



Exploateringskontoret
Trafikkontoret

Tjänsteutlåtande
Dnr E2015-03237
Dnr T2015-02865
Sida 1 (24)
2015-12-09

Handläggare
Exploateringskontoret
Jonas Norberg
Avdelningen för Projektutveckling
Telefon: 08-508 264 81

Till
Exploateringsnämnden
2015-02-04
Trafiknämnden
2015-02-04

Trafikkontoret
Lovisa Strandlund
Avdelningen Trafikplanering
Telefon: 08-508 261 31

**Detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen
inom Stockholms stad. Svar på remiss
från stadsbyggnadsnämnden.**

**Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik
om finansiering och samverkan för
utbyggnaden av Tvärbana Norr
Kistagrenen inom Stockholms stad.
Godkännande.**

**Gång- och cykelkoppling mellan Annedal
och Solvalla. Utredningsbeslut**

**Medverkan i Tvärbana Norr Kistagrenen.
Utredningsbeslut.**

Exploateringskontoret
Avdelningen för Projektutveckling

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 81
Växel 08-508 276 00
jonas.n.norberg@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på detaljplaneremiss för tvärbanans kistagren.
2. Exploateringsnämnden godkänner för egen del avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad, samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet. Avtalet innebär medfinansiering med 942,6 mnkr och investeringsutgifter om 30,2 mnkr för trafiknämnden.
3. Exploateringsnämnden godkänner utredningsbeslut för gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen till Annedal.
4. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på detaljplaneremiss för tvärbanans kistagren.
5. Trafiknämnden godkänner för egen del avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad, samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet. Avtalet innebär medfinansiering med 942,6 mnkr och investeringsutgifter om 30,2 mnkr för trafiknämnden.
6. Trafiknämnden godkänner utredningsbeslut för gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen till Annedal till en bedömd utgift om 75 mnkr.
7. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att medverka i den fortsätta planering av Tvärbana Norr Kistagrenen och genomföra utredningar till en utredningsutgift om högst 7 mnkr.

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Lars Jolérus
Tf. Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om start PM för Tvärbana Norr Kistagrenen 2014-10-30 och sedan dess har stadsbyggnadskontoret arbetat med att upprätta ett detaljplaneförslag. Planen är ute på samråd under perioden 2015-11-09 till 2015-12-21. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av del av Tvärbana Norr Kistagrenen, nedan kallad Kistagrenen, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen hanterar sträckan mellan Ulvsunda industriområde fram till kommungränsen mot Sundbybergs stad samt Kistagången fram till kommungräns mot Sollentuna kommun.

Inför arbetet med detaljplanerna för Kistagrenen påbörjades ett gemensamt arbete mellan staden och trafikförvaltningen, nedan kallat SL, för att ta fram ett samverkansavtal. Avtalet arbetades fram under 2014/ 2015 och sätter förutsättningarna mellan staden och SL för finansieringen och planering av Kistagrenen. Avtalet definierar även storleken på den medfinansiering som staden tecknat en avsiktsförklaring om 2009. Utöver medfinansieringen har staden överenskommit med SL om investeringar på delar av stadens anläggningar i samband med utbyggnad.

Kontoren anser att detaljplanen på ett bra sätt redovisar Kistagrenens sträckning. I några punkter tycker vi att förslaget ska studeras vidare, kopplingarna från hållplatsen på Bromma flygplats, hållplatsläget i Solvalla och gång och cykelkopplingarna invid Solvallakopplet.

Kontoren föreslår en gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla. Kopplingen möjliggör för en effektiv kollektivtrafikförsörjning i Annedal och förbättrar kopplingen mellan de två områdena.

Stadens samlade utgifter för projekt Tvärbana Kista bedöms till ca 1 054,8 mnkr, varav:
Medfinansiering 942,6 mnkr
Investeringar i egna anläggningar 30,2 mnkr
Gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen 75,0 mnkr
Investeringsutgifter för fortsatt utredningsarbete och utgifter för egen personal, inklusive redan nedlagda kostnader 7,0 mnkr
Summa utgifter exklusive medfinansiering bedöms uppgå till 112,2 mnkr.

Bakgrund

Kistagrenen är en utbyggnad av befintlig tvärbana. Staden har genom dess tekniska förvaltningar medverkat i SL:s arbete med Kistagrenen sedan Solnagrenens utbyggnad. En förstudie för hela Tvärbana Norr bedrevs av Stockholms läns landsting fram till 2001 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 november 2011 påbörjades arbetet med en fördjupad förstudie. I mars 2014 godkändes den fördjupade förstudien för Kistagrenen och landstingets trafikinämnd gav SL i uppdrag att påbörja planläggning för Kistagrenen, utreda möjligheten att göra spårvägen mer stadsmässig och att bygga den till en lägre kostnad. Aktörerna är överens om föreslagen sträckning.

I SL:s förstudie från 2011 föreslås en sträckning mellan Ärvinge och Jan Stenbecks torg via Hanstavägen. Nu studeras en alternativ sträcka mellan Ärvinge och Jan Stenbecks torg som innebär att tvärbanan förläggs i befintlig gatustruktur i Igelbäcksgatan, Danmarksgatan samt Färögatan. Sträckningen genom Ärvinge planläggs separat.

