1981-03-09). Spårvägen berör allmän platsmark längs Kistagången avsedd för gångtorg och trafikändamål i form av bussgata.
- Pl 7588 (1975-04-25). Tvärbanan berör allmän platsmark längs Kistagången avsedd för gångtorg och trafikändamål, bussgata.
- Dp 89143 (1995-07-13). Spårvägen berör allmän platsmark längs Kistagången tilltänkt för gångtorg och bussgata.
- 2007-36244 (2009-07-17). Tvärbanan berör allmän platsmark avsedd för torg, lokalgata och bussgata.

Pågående program och planer:

- Det pågår ett programarbete för Solvallaområdet i stadsdelen Bällsta (2012-13779). Syftet med programmet är att undersöka möjligheterna att utveckla en tävlingsbana i hög internationell klass samt frigöra mark för stadsutveckling med bostäder och verksamheter.



Gröna och gula fält illustrerar gällande detaljplaner som påverkas av planförslaget. Den streckade rosa linjen visar pågående programarbete som berörs av planförslaget. Solvallaområdet och sträckan som ligger nordost om Solvalla omfattas idag inte av någon detaljplan.

Förslag

Utbyggnaden av Kistagrenen omfattar cirka åtta kilometer dubbelspår, varav 2,2 kilometer går på bro. I nuläget planeras nio hållplatser på sträckan, varav sex ligger inom Stockholms stad.

Planområdet börjar norr om Norra Ulvsunda hållplats, sträcker sig genom Bromma Blocks och fortsätter mellan handelsområdet och flygplatsinfarten. Den passerar hållplatsen Bromma flygplats och går sedan på egen banvall parallellt med Ulvsundavägen norrut. Spårvägen föreslås korsa under Bällstavägen och sedan angöra hållplats Annedal i direkt anslutning till Solvalla. Tvärbanan får en bro över Mälarbanan öster om Solvalla. Därefter korsar den Ulvsundavägen, passerar genom de östra delarna av Bromsten och ansluter sedan till Kavallerivägen i Sundbyberg.

Tvärbanans utbyggnad ska inte omöjliggöra en framtida pendeltågstation vid Solvalla. Omstigning mellan Mälarbanan och Tvärbanan ska beaktas i samband med planläggning.

I Sundbyberg passeras hållplatserna Rissne och Stora Ursvik. Tvärbanan kommer därefter åter in i Stockholms stad via en tunnel under E18. I samband med ombyggnaden av Kymplingelänken gjordes förberedande förstärkningsarbeten för tvärbanan för att undvika störande trafikomläggningar på nytt när arbeten med tvärbanan startar. Tvärbanan får en hållplats i Ärvinge, ett område som ingår i stadens utvecklingsplaner. Tvärbanan föreslås passera cirkulationsplatsen vid Ärvinge på bro, sedan gå under tunnelbanans bro och förläggas på östra sidan av Hanstavägen in mot Jan Stenbecks torg vid Kista galleria. En kort bro ansluter till Färögatan och på Jan Stenbecks torg lokaliseras en hållplats. Tvärbanan svänger sedan åt höger in på Kistagången och korsar Torshamnsgatan som får en fyrvägskorsning i plan. Den sista hållplatsen inom Stockholms stad föreslås få förskjutna plattformar som är lokaliserade på ömse sidor av Torshamnsgatan. Tvärbanan passerar under E4:an och kommer fram till Helenelunds pendeltågsstation i Sollentuna där ändhållplatsen placeras.

Preliminärt föreslås att tre detaljplaner tas fram för sträckan:

1. Norra Ulvsunda – Bromma Blocks
2. Bromma flygplats – Ulvsundavägen (gränsen till Sundbyberg stad)
3. Ärvinge – E4 (gränsen till Sollentuna kommun)

Detaljplanernas indelning kan vid behov ändras under processens gång.

Konsekvenser för miljön

Behovsbedömning

En behovsbedömning kommer att tas fram i samband med start av planarbete. Underlag till denna kommer att begäras in av stadsmuseet, miljöförvaltningen och brandförsvaret.

Ekonomi

Trafikförvaltningen bekostar planering och genomförande av Tvärbana Norr Kistagrenen med statlig medfinansiering i enlighet med Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. Spårvägen ingår i det avtal om medfinansiering av bland annat väg- och spårsatsningar i Stockholmsregionen, som godkändes den 2 december 2009 av kommunstyrelsen i Stockholm. Avsiktsförklaringen som har legat till grund för avtalet tecknades den 17 juni 2009. Planarbetet bekostas av Trafikförvaltningen via planavtal.

Planprocess och tidplan

Förslaget är att planläggningen av Tvärbana Norr Kistagrenen delas upp i ett antal detaljplaner. Hur många detaljplaner det blir får klargöras under planprocessen. Detaljplanerna kommer att arbetas fram parallellt. Om någon av detaljplanerna Bromma flygplats – Ulvsundavägen eller Ärvinge – E4 försenas kan det under detaljplaneprocessen bli aktuellt att dela upp dem.

- Detaljplanearbete 2014 – 2016
 - Samråd, kv 2 2015
 - Granskning, kv 4 2015
 - Antagande, kv 1 2016
- Byggskede 2016 – 2020
- Drifttagning och trafikstart 2021

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ställer sig bakom förslaget som är helt i linje med Promenadstadens intentioner och innebär att en angelägen kollektivtrafikförbindelse, som sträcker sig över tre kommuner, blir möjlig att genomföra. Utöver de resor som sker in mot innerstaden är det allt fler stockholmare som behöver ta sig mellan olika målpunkter i ytterstaden och i grannkommunerna. Kollektivtrafiken har haft en bristfällig uppbyggnad för att ta hand om dessa resor vilket har gynnat bilresande eller, för den som inte har bil, helt enkelt försvårat resandet.

Tvärbanan kommer att stärka det i översiktsplanen utpekade sambandet mellan Ulvsunda och tyngdpunkten Kista och vara en katalysator för stadsutveckling längs stråket. Tvärbanan utgör också en betydelsefull förutsättning för en fortsatt utveckling enligt visionen för Kista Science City, som genom fortsatt tillväxt inom näringsliv och akademi i en levande stadsmiljö ska vara en av världens ledande science citys.

En viktig aspekt i detaljplanearbetet blir att beakta stadens framkomlighetsstrategi och se till att tvärbanan integreras i stadsmiljön på ett sådant sätt som underlättar även för övrig kollektivtrafik, cyklister och fotgängare att ta sig fram.

Stadsbyggnadskontoret ser att utbyggnaden av tvärbanan stärker tillgängligheten till Bromma. Genom att tvärbanan ansluter till pendeltåget i Helenelund ökas tillgängligheten även till Arlanda, vilket är till gagn inte minst för det lokala näringslivet. Planarbetet för tvärbanan ska inte omöjliggöra en ny pendeltågsstation på Mälärbanan vid Solvalla.

SLUT