Ärendet och dess beredning

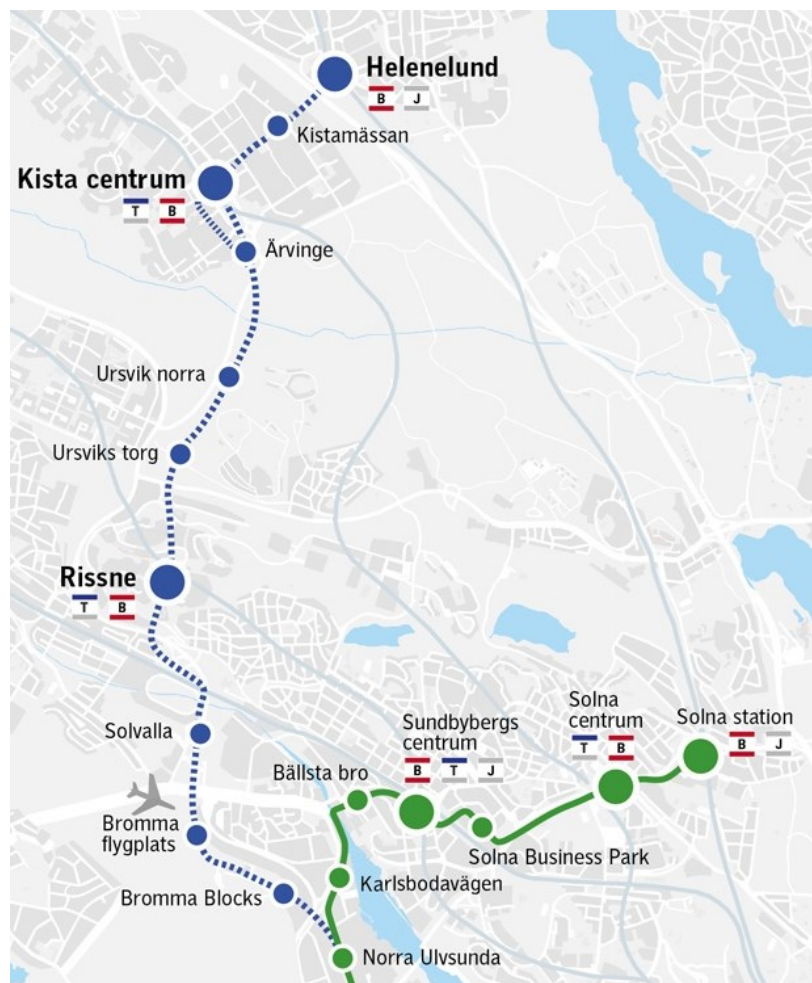
Trafikkontoret och exploateringskontoret har valt att samla flera aktuella frågor vilka beretts gemensamt. Ärendet innehåller följande delar:

- Svar på detaljplaneremiss för tvärbana norr Kistagrenen
- Godkännande av avtal för finansiering och samverkan
- Beskrivning av förslag till ny gång- och cykelpassage under Ulvsundavägen vid Annedal-Solvalla

Samråd har skett med stadsledningskontoret gällande finansiering.

Detaljplaneremiss

Trafiknämnden och exploateringsnämnden har mottagit remiss på detaljplan för Kistagrenen.



Figur 1. Kistagrenens föreslagna dragning och hållplatser

Planförslaget

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 hållplats Norra Ulvsunda, sträcker sig genom Bromma Blocks och fortsätter mellan handelsområdet och flygplatsinfarten. Den passerar hållplats Bromma flygplats och går sedan på egen banvall parallellt med Ulvsundavägen norrut. Spårvägen föreslås korsa under Bällstavägen och sedan angöra hållplats Solvalla i anslutning till Solvalla travbana. Tvärbanan får en bro över Mälarbanan öster om Solvalla.

Därefter passerar den genom Sundbybergskopplet och vidare över Ulvsundavägen för att ansluta till Kavallerivägen i Sundbyberg. Efter passage genom Rissne och Ursvik kommer Tvärbanan åter in i Stockholms stad 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.

Kontorens synpunkter

Detaljplanen redovisar på ett bra sätt planerna för en kommande utbyggnad av tvärbanan till Kista. Utbyggnaden kommer att leda till en bättre kollektivtrafik och större rörlighet för arbetspendling. Den kommer också bidra till att förstärka kommunikationen till befintliga och planerade bostäder längs sträckan.

Gestaltning

Det är bra att man utgår från att tydliggöra spårområdet och undvika räcken och stängsel i så stor utsträckning som möjligt för att undvika barriäreffekter med spårområdet. Det är positivt med gräs på banvall i markplan där det bara är spårtrafik, då spårvägen upplevs mer naturlig, välintegrerad och kan bidra till ett parkliknande inslag i stadsmiljön. För gestaltningen av spårvägen är det en god idé att använda planteringar och möblering istället för stängsel kring spårområdet för att leda gång- och cykeltrafikanter.

Kontoren vill att även hållplatserna utformas på ett sätt så att de integreras i den omgivande miljön för att undvika barriäreffekter. För upplevd trygghet är det viktigt med genomsiktighet och överblickbarhet vid hållplatserna.

Drift och underhåll

Trafikkontoret anser att det är viktigt att tänka på drift-och underhållsaspekter. Bredder och fri höjd på nya anläggningar ska medge trafikering med driftfordon. Det ska finnas plats för snöupplag och växtmaterial och möblering ska vara tåliga och hållbara över tid.

Gång- och cykelvägar

De permanenta lösningarna på gång- och cykelvägarna bör uppfylla stadens standard enligt gällande cykelplan och bör planeras för god tillgänglighet för funktionshindrade.

Markintrång för Tvärbanan

Tvärbanans dragning inom Stockholms stad går nästan uteslutande på stadens mark, ofta gatumark. Delar av sträckan är upplåten med tomträtt och arrenden som påverkas i olika utsträckning av spårdragningen.

Största påverkan är i Ulvsunda industriområde där några fastigheter inom kv Induktorn berörs av mindre intrång. Fastigheten Motståndet 1, som är upplåten med tomträtt, behöver sannolikt lösas in helt.

Swedavias arrendeområde för Bromma flygplats påverkas, liksom stora delar av arrendeområdet vid Sundbybergskopplet. Arrendena i det området har i avvaktan på Kistagrenens och Mälarbanans utbyggnad endast upplåtits med korta arrendeperioder.

Enligt avtal ansvarar SL för alla förhandlingar om markåtkomst och ersättningar med samtliga fastighetsägare och rättighetshavare (t.ex tomträttsinnehavare och arrendatorer) som berörs av detaljplanen. SL svarar också för samtliga kostnader för åtkomst av mark i projektet.

Markintrång för gång- och cykelkoppling

Föreslagen gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla medför att fyra kolonilotter inte kan vara kvar. Förutom de direkt berörda kolonilotterna påverkas vägkopplingar och funktioner inom hela kolonilottsområdet som staden ansvarar för att ersätta.

Norra Ulvsunda

Spårområdet intill Masugnsvägen behöver minskas för att möjliggöra fordons- och gångtrafik på Masugnsvägen. Alternativ så behöver SL svara för och bekosta att Smältvägen förlängs till Masugnsvägens befintliga vändplan enligt Avtal om genomförande av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro, 2009.

Flygplatsen

För att hitta lämpligt användningsområde samt anslutningar till omkringliggande verksamheter bör de delar av nuvarande flygplatsområdet, närmast handelsområdet och Ulvsundavägen, som avgränsas av Kistagrenen, ingå i detaljplanen

Föreslagen placeringen av E-området för likriktarstationen invid Ulvsundavägen påverkar föreslagen gång- och cykelkoppling från Ulvsundavägen till hållplatsen för Bromma flygplats. Kontoren vill att E-områdets placering studeras vidare så att gång- och cykelvägens intrång på handelsområdet minimeras.

Solvallakopplet

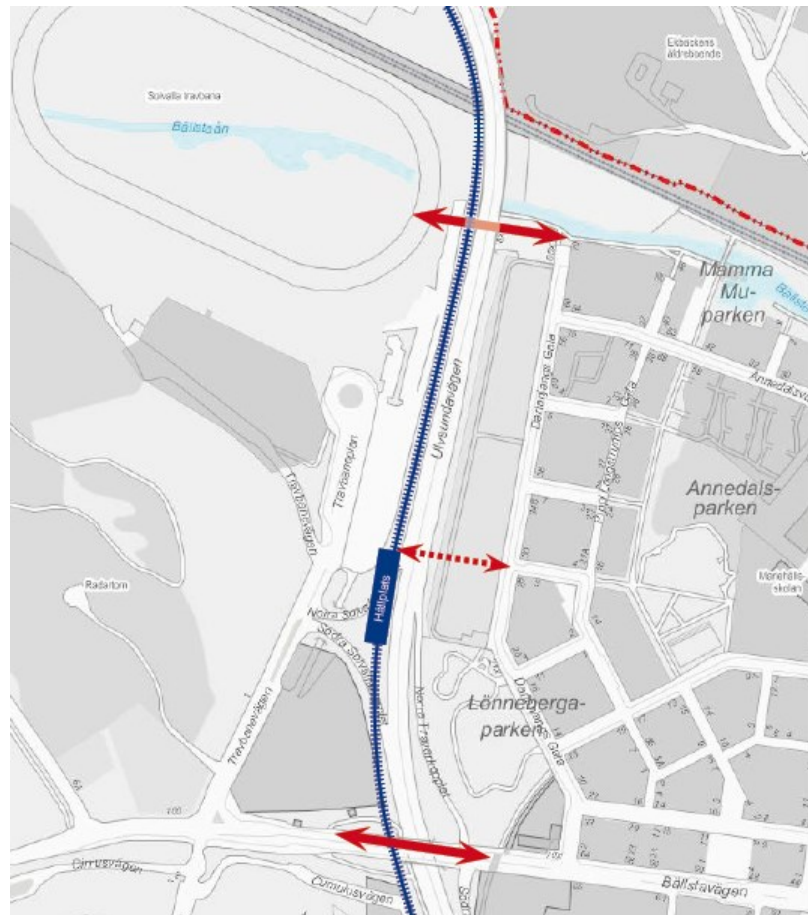
Solvallakopplet avser de trafikramper som leder fordonstrafiken på och av Ulvsundavägen invid Solvalla samt gång- och cykelkopplingarna mellan norra och södra sidan av Bällstavägen. Kontoren vill att detaljplanen utvidgas till att ta med föreslagna nya gång- och cykelkopplingar för att säkerställa genomförandet och tydliggöra förutsättningarna för omkringliggande projekt.

Kontoren är positiva till föreslagen utformning av de nya gång- och cykelramperna mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen. Det är viktigt att säkerställa den planskildhet med Bällstavägen som finns idag och att även passagen över spåren är planskild. Det är vidare viktigt att den nya tunneln medger fri höjd som behövs för drift och att tunneln planeras så att den upplevs som trygg.

Solvalla

Stockholms Travsällskap tillsammans med staden arbetar med en utveckling av området norr om Bällstavägen, bland annat planeras för 1500 nya bostäder. Kontoren anser att det är av stor vikt att tvärbanans dragning placeras så nära Ulvsundavägen som möjligt för att ge utrymme för bostäder och undvika stora tomma ytor mellan väg och spårväg. Tvärbanan ska integreras på ett stadsmässigt sätt till den kommande stadsstrukturen i Solvalla.

Risker från Ulvsundavägen ska utredas och samordnas med utvecklingen av bostäder i Solvalla. Erforderligt utrymme för bullerplank och avåkningsskydd mellan tvärbanan och Ulvsundavägen ska säkerställas.



Figur 2. Befintliga kopplingar mellan Annedal och Solvalla (röda pilar) samt föreslagen ny koppling (streckad röd pil). Blå linje visar tvärbanans ungefärliga sträckning och föreslaget hållplatsläge.

Kontoren anser att det föreslagna hållplatsläget i Solvalla ska studeras vidare så att placeringen bestäms i samordning med det programarbete som pågår för utvecklingen av bostäder i Solvalla. Kontoren vill optimera tillgängligheten för både befintliga bostäder i Annedal och utvecklingsmöjligheterna för kommande bostäder i Solvalla. Det är vidare viktigt att placeringen tar hänsyn till de speciella förutsättningar som ställs på en hållplats vid stora flöden av resande vid evenemang till Travarenan. Kontoren framhåller mot bakgrund av detta att det är viktigt att avvägning av alla olika aspekter sker vid placeringen i syfte att säkerställa ett attraktivt hållplatsläge.

Den föreslagna gångtunneln under Ulvsundavägen medför en bra och viktig koppling mellan Annedal och Solvallaområdet och innebär att Annedalsborna får bättre tillgänglighet till tvärbanan. Gångvägen som föreslås genom koloniområdet och som kopplar Annedal till hållplatsen blir en trevlig passage och kan bidra till

förstärkt identitet för Annedal. Det är viktigt att tunneln har god genomsiktlighet så den upplevs som trygg samt att stadens standard för god tillgänglighet uppfylls. Det är också viktigt att tunneln ligger i direkt anslutning till hållplats Solvalla för att maximera upptagningsområdet i Annedal.

Gång- och cykelvägen under Bällstavägen in i Solvallaområdet slutar vid hållplats Solvalla i plankartan. Kontoren vill att även en koppling förbi hållplatsen, fram till föreslagen tunnel under Ulvsundavägen, ingår i detaljplanen

Plangränsen i koloniområdet ut mot Dartanjangs gata i Annedal behöver breddas med tanke på att det behöver ligga en ramp från koloniområdet upp till gatan.

I den norra delen av Solvalla går Ulvsundavägen på bro. Under Ulvsundavägen finns idag en oordnad gång- och cykelpassage mellan Annedal och Solvalla. Placering av tvärbanans bropelare och fri höjd under tvärbanebron ska planeras så att en framtida utveckling av passagen inte motverkas. Bropelarna ska placeras i linje med Ulvsundavägens befintliga bropelare och fri höjd ska medge drift på den yta som idag fungerar som passage mellan Annedal och Solvalla.

Sundbybergskopplet

Sundbybergskopplet kallas den trafikplats som ligger i direkt anslutning till Ulvsundavägen i norr och Mälarbanan i söder. Placeringen av tvärbanans bropelare vid Sundbybergskopplet ska inte omöjliggöra för trafikkontorets eventuella ombyggnation av Sundbybergskopplets på- och avfarter.

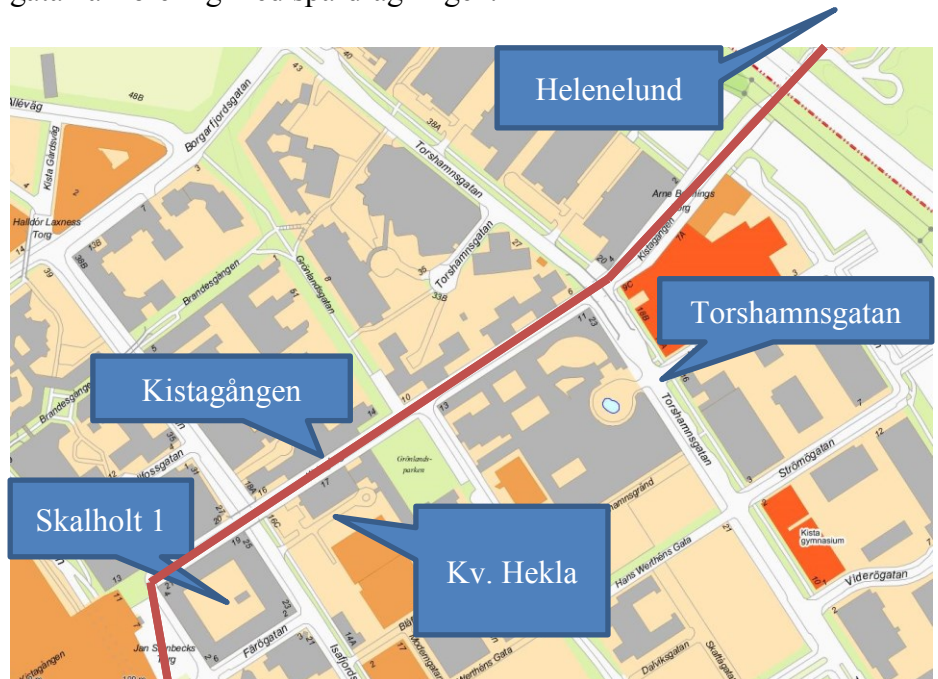
Kistagången

För fastigheten Skalholt 1 invid Jan Stenbecks torg pågår ett planarbete för att konvertera befintlig kontorsbyggnad till bostäder. Tvärbanans spårområde från Jan Stenbecks torg in på Kistagången medför att bredden på gång- och cykelbana på Kistagången är otillräcklig mellan spårområde och det nordvästa hörnet av byggnaden på Skalholt 1. Det är viktigt att planarbete för tvärbanan samordnas med planarbete för Skalholt 1 för att säkra gång- och cykelbanans bredd.

Den redovisade breddningen av bron över Isafjordsgatan är på den södra sidan av bron en förutsättning för att alla funktioner

som finns på gatan idag ska kunna inrymmas. Den planerade breddningen på norra sidan bedöms däremot inte nödvändig.

På fastigheten Hekla 1 invid Kistagången pågår ett arbete med en detaljplan för att möjliggöra för en utveckling av kontor och hotell. En ny allmän gata kommer att skapas som ansluter Digitalgatan till Kistagången söder om Grönlandsparken. Samordning mellan projekten krävs för att säkerställa att den nya gatan är förenlig med spårdragningen.



Figur 3. Karta över Kistagången med omkringliggande projekt, tvärbanans dragning markerad med röd linje.

Där Kistagången korsar Torshamnsgatan ska utformningen av Torshamnsgatan öster om Kistagången ansluta till gatans nya utformning. Utformningen av Torshamnsgatan väster om Kistagången ska ske i nära samråd med staden.

Längs Kistagången och fram till Arne Beurlings torg är det viktigt att tänka på att överblickbarhet, genomsiktighet och framkomligheten vid hållplatserna för att spårvägen ska integreras på bästa sätt i den trånga gatusektionen.

Kontoren är positiva till föreslagen breddning av gång- och cykelbanor på Kistagången intill tunneln under E4:an. Från Kistagången och vidare till pendeltågsstationen i Helenelund passerar en stor mängd gående stötvis i samband med att pendeltågen ankommer. Kopplingen är även ett viktigt cykelstråk

mellan kommunerna. Förslaget innebär ökat framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

För att förbättra denna viktiga koppling mellan Kista och Helenelund behöver den nya sektionen på Kistagången fortsätta genom tunneln under E4:an.

E-området för en likriktarstation invid Kistagången innan tunneln till Helenelund ska fortstätt studeras för att anpassas till kommande utveckling av området.

Avtal för finansiering och samverkan

Bakgrund

Staden och SL har tillsammans under 2014/2015 tagit fram ett avtal för finansiering och samverkan för utbyggnaden av Kistagången, nedan kallat finansierings- och samverkansavtal.

Finansierings- och samverkansavtalet sätter förutsättningar för ansvarsfördelningen mellan staden och SL under planering av Tvärbanan norr. Staden har sedan tidigare tecknat fyra avtal som legat till grund för finansierings- och samverkansavtalet.

Huvudavtalet 2008-06-09 (KF)

Avtalet tecknades för att samordna de tidigare avtal som staden, SL och Stockholms läns landsting tecknat.

Avsiktsförklaring 2009-06-17 (KF)

Reglerar stadens medfinansiering av Tvärbanan norr till 1,25 miljarder kronor. Medfinansieringen av tvärbanan var en del av en större infrastruktursatsning som gjordes mellan Trafikverket, SL, staden, kommunförbundet Stockholms län, länsstyrelsen Stockholms län och Banverket.

Avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen 2009-12-14 (KF)

Avtalet reglerar att storleken på medfinansieringen ska följa den av Länsstyrelsen upprättade länsplanen. Länsplanen har till uppgift att samordna infrastruktursatsningar inom länet.

Avtal angående förskottering av investering av spårtunnel under E18 2010-06-21 (KF)

Staden tecknade ett avtal om förskottering av en tunnel för tvärbanan under nya Kymplingelänken invid Kista. Staden åtog sig kostnaderna för en tunnel som byggdes av Trafikverket 2013 under produktionen av nya Kymplingelänken/ E18.

Finansierings- och samverkansavtal

De tidigare tecknade avtalen ligger till grund för nu föreliggande finansierings- och samverkansavtalet som syftar till att precisera stadens medfinansiering av Kistagrenen, reglera kostnader för standardhöjningar vid återställningsarbeten samt reglera vissa åtaganden för bl.a. projektering och markupplåtelse.

Ansvarsfördelning

SL ska ansvara för utbyggnaden av Kistagrenen och alla därmed föranledda kostnader och åtaganden för projektering, upphandling och genomförande. SL ansvarar för markåtkomst, ledningsomläggning och påverkan på befintliga anläggningar. Staden ska tillse att vara bemannad med tillräckliga resurser för sina åtaganden i utbyggnaden. SL ska ansvara för alla kontakter med stadens nyttjanderättshavare.

Upplåtelse

Staden ska upplåta området för tvärbanas anläggning med servitut.

Finansiering

SL har kostnadsansvaret för planering och utbyggnaden av Tvärbanan norr och dess påverkan på stadens anläggningar. Staden bidrar med 942,6 miljoner kronor enligt finansierings- och samverkansavtalet.

Stadens bidrag vid tecknande av avsiktsförklaringen om medfinansiering baserades på en tidigare studerad sträckning till Sollentuna. Den tidigare sträckningen var längre än den nu aktuella. Bidraget har därmed minskats i takt med att sträckan blivit kortare. Medfinansieringen av Tvärbana Norr bestämdes senast i länsplanen från 2013 till 942,6 miljoner. Stadens förskottering på ca 32 miljoner av tunneln under Kymplingelänken ska avräknas från medfinansieringen.

I samband med SL:s återställande av befintliga anläggningar har staden valt att bidra med pengar för investeringar i egna anläggningar på följande platser, Solvallakopplet, Kistagången och Torshamnsgatan samt gång- och cykelförbindelse mellan Kista och Helenelund.

Solvallakopplet

I och med tvärbanans dragning genom Solvallakopplet behöver dagens gång-, cykel- och bilramper byggas om. Staden bidrar med 15 miljoner kronor för att i samband med ombyggnationen anpassa bilramperna till en mer yteffektiv trafiklösning med direktramper mellan Bällstavägen och Ulvsundavägen.

Kistagången och Torshamnsgatan

Kistagångens sektion och beläggning kommer att göras om i samband med att Kistagrenen byggs ut. För investeringar i egna anläggningar på Kistagången och anslutningarna mot Torshamnsgatan bidrar staden med 9,7 miljoner kronor.

Gång- och cykelförbindelse mellan Kista och Helenelund

För att förbättra framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister anpassas den nya sektionen från Kistagången och genom tunneln under E4:an till att ha bredare och trafikseparerade gång- och cykelbanor. För de åtgärderna bidrar staden med 5,5 miljoner kronor.

Förbindelse mellan Annedal och Solvalla

Med föreslagen placering av hållplatsen i Solvalla behövs också bättre förbindelse mellan Annedal och den nya tvärbanehallplatsen så att Annedalsborna får god tillgänglighet till Kistagrenen. Hållplatsplaceringen ska optimeras i förhållande till upptagningsområdet och planeringen av bostadsbebyggelse i Solvalla. Kopplingen måste vara attraktiv och ha en placering i direkt anslutning till hållplatsen.

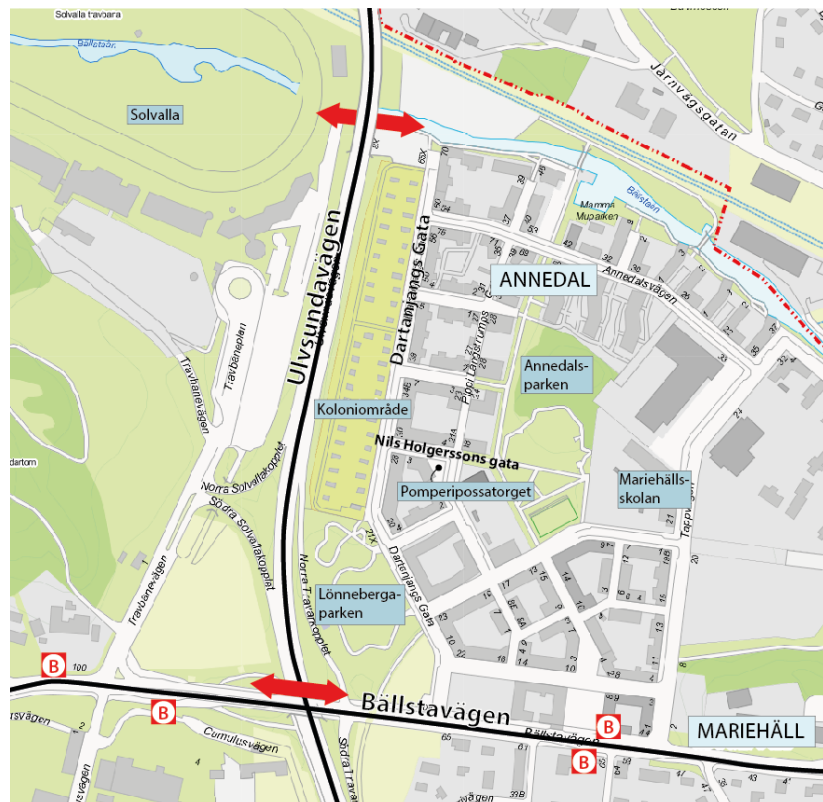
En utredning har tagits fram där flera möjliga nya kopplingar studerats. Två alternativ bedöms som intressanta varav ett har utretts närmare och rekommenderas att arbeta vidare med. Bedömda utgifter för förslaget alternativ får ses som osäkra då alternativet behöver vidareutredas och kalkyleras noggrannare.

Kontoren föreslår att staden anlägger en ny gång- och cykelpassage inom ramen för stadens åtagande i Kistagrenen. Gång- och cykelpassagen behöver utföras samordnat med utbyggnaden av Kistagrenen.

Befintlig situation

Kistagrenens planerade tvärbanehallplats Solvalla ligger väster om Ulvsundavägen. När Annedal är fullt utbyggt kommer det att finnas ca 2 700 bostäder vilket motsvarar runt 5 000 invånare. Solvallaområdet föreslås utvecklas med ca 1500 bostäder vilket motsvarar 2800 invånare. Ulvsundavägen utgör en barriär mellan Solvalla och Annedal.

Idag finns två gång- och cykelkopplingar mellan Annedal och Solvalla. En i den södra delen via Bällstavägen som går på bro över Ulvsundavägen och en i norra delen under Ulvsundavägen intill Bällstaån. Kopplingen är oordnad och upplevs avskild.



Figur 4. Översiktskarta. Röda pilar visar befintliga kopplingar mellan Annedal och Solvalla. Svarta linjer visar gator som trafikeras av buss i linjetrafik

Problembeskrivning

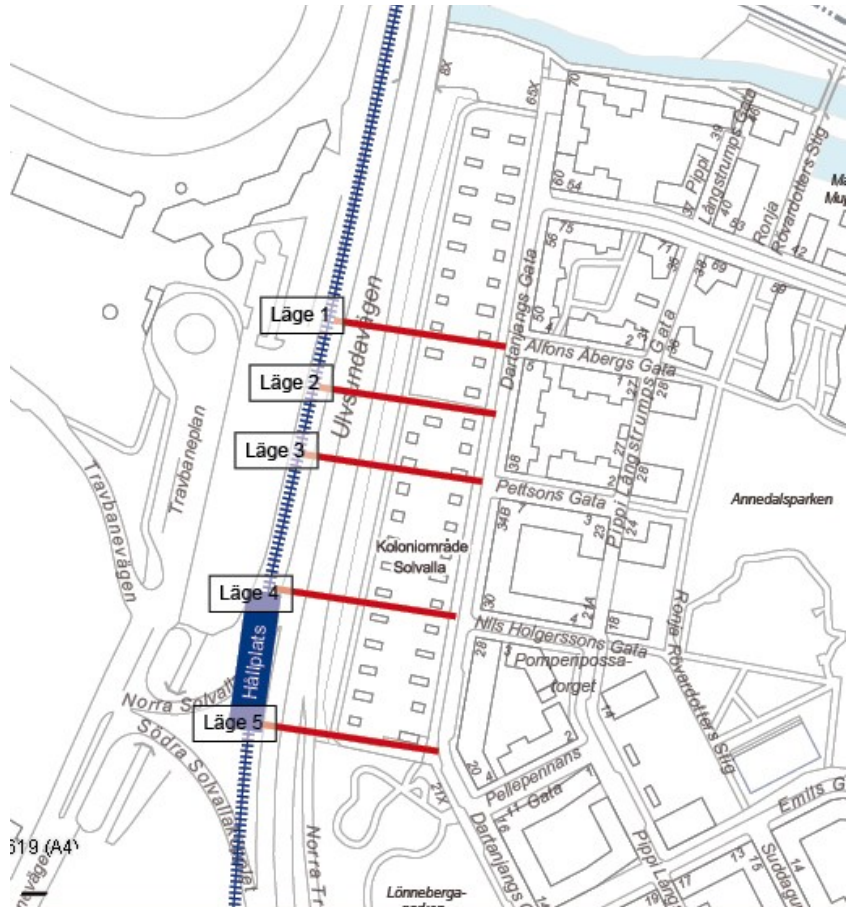
Av flera skäl är det svårt att anlägga en trygg och attraktiv tvärbanehallplats i direkt anslutning till någon av de befintliga gång- och cykelpassagerna mellan Annedal och Solvalla.

Ett hållplatsläge i den norra delen av Solvalla skulle medföra närhet till Solvalla travbana och det centrala torg som planeras inom ramen för Solvalla planprogram. Placeringen skulle också medföra att den befintliga gångvägen under Ulvsundavägen i utredningsområdets norra del kan utnyttjas, men att den då behöver rustas upp. Nackdelen med en placering i den norra delen är att stora delar av Annedal, och även Mariehäll, skulle få dålig tillgänglighet till Kistagrenen. Det är problematiskt att placera en tvärbanehallplatsen i direkt anslutning till gångpassagen i och med att tvärbanan här har börjat stiga på bro. Ytterligare nackdel med en hållplatsplacering i den norra delen av Solvallaområdet är att det blir för långt från Bällstavägen för att kunna skapa en attraktiv bytespunkt mellan spårtrafikresenärer och bussresenärer.

Ett hållplatsläge i södra delen av Solvallaområdet skapar förutsättningar för en bra framtida bytespunkt för resenärer mellan tvärbana och buss. Nackdelarna är att hållplatsläget ger dålig täckning i norra Annedal samt att det är svårt att placera en hållplats i direkt anslutning till Bällstavägen i och med att tvärbanan går nere i ett tråg norr om Bällstavägen. En hållplatsplacering i den södra delen av området medför även svårigheter att integrera hållplatsen i den kommande exploateringen i Solvalla. En hållplats som är integrerad i stadsmiljön upplevs som tryggare och mer attraktiv. En central placering av hållplatsen samt anordnande av en ny gång- och cykelkoppling i direkt anslutning till hållplatsen innebär bättre upptagningsområde och kortare avstånd för boende i Annedal.

På grund av de brister som finns med dagens gång- och cykelförbindelser samt de svårigheter som finns med att hitta en lämplig hållplatsanslutning som tillgodoser såväl befintlig som kommande bebyggelse har ytterligare gång- och cykelförbindelser utretts mellan Annedal och Solvalla. Fem olika lägen har studerats samt lämplig placering av den nya tvärbanehallplatsen.

Studerade förbindelser sträcker sig mellan Dartanjangs gata i Annedal och ansluter till hållplats Solvalla. Mellan Dartanjangs gata och Ulvsundavägen ligger Solvalla kolonilottsområde med ca 40 kolonilotter samt två gemensamhetslokaler.



Figur 5. Studerade lägen för möjlig förbindelse mellan Annedal och Solvalla. Streckad blå linje visar tvärbanans ungefärliga sträckning och föreslaget hållplatsläge.

Alternativstudie

Såväl bro- som tunnellsnring har studerats. Eftersom höjdförhållandena visat sig ogynnsamma för en brolösning längre norrut har enbart två lägen med bro studerats, vid läge 4 och vid läge 5 (se figur 4).

För placering av hållplatsen har utgångspunkten varit att upptagningsområdet ska täcka så stor del av Annedal och kommande bebyggelse i Solvalla som möjligt, hållplatsen ska upplevas som trygg genom att integreras i närmiljön, den ska

vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och möjliggöra en framtida bytespunkt för resenärer mellan tvärbana och buss.

För placering av gång- och cykelkopplingen är utgångspunkten att kopplingen ska placeras i nära anslutning till hållplatsen, ha bra anslutning i Annedal avseende genhet, upplevas som trygg, vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning samt göra så litet intrång som möjligt i koloniområdet. Utredningen visar att flera lägen är olämpliga på grund av dålig eller ingen genomsikt i tunnel. Inget alternativ uppfyller samtliga kriterier och alla innebär någon form av intrång i koloniområdet. Läge 2 och 5 innebär minst intrång i koloniområdet, men har förkastats av olika skäl. Läge 2 har sämre höjdförhållande på Solvallasidan och sämre anslutning på Annedalssidan då stråket inte ansluter till en gata in i området. Läge 5 innebär en hög bro över Ulvsundavägen. Det blir svårt att klara tillgängligheten på bron och den stora höjdskillnaden på Solvallasidan medför orimliga krav på rulltrappa, hiss och lång ramp.

Av de utredda har läge 3 och 4 bäst förutsättningar eftersom de har goda anslutningar till kvartersstrukturen i Annedal, fördelaktiga anslutningar i Solvalla höjdmässigt, maximerar upptagningsområdet i befintlig och planerad bebyggelse samt möjliggör en bytespunkt mellan spår och buss. Nackdelarna med båda alternativen är att kopplingen medför intrång i koloniområdet samt att höjdskillnaderna mellan koloniområdet och Dartanjangs gata är stor.

Förslag

En sammanvägning av ovanstående för- och nackdelar innebär att en placering i höjd med Nils Holgerssons gata i Annedal (läge 4) bedöms vara den som bäst uppfyller planeringsförutsättningarna och förväntad standard på en förbindelse mellan Annedal och Solvalla. Kopplingen till befintliga stråk i Annedal, genheten till Kistagrenens hållplats i Solvalla och att den hamnar inom ett avstånd från Bällstavägen som möjliggör en bra bytespunkt mellan spår och buss är starka argument för detta.



Figur 6. Illustration över möjlig sträckning och utformning av förbindelse mellan Annedal och hållplats Solvalla

Tunneln blir ca 30 meter lång och ca 3 meter hög. För att tunneln ska upplevas som trygg och attraktiv får den en bredd på 10 meter och gestaltas med ljusa materialval för att reflektera ljus. Stråket får en bredd på ca 6 meter genom koloniområdet. Bänkar placeras ut med jämna intervaller för att underlätta för äldre och funktionshindrade.

På Solvallasidan ansluter en kort ramp till tvärbanans hållplatsplattform samt till en passage över spårområdet mot Solvalla. På Annedalsidan kräver de stora nivåskillnaderna en lösning med trappor och ramp till Dartanjangs gata. Kopplingen blir tydlig och gen för fotgängare. För personer med funktionsnedsättning och cyklister anordnas en ramp. De stora nivåskillnaderna innebär att fullgod tillgänglighet inte uppnås.

Stråket blir framför allt en gångförbindelse. För cyklister från Annedalssidan med hållplatsen som målpunkt blir det viktigt att utreda platser för placering av cykelparkering i närhet till rampen.

Intrång på koloniområde

För att skapa en ny koppling mellan Annedal och Solvalla som är gen och attraktiv och som ansluter till en centralt placerad tvärbane hållplats behöver intrång göras på koloniområdet. Det föreslagna läget medför att fyra kolonilotter ej kan vara kvar. Den påverkar även koloniområdet i sin helhet eftersom befintliga kopplingar inom området försämras. Staden ska tillsammans med koloniföreningen arbeta för en lösning på intrånget.

Ekonomi

SL ansvarar för samtliga kostnader för projektering, upphandling och genomförande av Kistagrenen. Utöver det har staden sedan tidigare beslutat om en medfinansiering av Tvärbanan Norr. Staden har även, genom dess trafiknämnd, kostnader för investeringar i egna anläggningar och kostnader för fortsatt utredningsarbete.

Stadens samlade utgifter för projekt Tvärbanan Kista bedöms till:
1 054,8 mnkr, varav:

Medfinansiering 942,6 mnkr

Investeringar i egna anläggningar 30,2 mnkr

Gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen 75,0 mnkr

Investeringsutgifter för fortsatt utredningsarbete och utgifter för egen personal, inklusive redan nedlagda kostnader 7,0 mnkr.

Summa för stadens investeringar, exklusive medfinansiering, bedöms uppgå till totalt 112,2 mnkr, och fördelas preliminärt enligt tabellen nedan.

Investeringar, mnkr	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
Investering egna anläggningar	0,0	0,0	15,0	0,0	15,2	30,2
Gång- och cykelkoppling Annedal/Solvalla	0,0	2,0	3,0	40,0	30,0	75,0
Utredning och egen tid	3,0	2,0	2,0	0,0	0,0	7,0
Totalt	3,0	4,0	20,0	40,0	45,2	112,2

För trafiknämnden beräknas projektet preliminärt medföra ökade kapitalkostnader enligt tabellen nedan.

Kapitalkostnad, mnkr	2018	2019	2020
Avskrivningar	1,1	1,2	4,0
Internränta	0,2	0,4	1,1
Summa kapitalkostnad	1,3	1,6	5,1

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminärt beräknad genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En mindre del av de beräknade kapitalkostnaderna avseende utredningsutgifter kommer att belasta exploateringsnämndens budget.

Medfinansiering

Utbyggnad av Tvärbana Norr ingår i det avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen som godkändes av kommunfullmäktige 2009-12-14. I den avsiktsförklaring som ligger till grund för avtalet förklarar sig Stockholms stad beredd att bidra till tvärbana Solna/Kista med 1,25 mdkr. Avsiktsförklaringen godkändes av kommunstyrelsen 2009-06-17. Kommunfullmäktige har vidare 2011-05-02 i samband med beslut om årsredovisning för år 2010 beslutat om avsättningen för bidrag till infrastrukturella kostnader. Avsatta medel för Förbifart Stockholm har omförts till Tvärbana Norr, då Förbifart Stockholm enligt avtalet ska finansieras med trängselskatter.

Stadens medfinansiering uppgår enligt bifogat avtal till 942,6 mnkr i 2013 års penningvärde, och ska uppräknas med entreprenadindex fram till dagen för utbetalning. Stadens förskottering av spårtunnel ska avräknas med 32 miljoner i 2014 års penningvärde. Utgifterna ska finansieras genom disposition av i tidigare bokslut avsatta medel för infrastrukturåtgärder.

Investering i egna anläggningar

I samband med återställande av stadens anläggningar som påverkas av utbyggnaden av Kistagrenen har staden valt att investera i egna anläggningar i anslutning till spåren. Investeringarna uppgår till en utgift om 30,2 mnkr för Solvallakopplet, Kistagången och Torshamnsgatan samt gång- och cykelförbindelse mellan Kista och Helenelund. Investeringarna är prioriterad i och med utbyggnaden av Kistagrenen och bedöms kunna inrymmas inom trafiknämndens investeringsplan för 2017.

Gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla

Vid exploateringen i Annedal togs inte höjd för en ny koppling mellan Annedal och Solvalla. Dels då Solvallaområdet inte var aktuellt att utveckla för bostäder och dels för att det inom tvärbaneprojektet inte lades vikt vid att möjliggöra en bytespunkt mellan spår och buss. Det medförde att en hållplats i norra delen av Solvalla förespråkades. De nya förutsättningarna har resulterat i en mer centralt placerad hållplats i Solvalla, som integreras i den kommande bebyggelsen. För att få en effektiv kollektivtrafikförsörjning av såväl befintlig som kommande exploatering krävs en ny koppling mellan Annedal och Solvalla som ansluter direkt till tvärbanans hållplats.

Utgiften för gång- och cykelförbindelse kopplas därför till tvärbaneprojektet istället för exploateringsprojektet. Utgiften för en ny gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla enligt en grov bedömning uppgå till totalt 75 mnkr, varav 5 mnkr för utredning och projektering och 70 mnkr för genomförande. Investeringarna fanns inte med i de ursprungliga planerna varför den inte finns inrymd i varken trafikkontorets eller exploateringskontorets budget, förutom utgifter för egen personal. Enligt trafikkontorets bedömning kan utgiften för gång- och cykelkopplingen inte inrymmas inom trafiknämndens långsiktiga investeringsplan, utan kräver att budgeten utökas under de år projektet genomförs.

Utgifter för fortsatt utredningsarbete och utgifter för egen personal

Staden har arbetat med SL sedan förstudien för tvärbana norr Kistagrenen. SL har ansvarat för erforderliga utredningar gällande spårvägen samt utredningar för påverkan på stadens anläggningar. Utöver Kistagrenens påverkan på stadens befintliga anläggningar har staden identifierat ett antal angelägna åtgärder på allmän platsmark i samband med tvärbanans utbyggnad. Dessa utreds och bekostas av staden. Identifierade åtgärder är nya gångförbindelser i anslutning till tvärbanan samt anpassningar av befintliga gator i anslutning till tvärbanans dragning. För de delar där staden svarar för utredningar av befintliga och nyttillkommande trafikanläggningar på allmän platsmark i samband med tvärbanans utbyggnad bedöms utredningskostaden uppgå till 3 mnkr.

Utöver dessa åtaganden ska staden även fortsättningsvis medverka i det fortsatta planeringsarbetet och utbyggnadsskedet och samråda med SL under projektets hela varaktighet. Staden svarar för utgifter för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, granskningar m.m. samt för arbete med inlösen av mark för gång- och cykeltunneln under Ulvsundavägen. Investeringsutgifterna för detta bedöms till totalt ca 4 mnkr, fördelat på ca 2,3 mnkr för trafikkontoret och ca 1,7 mnkr för exploateringskontoret. Exploateringsnämndens kostnad är inte större än att beslut kan tas på delegation av kontoret.

Drift- och underhållskostnader

Tillkommande driftkostnader på gång- och cykelvägar beräknas uppgå till ca 140 000 kr per år enligt nuvarande avtal.

På Kistagången beräknas snöröjningen kosta ca 450 000 per vinter i och med att de tekniska aspekterna med bortforsling av snö försvåras av spårvägens kontaktledning.

Risk och osäkerhet

Tvärbanans dragning inom Bromma flygplats anpassas efter befintliga förutsättningar inom flygplatsområdet. Om förutsättningarna förändras under planarbetet kan de få påverkan på dragningen.

Placeringen av hållplatsläget i Solvalla beror av avvägningar av många olika faktorer. Vid en förändring av de omkringliggande projekten kan hållplatsläget komma att förändras och därmed även föreslaget läge på gång- och cykeltunneln till Annedal.

Risken för miljöföroreningar där staden anses vara ansvarig för sanering kan påverka stadens budget för Kistagrenen.

För sträckan genom Ärvinge utreds nu nya alternativa dragningar. En egen detaljplan för detta kommer i senare skede. Utgifter för staden kopplat till detta ingår inte i detta inriktningsbeslut.

Tidplan

För passagen genom Bromma Blocks finns en gällande detaljplan som medger utbyggnad av Tvärbanan. Tvärbanan kommer att dras på bro genom handelsområdet Bromma Blocks och i anslutning till den nya handelsbyggnad som planeras. Landstingets trafiknämnd beslöt 2014-06-03 att genomföra den första etappen av bron, vilket utgör den sträcka som går igenom byggnaden. För övriga sträckan är målsättningen att detaljplanen ska antas under första kvartalet 2017. Den preliminära tidplanen för tvärbana Kista är följande:

Detaljplanearbete 2014 – 2017
Byggskede 2017 – 2023

Drifftagning och trafikstart 2021

För sträckan via Ärvinge i Kista pågår utredning om alternativ spårdragning och sträckan kommer att planläggas i separat detaljplan. Samverkansavtal om förutsättningarna för finansiering och planering ska tecknas separat för denna sträcka.

Investeringsarbeten i stadens egna anläggningar som påverkas av Kistagrenen är avhängt Kistagrenens tidplan och sker i takt med Kistagrenens utbyggnad.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner kontorens tjänsteutlåtande som svar på detaljplaneremiss för Kistagrenen, att nämnderna godkänner avtal för samverkan och finansiering av Kistagrenen, att trafiknämnden godkänner utredningsbeslut för gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen till Annedal till en bedömd utgift om 75 mnkr samt att trafiknämnden godkänner inriktning för fortsatt planering och utredning av Kistagrenen till en utredningsutgift om högst 7 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Detaljplan för Tvärbanans Kistagren. Dnr 2014-07599
2. Avtal om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad