

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla, del av fastigheten Bällsta 1:9 m.fl, Dp 2017-17192

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	1
Synpunkter inkomna under första granskningen.....	2
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	20
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	20
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	24

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen, etappen längs med Ulvsundavägen vid stadsdelarna Riksby och Bällsta, i Stockholms stad. Planförslaget ställdes ut för granskning 2018-06-20-2018-09-14. Under granskningen har 29 skriftliga yttranden inkommit varav 25 innehåller synpunkter på planförslaget. 14 privatpersoner har inkommit med synpunkter på förslaget. Flertalet remissinstanser framför synpunkter gällande planförslaget i sak, framför allt vad gäller frågor om riksintressen (Bromma flygplats), kulturmiljö, risk och säkerhet, planbestämmelser om utformning samt bevarandet av flygplatsens funktion under byggtiden. Ett antal remissinstanser har lämnat yttranden gällande förtydligande och komplettering av planbeskrivningen samt ett förslag till alternativ dragning av sträckan och alternativ till den planerade gång- och cykelvägen i anslutning till planerad hållplats.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund. Detaljplanen omfattar sträckan mellan Bromma flygplats och Bällstaån. Planen möjliggör även för en utbyggnad av dubbelspår, två teknikhus, ett hållplatsläge samt en gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen inom Stockholm stad.

Stadsbyggnadskontoret

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

Förutom själva utbyggnaden av spåren skapas förutsättningar för spårtekniska anläggningar så som elinstallationer, kontaktledningar samt uppförande av stödmurar. Detaljplanen skapar även förutsättningar för förbättrade gång- och cykelvägskopplingar längs med Ulvsundavägen norr om Bällstavägen samt rivning av två kolonistugor inom planområdet.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2018-06-20 - 2018-09-14. Informationen skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2018-06-20. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under första granskningen

Nedan redovisas en sammanfattning av de 29 skrivelser med synpunkter som inkom under granskningen 2018-06-20 - 2018-09-14. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten och har inkommit från nedanstående avsändare:

Remissinstanser Stockholm	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav
Statliga och regionala myndigheter och förbund			
Länsstyrelsen			X
Storstockholms brandförsvär (SSBF)			X
SLL, Trafikförvaltningen (TF)			X
Trafikverket (TrV)			X
Luftfartsverket (LFV)			X
Lantmäteriet		X	
Swedavia			X
Försvarsmakten		X	
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar			
Trafik- och exploateringsnämnden			X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden			X

Stockholm Exergi		x	
Stadsmuseet	x		
Stockholm Vatten och Avfall			x
Övriga remissinstanser			
ELLEVIO			x
Skanova		x	
Sakägare enligt fastighetsförteckningen			
Solvalla koloniträdgårdsförening			x
Sakägare 1			x
Sakägare 2			x
Sakägare 3			x
Sakägare 4			x
Sakägare 5			x
Sakägare 6			x
Sakägare 7, 8, 9			x
Sakägare 10			x
Sakägare 11			x
Sakägare 12			x
Sakägare 13			x
Sakägare 14			x
Sakägare 15			x
Övrig 1			x

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Riksintresse för kommunikation

Inom området för Bromma flygplats finns byggnader som idag har en bullerdämpande effekt för markbuller från flygplatsen till omkringliggande områden. I och med att vissa byggnader behöver rivras för att ge plats för tvärbanans nya sträckning kommer alltså bullernivåerna från flygplatsen att öka om inga nya bullerdämpande åtgärder vidtas. Vidare innebär rivningen av byggnaderna en sådan förändring av flygplatsens verksamhet att ett ändringstillstånd behöver sökas för flygplatsens miljötillstånd. Enligt Swedavias yttrande skulle en ökning av markbullernivåerna innebära att ett sådant ändringstillstånd troligtvis inte kommer att beviljas. På så vis riskeras alltså Bromma flygplats fortsatta verksamhet i och med rivningen av dessa byggnader.

I bullerutredningen redovisas två förslag vilka båda skulle kunna ersätta byggnadernas bullerdämpande effekt av markbullret. Ett bullerplank föreslås längs med Ulvsundavägen (vilket ligger utanför

planområdet) och ett bullerplank föreslås uppföras där byggnaderna står idag (vilket ligger innanför planområdet). Staden har i planhandlingarna valt att gå vidare med det senare alternativet.

Länsstyrelsen instämmer i de synpunkter som Trafikverket och Swedavia har lämnat när det kommer till att staden inför antagande av planen behöver redovisa hur ett tidsglapp mellan det att byggnaderna rivs och bullerplanket uppförs kan undvikas. Syftet med detta är att undvika att ökade markbullernivåer genereras från flygplatsen till omgivningen även under byggtiden.

Swedavia har framfört synpunkter på att bullerplanket längs med Ulvsundavägen är att föredra då den kan uppföras oberoende av rivningen av byggnaderna men även att den i stort skulle bidra till en förbättra ljudmiljö i området, detta då den även skulle fånga upp buller från trafiken på Ulvsundavägen. Skulle staden välja att gå vidare med detta alternativ anser Länsstyrelsen att det är av vikt att staden i planhandlingarna säkerställer att detta bullerplank kan uppföras innan rivningen av byggnaderna sker, även om bullerplanket uppförs utanför planområdet. Detta kan exempelvis säkerställas via avtal som redovisas i planhandlingarna.

Luftfartsverket har i sitt yttrande framfört att de inte har något att erinra med reservation för att det kan krävas avstörningsåtgärder efter de mätningar som ska genomföras innan banan driftsätts. Dessa eventuella avstörningsåtgärder kan också komma att innefatta likriktarstationerna längs banan. Vilka åtgärder som anses nödvändiga för att skydda CNS-utrustning på Bromma flygplats avgörs av Radiomiljöanalysgruppen.

Swedavia anger i sitt yttrande att kommunikationen mellan flyg till flyg inte får påverkas av elektromagnetiska signaler från tvärbanan, och framför att åtgärder som ska vidtas måste genomföras innan tvärbanan tas i bruk samt att dimensioneringen på åtgärderna ska baseras på den högre störningsnivån som norm för tåg för att ha marginal för ett eventuellt framtida byte av tågtyp eller andra förändringar på spåranläggningen. Åtgärdernas markutbredning eller gestaltning får inte hindra flygplatsen att kunna förändras. Länsstyrelsen instämmer i Luftfartsverket och Swedavias yttranden när det kommer till att staden behöver säkerställa att CNS-utrustningen på Bromma flygplats inte kommer att störas av tvärbanans drift.

Hälsa och säkerhet
Farligt gods

I Risk PM (Brandskyddslaget 2016-04-08) föreslås att de sträckor som ligger i samma nivå eller under Ulvsundavägen ska utföras med skydd mot vätskeutsläpp samt avåkningskydd. Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen i Risk PM att föreslagna åtgärder ska vidtas som skydd mot brandfarlig vätska och vägfordon vid avåkning. Inför antagande av planen ska dessa skyddsåtgärder specificeras och regleras i planbestämmelser.

Staden behöver vidare beakta om det föreligger risker med transport av flygbränsle till Bromma flygplats. Enligt vad som framgår i avsnittet lokaliseringar av verksamheter på flygplatsen (Beaktande av eventuella riskkällor för ny Masterplan för Bromma flygplats 2017-09-13) är det möjligt att transportera bränslet längs med Ulvsundavägen och Bällstavägen över Tvärbanans nu föreslagna sträckning till flygplatsens förvaringsplats av flygbränsle. I fortsatt planarbete behöver eventuella risker kartläggas samt eventuella åtgärder beskrivas. Som omnämns i Länsstyrelsens samrådsyttrande behöver staden beakta den planerade drivmedelsstationen söder om Solvalla som en riskkälla i sitt fortsatta planarbete.

Trafikverket

Trafikverket hänvisar till Luftfartsverkets (LFV:s) yttrande gällande behov av avstörningsåtgärder innan tvärbanan driftsätts.

Trafikverket påpekar att detaljplanen påverkar Bromma flygplats som är ett riksintresse för kommunikation. Planens genomförande innebär också att fyra byggnader inom flygplatsens område behöver rivras för att kunna ge plats för den nya spårvägen. Dessa byggnader fungerar idag som ett skydd mot buller från flygplatsen.

Trafikverket konstaterar att det enligt planhandlingarna framgår att ett 7 meter högt bullerplank är tänkt att uppföras för att kompensera för det bullerskydd som försvinner när byggnaderna rivs.

Trafikverket utgår från att de planerade skyddsåtgärderna är tillräckliga. Trafikverket hänvisar i övrigt till Swedavias yttrande gällande detaljplanens inverkan på flygplatsens funktioner.

Trafik- och exploateringsnämnden

Trafikkontoret och exploateringskontoret har gemensamt berett ärendet och har följande synpunkter:

Kontoren har varit delaktiga i planarbetet och inkommit med synpunkter fortlöpande. Kontoren noterar att detaljplaneområdet inte omfattar den norra gång- och cykelrampen vid korsningen med Bällstavägen. En mindre del av rampen ser ut att omfattas av gällande detaljplan med ändamålet parkering.

Planområdets norra del ligger i direkt anslutning till stadsutvecklingsområdet i Solvalla och berörs även av områden som i förslag till järnvägsplan för utbyggnaden av Mäljarbanan är avsett för tillfällig nyttjanderätt för väg. Samordning måste ske med dessa projekt samt med anläggandet av den nya gångtunneln under Ulvsundavägen.

Ulvsundavägen och Bällstavägen är trafikintensiva vägar med höga fordonsflöden och även utpekade pendlingsstråk för cykel. De nya cykelstråken ska anläggas med Stadens standard på cykelpendlingsstråk enligt den gällande cykelplanen. Det är av stor vikt att framkomligheten påverkas så lite som möjligt under byggtiden. En gång- och cykelförbindelse mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen behöver finnas under hela byggtiden. Kontoren betonar vikten av att ett genomförandeavtal tecknas mellan staden och trafikförvaltningen innan detaljplanen antas.

Swedavia

Swedavia skriver att de som känd sakägare ska finnas med på sändlistan och därmed underrättas vid granskningsskedet. Swedavia anser dock inte att detta har skett på ett sätt som förväntas. Swedavia finns inte med på detaljplanens sändlista och den underrättelse som ska ha skett har skickats till en felaktig postadress trots att Swedavia vid samrådsyttrandet har angivit kontaktperson för detaljplaner och en adress.

Bullerskärm och miljö tillstånd

Flertalet av de byggnader som förslaget till detaljplan förutsätter ska rivas och omlokaliseras omfattas av miljö tillståndet för flygplatsverksamheten. Det innebär i sin tur att flygplatsens tillstånd behöver ändras om byggnaderna ska rivas och omlokaliseras. Ändringen av tillståndet för Bromma flygplats anmäls till tillsynsmyndigheten, vilken är Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad. En ändring av en tillståndspliktig verksamhet kan enligt bestämmelserna i miljöprövningsförordningen anmälas om ändringen i sig eller tillsammans med tidigare ändringar inte innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma. Byggnaderna som är aktuella att riva fyller en viktig funktion som bulleravskärmning av markbuller från taxande flygplan inom flygplatsområdet. Om byggnaderna rivs och inga bulleravskärmade åtgärder (t.ex. bullerplank) vidtas, så kommer bullernivåerna att öka i Mariehäll. Detta innebär att Swedavia inte kan anmäla ändringen av miljö tillståndet, eftersom det ökade bullret i Mariehäll sannolikt kommer att innebära en olägenhet av betydelse för människors hälsa. På grund av ovanstående är det av största vikt att detaljplanen behandlar de

bullerkonsekvenser som uppstår i Mariehäll om byggnaderna rivs.

Swedavia anser att bullret från spåranläggningen har analyserats med felaktig information om befintliga byggnader samt att den framtida bullerskärmen (för omhändertagande av markbuller från flygplatsen) saknas i beräkningarna. Den genomförda bullerutredningen ger därmed inte en helhetsbild av konsekvenserna av buller från spåranläggningen och behöver därför göras om.

Skalskydd

Swedavia framför att det är viktigt att skalskyddet för flygplatsen är i funktion både under tiden spårvägen anläggs och när den är färdigbyggd och i drift. Skalskyddet måste godkännas av Transportstyrelsen.

Befintlig infrastruktur, kulvertar, kablar m.m.

Swedavia konstaterar att flygplatsen idag har ett väl fungerande tekniskt försörjningssystem som till vissa delar står i konflikt med Tvärbanans spårsträckning. Det finns även ett dagvattensystem som ligger i området vid hållplats Bromma flygplats.

Enligt Swedavia behöver lastkapaciteten på befintliga kulvertar och försörjningar utredas för statisk och dynamisk belastning i de delar där tvärbanan korsar över försörjningsledningar och kablar. En del av rör, ledningar och kulvertar måste läggas om. Alla system är inte dokumenterade och det måste säkerställas var installationerna är lokaliserade i höjd och sidled innan utschaktning påbörjas. För att säkerställa att driften av flygplatsen hela tiden sker enligt gällande lagar, förordningar och säkerhetsföreskrifter kan flygplatsledningen ställa krav om hur schaktning och grävning ska genomföras.

Det påpekas i detaljplanen att flera av försörjningarna till flygplatsen ägs av andra än Swedavia. Swedavia förutsätter att eventuella ingrepp i befintliga försörjningsgångar avklaras med respektive ägare. Godkänd säkerhetsbevisning måste tillhandahållas innan överlämnande. Alla system måste vara i oavbruten och kontinuerlig funktion. Swedavia måste ha tillgång till drift och underhåll av tekniska försörjningar som läggs i området och som täcks av tvärbanan med tillhörande anläggningar. Viss infrastruktur (t.ex. CNS-kablage) är så pass känslig ur operativ synpunkt att arbeten i omedelbar närhet till dessa måste ske utanför flygplatsens öppethållningstid. Swedavia påpekar också att bygglov kommer att krävas för de byggnader som ska ersättas.

Vidare framför Swedavia att det finns ett befintligt avloppsrör, som är installerat för att kunna ta emot dagvatten och grundvatten, inne på flygplatsens område. Avloppsröret korsar tvärbanans sträcka och

ligger med en liten övertäckning. Vid anläggning av den nya spårvägen behöver nivån på avloppsröret sannolikt justeras. Den genomförda dagvattenutredningen för Tvärbanan Kistagrenen pekar ut området kring Bromma flygplats som ett potentiellt översvämningssområde. Swedavia anser att åtgärd för att undvika översvämning behöver vidtas i planarbetet. Dagvatten bör inte magasineras ovan jord då det riskerar att locka till sig fågel. All eventuell magasinering av dagvatten bör således ske under mark eller i ytor som kan avskärmas.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Swedavia tar även upp kulturhistoriska värden och framför att de byggnader som behöver rivras har ett visst kulturhistoriskt värde. Byggnaderna bidrar med en förståelse för flygplatsens verksamhet över tid, och att rivningen innebär att detta sammanhang försvagas. Den framtagna kulturhistoriska analysen visar att ingen av byggnaderna har klassats i den högsta skyddsklassen av Stockholms stadsmuseum. Byggnadernas behov av renovering och underhåll bidrar dessutom till att flera av dem inte används och att det inte heller är möjligt att flytta dem till andra platser.

Den planerade hållplatsen för tvärbanan vid Bromma flygplats stärker riksintresset för kommunikation som Bromma flygplats utgör.

Swedavia framför att flera av byggnaderna som behöver rivras fyller funktioner i driften av flygplatsen. Vidare anser Swedavia att det i detaljplanen behöver tydliggöras att byggnaderna kommer att rivras, och inte flyttas.

Risikanalyser

Swedavia påpekar att Bromma flygplats är kategoriserad som farlig arbetsplats (bränsle på området samt potentiell fara för flyghaveri). Det måste säkerställas att den ändrade transportstrukturen inte medför ökade risker för resenärer och anställda i området.

Följande områden bör enligt Swedavia utredas:

- Elektromagnetiska fält och dess påverkan på radiomiljö.
- Säkerhetsbevisning enligt EASA ADR.OR.B.040 (f) ska identifiera flygsäkerhetsrisker och riskåtgärder för spåranläggningen i drift- och anläggningsskedan.
- Det måste säkerställas att avstånd från spåranläggningen till bränslelager uppfyller krav om säkerhetsavstånd.
- FOD (Foreign Object Damage) måste beaktas vid drift och underhåll av spår och hållplats och vid anläggning av tvärbanan. Sand, grus och lösa objekt som kan föras med

vinden och skada flygplan och flygplansmotorer måste motverkas. Detta gäller både spåranläggningens drift- och anläggningsskede.

- Höjdrestriktioner. Planförslaget ligger inom flygplatsens övergångsyta som för det aktuella området är mellan 35 och 59,6 m ö h (RH2000). Flygplatsen vill ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom t.ex. byggkranar, omfattas av hinderfrihetskraven vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området. Detta innebär att flygplatsen inte kommer att ge sitt godkännande till att t.ex. byggkranar tränger igenom flygplatsens hinderbegränsande ytor.
- Farliga, störande och missvisande ljus som inte är avsedda för luftfarten och som på grund av dess intensitet, konfiguration eller färg kan orsaka förvirring eller vara vilseledande för luftfarten ska avlägsnas, skärmas av eller på annat sätt modifieras enligt Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:90. Då planförslaget ligger i omedelbar närhet till flygplatsen och inflygningen är det av yttersta vikt att ljus skärmas av och/eller begränsas såväl under byggnation (t.ex. arbetsplatsstrålkastare) samt i det färdiga förslaget så att det inte stör, bländar eller kan vilseleda luftfartyg. Detsamma gäller vid val av material på byggnader så att det ej reflekterar eller bländar luftfartyg.

Stängsel

Swedavia påpekar att flygplatsen behöver vara inhägnad för att uppfylla säkerhetskrav enligt gällande regelverk. Stängslet utgörs av ett 2,5 meter högt staket med tre rader taggtråd som är fästa på utvikta stolpar. Området innanför och utanför staketet behöver hållas fritt från föremål, inom ett område som uppgår till tre meter från staketet.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis förutsätter Swedavia att Tvärbanan Kistagrenen inte medför hinder på Bromma Stockholm Airport och att trafikkapaciteten inte försämras. Swedavia förutsätter att eventuella negativa konsekvenser som påverkar flygplatsens miljötillstånd omhändertas och säkerställs i detaljplanarbetet. Markintrång under både anläggningstiden och vid färdig spårväg förutsätts minimeras. Vidare förutsätter Swedavia också att alla ekonomiska konsekvenser som Tvärbanan påför flygplatsen och som inte redan är avtalat, bekostas av Tvärbanan Kistagrenen.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen erinran.

Skanova

Skanova önskar så långt som möjligt behålla nuvarande ledningar i befintligt läge. Omflyttningar ska bekostas av exploitören.

Luffartsverket

Luffartsverket har inget att erinra mot detaljplanen med reservation för att avstörningsåtgärder kan komma att behövas efter de mätningar som ska utföras innan tvärbanan driftsätts. Detta kan även komma att innefatta likriktarstationerna längs banan. Luffartsverket framhåller även att de åtgärder som i sådana fall anses nödvändiga av Radiomiljöanalysgruppen för att skydda CNS-utrustning på Bromma flygplats ska genomföras.

Ellevio

Ellevio AB påpekar att det finns gamla oljeisolerade kablar som löper längs Bällstavägen och i Ulvsundavägen. Dessa kablar hamnar i konflikt med den nya spårvägen. Kablarna är renspolade från olja men Ellevio har åtagande gentemot miljöförvaltningen att kablar ska tas bort om de kommer i konflikt med exploatering eller markåtgärder. Ellevios entreprenör utför borttagandet av aktuella kabelavsnitt, återförsluter ändarna på korrekt sätt samt sanerar marken vid behov. För planering av entreprenörens arbete, kontakta Anders Törnvall när detaljplanering och konkret tidplan för markarbetenas utförande i aktuellt avsnitt upprättas.

Ellevio har även synpunkter när det gäller byggarbeten med omgivningspåverkan. Anläggningar som Ellevio har kan komma att påverkas genom exempelvis vibrationer och sättningar som kan uppstå vid bland annat sprängning, borrarbete och spontning. Om sådana arbeten kommer att ske i samband med genomförandet av planen vill Ellevio samråda om arbetenas utförande i god tid innan arbetenas påbörjan. På så vis kan Ellevio ge instruktioner kring hänsynstaganden i detaljnivå.

Vidare har Ellevio ett befintligt 11 kV kabelstråk vid Travbaneplan längs med Ulvsundavägen, som kommer i konflikt med trafikområdet. Kablarna behöver flyttas. Beroende på tidplaner kan samordning med exploatering i området krävas. Ellevio önskar bli kontaktade för samråd.

Ellevio har även 11 kV och 0,4 kV kablar i Dartanjangs gata samt i lokalgata vid koloniområde. Kablarna kommer att behöva omförläggas och ny kanalisation tillgodoses i samband med anläggande av ny GC-väg. Vid Bällstavägen och vidare i Ulvsundavägen finns 11 kV och 0,4 kV kablar som även de kommer att behöva omförläggas i nytt läge.

Ellevio lokalnät vill bli kontaktade för ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. en ny bullerskärm placeras utmed Ulvsundaleden på en sträcka av 265 meter innan befintliga byggnader på flygplatsområdet rivs och
2. att dagvattenutredningen och planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av hur miljökvalitetsnormerna för vatten kan uppfyllas.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF anser att de säkerhetshöjande åtgärder som föreslås i PM risk och säkerhet (Brandskyddslaget) behöver regleras på plankartan samt även beskrivas i planbeskrivningen.

Under avsnittet ”Ulvsundavägen” i planbeskrivningen beskrivs risker med farligt god. Där utgår resonemanget från att en spårvagn befinner sig på en given plats samtidigt som en olycka sker och att denna sannolikhet bedöms som låg. Brandförsvaret efterlyser här ett resonemang kring risker för personer som vistas på en given hållplats.

Vidare nämner SSBF även att möjligheten till räddningsinsatser behöver säkerställas även under byggtiden. De nämner som exempel framkomlighet, brandpostnät och åtkomlighet till byggnader.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi har inget att erinra men önskar framförhållning vid eventuell ledningsflytt av deras ledningar vid Ulvsundavägen.

Försvarmakten

Försvarmakten har ingenting att erinra.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

SVOA har i samrådet påtalat att den planerade spårvägen korsar deras anläggningar och att samtliga punkter måste granskas i detalj. Tidigare har också påtalats att sträckan utmed Kistagången, och i anslutning till Solvalla bör beaktas speciellt.

De dagvattenutredningar som har tagits fram för sträckan behöver beaktas noga då periodvisa regnbelastningar kan komma att få omfattande konsekvenser i form av översvämningar som berör stora delar av området längs spårvägen. I konstruktioner i tvärbanan och anslutande anläggningar som staden och andra intressenter avser att projektera, bygga och förvalta bör hänsyn tas till riskerna till dessa risker. Om förslagen i den kompletterande dagvattenutredning, med förslag på gräsbeklädda spårrområden och utjämningsvolymmer, följs så har SVOA inget att invända.

SVOA informerar om att de har större dagvattenledningar inom planområdet. En befintlig 800/1000-ledning i området avses förstärkas kapacitetsmässigt till en större dimension, dn1600 på grund av större behov av att kunna ta hand om dagvatten från framtida exploateringar t.ex. Solvallastaden. Den aktuella ledningen går från dagvattentunnel i höjd med planerad hållplats parallellt med Ulvsundavägen och planerad spårsträckning för att mynna i Bällstaån.

Vid Bällstavägen korsar en vattenledning V300 planområdet. Ledningen måste vara i drift under hela projektiden för Tvärbanan.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen understryker vikten av att utforma denna stadsdel så att byte mellan spårväg och busstrafik kan göras på ett lätt och säkert sätt. Detta är ett medskick till framtida planering eftersom platsen för nuvarande eller framtida busshållplats inte finns med inom planområdet för denna plan. Trafikförvaltningen anser att hållplatsläget längs Bällstavägen bör ligga så nära bron över Ulvsundaleden som möjligt, och att åtgärder i och anslutningen till denna plan inte omöjliggör ett sådant läge.

Vidare anser trafikförvaltningen att cykelparkering i direkt anslutning till Solvalla station är viktigt för att uppfylla de transportpolitiska mål som beskrivs i planbeskrivningen.

I plankartan finns en egenskapsbestämmelse, ”gräs”, inom den planerade spårsträckningen. Trafikförvaltningen anser att den bestämmelsen bör bytas ut mot en bestämmelse med lydelsens ”vegetation”. På så vis kan en robustare anläggning med mindre skötselbehov, exempelvis sedumväxter, anläggas inom området.

Trafikförvaltningen kan konstatera att synpunkten från samrådsskedet angående utbredningen av området som har egenskapsbestämmelsen ”gräs” inte har tillgodosetts. Utbredningen ska minskas så att den överensstämmer med detaljplanens

illustration på sidan 29-30 i planbeskrivningen. Detta beror på att träget/tunneln skuggar och skyddar från regn vilket resulterar i att investerings- och driftkostnaden ökar trots att ingen nytta uppnås.

När det gäller buller så framför trafikförvaltningen ett antal synpunkter. Det saknas exempelvis en beskrivning av spårunderhåll, som sker nattetid, kan orsaka buller som blir störande för omgivningen. Vidare anser trafikförvaltningen att planbeskrivningen bör kompletteras med en text om risk för störande buller från likriktarstationen kan förekomma under alla tider på dygnet. Detta buller räknas som industribuller och kan bestå av luftburet buller som kan vara lågfrekvent, stomljud och/eller vibrationer. I planbeskrivningen anges att ”Kurvskrik kan reduceras kraftigt eller helt undvikas med regelbunden smörjning av spåret”. Trafikförvaltningen konstaterar att detta inte stämmer och skrivningen behöver därför ändras till ”Kurvskrik kan reduceras med regelbunden smörjning av spåret”.

Trafikförvaltningen vill upplysa om att avståndet från likriktarstationen till närmaste bostadshus ska vara 10 meter istället för 5 meter som det står i planbeskrivningen. Detta beror bland annat på att SL ska ha möjligheter att komma åt stationen vid felavhjälpning och på att byggnader närmare än 10 meter riskerar att fatta eld vid en kortslutning. Vid frågor om detta kan trafikförvaltningen kontaktas.

Trafikförvaltningen vill upplysa om att behov av stängsel och utbredningen utreds och kan komma att ändras i ett senare skede. Vid de avvägningar som görs beträffande behovet av stängsel görs en bedömning utifrån säkerhetsmässiga aspekter och med utgångspunkt i gestaltningsprogrammet. Alla stängsel ska utformas med god gestaltning och i dialog mellan trafikförvaltningen och staden.

Vidare förordar trafikförvaltningen att spåransläggningen samt tillhörande anläggningar ska upplåtas med officialservitut. Detta är en stor investering där landstinget bygger för en långsiktig kollektivtrafik och officialservitut anses därmed vara den upplåtelseform som är bäst lämpad för att trygga den framtida anläggningen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Solvalla koloniträdgårdsförening

Styrelsen menar att den planerade gång- och cykelvägen kommer att skapa två smala återvändsgator, en i norr och en i söder. Angöringen till kolonilotterna kommer på grund av detta att

försvaras då det inte finns möjlighet till vända på återvändsgatorna. Tillgängligheten för utryckningsfordon kommer att försämrast drastiskt. Stugorna söder om gångvägen kommer att få en betydligt sämre kontakt med det gemensamma servicehuset och lekparken. Att sätta grindar på varje sida om gångvägen kommer att leda till ytterligare besvär och föreningen understryker att området delas i två delar.

Området är omtyckt av många Annedalsbor som brukar promenera inom området. Den föreslagna gångvägen kommer att försvara denna möjlighet. Under sommarhalvåret låses området mellan kl. 21 och 06 och under vinter är området helt stängt. Anledningen är att minimera risken för inbrott och skadegörelse. Att inhägnade områdena var för sig innebär stora problem då många övernattar i sina stugor under sommarhalvåret och behöver tillgång till servicehuset.

Styrelsen menar att den ekonomiska påverkan som förslaget medför troligen innebär att intresset för att köpa en stuga i området troligen kommer att minska. Detta kan ställa till problem när någon vill/tvingas sälja sin stuga.

Vidare tar styrelsen upp trygghetsaspekten när en tunnel planeras. Föreningen har svårt att förstå att man idag bygger tunnlar, speciellt i detta läge där det framkommit att man inte uppnår önskvärd fri sikt. Detta rimmar dåligt då fokus på trygghetsskapande är högst aktuellt. En tunnel inbjuder till personrån och i värsta fall våldtäktsöverfall. Detta kan leda till att den planerade tunneln inte används i önskad utsträckning.

Styrelsen menar att det finns ett stort samhällsvärde i att bevara så mycket som möjligt av de koloniträdgårdsområden som finns kvar idag. Området har funnits sedan 1940-talet. Styrelsens önskan är att Stockholms stad tar sitt ansvar och gör sitt yttersta för att bevara området som det är idag. Samtliga stugägare är starkt emot den föreslagna gångvägen, och en lista med stugägare bifogas.

Föreningen framför följande förslag till gång- och cykelvägen Annedal-Solvalla station.

1. Bro vid södra sidan om området (vid befintlig hundrastgård)
2. Utnyttja den befintliga vägen som idag finns mitt i området (denna är även okej att bredda mot dansbanan/toaletter).
3. Gångväg på norra sidan där det finns en gångväg idag.
4. Bygg en bro över både koloniområde och Ulvsundavägen.

Sakägare 1 (Soheila Bayat:)

Åger en av de två kolonistugorna som planeras ta bort och ge plats för en gångtunnel. Ger följande förslag:

De två vägar som finns på vardera sida av koloniområdet bör användas och eventuellt byggas ut, istället för att riva två stugor. Enligt era planer ska det byggas en gångtunnel vilket innebär en otrygg miljö för såväl ägarna av kolonistugorna men även för boende i Annedal.

Sakägare 2 (Irina Lyhnakis:)

Vår förening har ett gällande avtal med kommunen, ett avtal som omfattar hela området. Därför anser jag det vara fel att man nu "kör över" det avtalet genom att planera att ödelägga 2 stugor som omfattas av gällande avtal vi har med kommunen. Givetvis vore det bättre att dra gångvägen/tunneln alldeles vid sidan av stuga nr 1 så att koloniområdet får vara intakt, enligt det avtal vi har med kommunen.

Sakägare 3, kolonist (Irene Widmark-Erikson)

Bestrider rivningen av Stuga 9 samt den mittmot på grund av brandsäkerheten och att ambulansen får om omöjligt att komma fram. Sakägaren hänvisar till underfarten vid Solvalla som 1:a alternativ och bron över motorvägen 2;a samt framför att de får stora besvär med att komma till sin andra stuga.

Sakägare 4, kolonist (Philip Panov)

Är kritisk till att en gångtunnel föreslås mitt genom koloniområdet. Menar att en lång gångtunnel skapar otrygghet och att folk väljer en annan väg. Befarar också att tunneln kan innebära att kriminaliteten ökar. Personen anser att det finns alternativ både söder och norr om koloniområdet och ser ingen anledning till en tunnel som innebär rivning av kolonistugor.

Sakägare 5, kolonist (Harald Rötterud)

Anser att förslaget att anlägga en gång- och cykelväg vid den södra delen (Lönnebergaparken) bör utredas utförligare och därefter presenteras för Solvalla koloniträdgårdsförening/styrelsen. Detta förslag är enligt sakägaren det förslag som ger minst intrång på koloniområdet samtidigt som det är en bra lösning för de som ska komma till och från Solvalla tvärbanestation. Vidare vill sakägaren påpeka att han samtycker med yttrandet/synpunkterna från styrelsen för Solvalla koloniområde.

Sakägare 6, kolonist (Marianne Berglund)

Anser att större hänsyn bör visas till fördel för bevarande av rekreationsområden, promenadstråk etc. Det vill säga bevarande av grönområden som Solvalla Koloniområde. Detta skulle vara en fördel för både boende i Annedal och Solvallastaden och även för

kolonisterna. Ifrågasätter miljötänket när kolonistugor tas bort och området påverkas av ramper med mera. Sakägaren menar också att oavsett förslag så kommer fler än endast 1, 2 eller tre stugor att påverkas.

Vidare anser sakägaren att det talas om trygghet, men att tryggheten för kolonisterna inte nämns. Det nämns bara i form av trygghet för de som ska passera genom området. Påpekar att det finns vetenskapliga bevis på att tunnlar är otrygga, och menar att det inte känns särskilt tryggt med den planerade tunneln mitt i området. Kolonisterna är mestadels i området under dagtid, men kan även övernatta i stugorna under begränsade perioder.

Sakägaren kommenterar även ett textstycke i illustrationsplanen som enligt sakägaren talar sitt tydliga språk: ”Planteringar anläggs i anslutning till tunneln och ett antal träd planteras för att ge trädgårdskaraktär och skapa en mer mänsklig rumslighet i kontrast till det stora antalet ramper och murar och infrastrukturkonstruktioner. Växtvalen ansluter till trädgård och odling.” Här menar sakägaren att det känns som att avsikten är att göra mer intrång i området än vad de berörda kunnat läsa sig till.

Sammanfattningsvis menar sakägaren att det inte behöver planteras träd för att ge trädgårdskaraktär då det redan finns en tydlig och trygg karaktär i befintligt område. Förespråkar istället förslaget att placera gång- och cykelvägen vid Lönnebergaparken så att koloniområdet inte behöver tas i anspråk.

Sakägare 7, 8 och 9 kolonister (Johnny Svensson, Andreas Voss och Torbjörn Eriksson)
Sakägarna är emot förslaget till detaljplan och yrkar avslag på den föreslagna detaljplanen.

Sakägarna beskriver historien där 86 stugor under 1940-talet flyttades från Kungsholmen till Solvalla. När Ulvsundaleden byggdes 1970 fick 43 av stugorna rivas eller flyttas. När Annedal skulle byggas komprimerades området ytterligare och dansbana/festplats revs tillsammans med omkring hälften av parkeringsplatserna. Stora träd var tvungna att tas ner för att ge plats för nya parkeringsplatser. Detta innebar att mycket av charmen och det lummiga/pittoreska försvann.

De har flera synpunkter på planförslaget och menar att förslaget med en gångtunnel och gångväg innebär både en ökad otrygghet och försämrad framkomlighet för koloniägare, räddningstjänst, färdtjänst med mera. Enligt polisen tenderar gångtunnlar att locka till sig kriminell verksamhet och skapa otrygghet. Sakägarna tar

också upp exempel på flera brott begångna i tunnlar. De menar att inbrottsrisken i kolonilotterna kommer att öka och att säkerheten och tryggheten för människor måste vara högsta prioritet.

De föreslår också andra förslag på passage mellan Annedal och den planerade stationen. En bro i den södra delen skulle ha fler fördelar. Den skulle innebära en tryggare och säkrare passage, man skulle passera en grönskande och välkomnande park (Lönnebergaparken) och man skulle slippa bygga en ramp då nivåskillnaden i det närmaste är obefintlig. För de boende i norra Annedal föreslås en attraktiv passage under brofäste så att deras promenad till och från stationen upplevs som positiv. Man ökar på detta sätt tillgängligheten till både södra och norra Annedal, samtidigt som koloniområdet bevaras.

Sakägare 10, kolonist (Outi Lammasaitta)

Sakägaren pekar på flera problem med den planerade tunneln och gångvägen. Dels påverkas minst två stugor och även andra tomter kommer riskera att få olika typer av intrång. Han ifrågasätter också att den befintliga bilvägen ska korsa den planerade gång- och cykelvägen och menar att det finns en stor risk att t.ex. barn kommer springandes ut ur tunneln. Han frågar också vad som kommer hända under vintertid när koloniområdet är stängt, är gångtrafikanterna tvungna att gå längs med koloniområdet?

Framkomligheten för såväl kolonister som t.ex. ambulans kommer att försämrats kraftigt om det inte går att kunna köra runt området i framtiden.

Vidare menar sakägaren att de stora upptagningsområdena i Annedal finns i den norra och den södra delen. Han ifrågasätter om det verkligen känns mer naturligt att gå in mot mitten av området och sen korsa koloniområdet, än att gå runt kolonilotterna norr eller söder om området. Att de som kommer att bo i det nya Solvallaområdet ska få en naturlig och rak väg in i Annedal ifrågasätter sakägaren. Han menar att det är mer troligt att målpunkterna istället ligger i city än i Annedal och att den föreslagna tunneln och gångvägen då inte skulle vara den närmsta vägen. Då är det närmare att gå mot busshållplatsen vid Bällstavägen och resa mot Sundbyberg.

Sakägaren menar också att han inte skulle våga gå i en tunnel under kvällstid om han skulle bo i Annedal.

Sakägare 11, kolonist (Lottie Filipsson)

Emotsätter sig alla planer på rivning av befintliga stugor. Sakägaren föreslår att befintlig väg närmast Bällstaån under Ulvsundavägen

eller befintlig väg inom koloniområdet som går bredvid gemensamma lokaler samt toaletter istället används som passage.

Sakägare 12, kolonist (Tommy Jönsson)

Är emot att det byggs en gångväg genom koloniområde och anser att det skulle förstöra mycket. En tunnel under vägen skulle vara en katastrof och sakägaren menar att det kan hända mycket otrevliga saker i tunnlar. En annan lösning som en bro borde gå att ordna utan att förstör koloniområdet eller att gå runt koloniområdet som idag.

Sakägare 13, kolonist (Gunilla Wrede)

Anser att området förstör genom att den en gång- och cykelväg placeras över Solvalla Koloni för att Annedalsborna ska få en så snabb genväg som möjligt. Sakägaren skriver att två stugor ska rivas, med anser att det blir i själva verket blir hela 6 stugor som kommer att påverkas av detta. Två riva och fyra stugor har gångvägen jämte sina stugor, samt en ramp som kommer att blockera en av stugorna helt. Därför är det mer lämpligt att göra gångvägar i södra och norra ändan av koloniområdet då det blir ingen lång omväg.

Sakägaren undrar hur sjuktransporter och räddningstjänst ska kunna ta sig runt området, om det är tänkt att de ska backa och om förslaget visats Brandmyndigheten. Vidare menar sakägaren att tunneln aldrig kan göras säker och att kvinnor aldrig kan känna sig säkra i en gångtunnel. Sakägaren arbetar natt och behöver ta sig genom tunneln under kvällstid och menar att hen inte är villig att utsätta sig för våldtäkt, personrån och misshandel. Det finns heller ingen som vill skicka sina barn in i en tunnel hur ljus och upplyst den än är och frågar sig om kvinnor alltid ska behöva gå långa omvägar för att undvika dessa tunnlar.

Slutligen anser sakägaren att det är mycket viktigt att bevara det svenska kulturarvet av våra koloniområden. Dessa hälsofrämjande oaser kan annars bli ett minne blott, när man river och bygger bort utan eftertanke.

Sakägare 14, kolonist (Mats Davidsson)

Yrkar avslag på den förslagna dragningen av gångväg från Annedal till hållplats Solvalla. Gångvägen kommer att skapa två smala återvändsgator, en i norr och en i söder. Detta innebär att angöringen till lotterna försvåras. Fordon kommer att behöva backa då vägmöjligheter på återvändsgatorna inte blir möjligt.

Tillgängligheten för utryckningsfordon försämras dramatiskt. Stugorna söder om gångvägen får en mycket sämre kontakt med det gemensamma servicehuset och lekparken. Att sätta grindar på varje

sida av gångvägen leder till ytterligare besvär och som sagt så området i två delar.

Solvalla Koloniområde är omtyckt av många Annedalsbor som brukar promenera inom området, den föreslagna gångvägen försvårar denna möjlighet. Under sommarhalvåret låses området mellan kl 21.00-06.00 och under vintern är området helt stängt. Detta för att minimera risken för inbrott och skadegörelse. Att inhägna bägge delarna av området var för sig anser de inte vara möjligt då många under sommarhalvåret i hög grad övernattar i stugorna och behöver tillgång till servicehuset.

Sakägaren menar att det finns ett stort samhällsvärde i att bevara så mycket som möjlig av de koloniträdgårdsområden som finns idag. Området har funnits sedan 1940-talet. Sakägaren anser att Stockholms stad bör ta sitt ansvar och gör sitt yttersta för att bevara området som det är idag.

Sakägaren påpekar att när Annedalområdet byggdes så användes ”intill ett pittoreskt koloniområde” som säljargument och menar att det är obegripligt att man i dagens samhälle bygger tunnel som hen anser inbjuder till personrån och i värsta fall våldtäktsöverfall vilket kan innebära att det blir en tunnel som ej används. Ett alternativ menar sakägaren hade varit att bygga en gångbro över både koloniområde och väg (då kan man utnyttja den nivåskillnad som finns idag. Ett annat alternativ är att lägga gångvägen ovanför området genom parken och hundrastgården som ligger där.

Sakägaren känner en stor oro att Staden förvandlar Solvalla koloniområde till ett spökområde som saktar förfaller (jämför med kolonistugorna vid Västra Skogen) och hoppas på ett reviderat byggförslag.

Sakägare 15, kolonist (Cina och Ola Karlsson)

Sakägarna är i grunden inte motståndare till utbyggnaden av tvärbanan, men kan inte förstå behovet av dra en matarväg igenom Solvalla Koloniområde. De menar att det går utmärkt att nå den planerade stationen vid Solvalla genom att använda den redan befintliga genomfarten under Ulvsundaleden längst Bällstaån. Alla borde tjäna på att behålla koloniområdet intakt då staden växer och våra grönområden försvinner. Koloniområdet nyttjas inte endast av oss som har stugor här, utan är också ett populärt promenadstråk för de boende i Annedal. Framkomligheten i området skulle begränsas betydligt enligt liggande förslag.

Övrig 1

Är kritisk mot gång- och cykelvägens placering och påverkan på koloniområdet och påminner om kolonirörelsens historia. Menar att

koloniområdet har en viktig funktion som ”grönt rum” med både pedagogiska inslag och spridningskorridor för växter och djur. Menar att den tunnel som finns redan idag vid Bällstån bör användas istället för att föreslå en tunnel samt gång- och cykelväg som klyver koloniområdet i två delar. Alternativt skulle en passage kunna byggas vid hundrastgården bredvid Lönnebergaparken. Personen frågar sig också om staden har planerat för cykel och bilparkering för de som ska resa med tvärbanan.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Flytt av gång- och cykeltunneln under Ulvsundavägen med passage över Solvalla koloniområdet.
- Införande av skyddsbestämmelser
- Upplåtelse av marken för tvärbanan med officialservitut

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gångtunnel Bällstavägen/Ulvsundavägen

För att få en gen koppling till den planerade Tvärbanan behövs en direktförbindelse till hållplatsen. Stadsbyggnadskontoret anser att gångtunnelns föreslagna placering i förhållande till Tvärbanans planerade hållplats innebär en optimal placering för att upptagningsområdet ska bli så stort som möjligt. Goda förbindelser mellan Solvalla och Annedal främjar dem som ska åka med Tvärbanan, men är också viktig för att ta sig till andra målpunkter som skola, förskola, arbetsplatser, service m.m. De befintliga kopplingarna mellan Annedal och Solvalla intill Bällstån och Bällstavägen kommer fortsatt vara viktiga för att knyta ihop stadsdelarna.

Staden har inte som avsikt att göra mer intrång i koloniområdet än vad gångstråket kräver enlighet med underlaget till detaljplanen. Stor vikt kommer läggas på gestaltningen av tunneln så den upplevs så trygg som möjligt. Det kommer vara fortsatt möjligt att ta sig runt koloniområdet till fots.

Passagen vid Lönnebergaparken har utretts men anses inte ha möjlighet att bli en attraktiv passage. Bron behöver 4,7 meter fri höjd över Ulvsundavägen vilket medför väldigt långa ramper på Solvallasidan. Detta innebär att kopplingen inte kommer upplevas som gen och att det blir svårt att få god tillgänglighet för personer med rörelsehinder.

Beträffande parkeringsplatser så finns inga planer att anlägga detta på koloniområdet. Ingen bilparkering planeras heller intill Tvärbanan. Möjligheterna att inrymma cykelparkering ska ses över i Solvalla samt på Dartanjangs gata.

Hur kör- och gångvägar inne i koloniområdet ska utformas med hänsyn till tillgänglighet med bil och ambulans samt trafiksäkerhet kommer studeras närmre i nästa skede.

Avstämning har gjorts med räddningstjänst angående åtkomst med brandbil. Åtkomst med ambulans och privatfordon kommer ses över i den fortsatta planeringen.

- Passagen vid Lönnebergaparken har utretts men anses inte ha möjlighet att bli en attraktiv passage. Bron behöver 4,7 meter fri höjd över Ulvsundavägen vilket medför väldigt långa ramper på Solvallasidan. Detta innebär att kopplingen inte kommer upplevas som gen och att det blir svårt att få god tillgänglighet för personer med rörelsehinder.
- Att utnyttja den befintliga vägen har utretts men anses inte ge en tillräckligt god koppling vidare in i Annedal.
- Den befintliga kopplingen mellan Annedal och Solvalla intill Bällstaån kommer fortsatt vara viktiga för att knyta ihop stadsdelarna, men för att få en gen koppling till den planerade Tvärbanan behövs en direktförbindelse till hållplatsen.
- Förutsättningarna för en brolösning är bristfällig då höjdskillnaden blir alltför stor mellan Kistagrenens hållplats Solvalla och den nivå där bron passerar med fri höjd över Ulvsundavägen.

Risk och säkerhet

För sträckan där Tvärbanan går parallellt med Ulvsundavägen har en separat riskanalys och en fördjupad utredning upprättats. Riskanalysen studerar olycksrisker förknippade med de farligt godstransporter som förekommer på Ulvsundavägen.

Resultatet av riskanalysen visar att risknivån är acceptabel. Den sammanvägda risken är mycket låg för både individrisk och samhällsrisk. Slutsatsen är att planerad användning och befintlig utformning av Ulvsundavägen inte föranleder några krav på ytterligare säkerhetshöjande åtgärder eller restriktioner än de befintliga.

När det gäller avåkning från Ulvsundavägen är befintligt väg-räcke klassat som katastrofsäkert, vilket betyder att det klarar ett fordon på 15 ton i 50 km/h i 90 graders påkörning utan att utböjas mer än 1,2 meter. Detta bedöms som tillräckligt skydd för att hindra

vägfordon från att nå spårområdet trots att den skyltade hastigheten är 70 km/h. En eventuell påkörningsvinkel är i de allra flesta fall långt under 90 grader. Något behov av ytterligare åtgärd bedöms inte föreligga.

Ulvsundavägens befintliga kantsten och dagvattensystemet minskar sannolikheten för att ett utsläpp av brandfarlig vätska lämnar vägbanan och rinner mot spårområdet. Det nya diket som bildas mellan vägbanan och Tvärbanans spår kommer dessutom förhindra ett eventuellt utsläpp som sprider sig utanför vägbanan att hamna inom spårområdet eller hållplatsområdet vid Solvalla.

Planbeskrivningen kompletteras med ovanstående uppgifter. Ursprångsskydd för spårområdet sker i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer.

I och med framdragningen av spårvägen har en ny masterplan för flygplatsen tagits fram av Swedavia. I en fördjupad riskutredning har riskkällorna identifierats och utretts. Identifierade riskkällor utgör inga risker som påverkar spårvägen. Inte heller transporter av flygbränsle till flygplatsen eller den planerade tankstationen vid korsningen Bällstavägen utgör någon risk för tvärbanan.

Möjligheten till räddningsinsatser under byggtid löses med avtal.

Detaljplanen medger att störningsskydd i form av stängsel kan uppföras. Behovet av störningsskydd kontrolleras innan banan driftsätts. Arbete pågår mellan Trafikförvaltningen, SLL, Luftfartsverket och Swedavia för att klarlägga behov av eventuella skyddsåtgärder för flygplatsområdet. Möjliga skyddsåtgärder är stängsel, justering av brusnivån, en ny mast samt åtgärder utifrån Luftfartsverkets egen riskanalys.

Planbeskrivningen kompletteras med trafikhöjande åtgärder vid plankorsningarna vid hållplatsen.

Buller

Syftet med att uppföra en hög bullerskärm inom flygplatsområdet är att förhindra spridning av markbuller till närliggande bostadsområde. Staden anser att bullerskärmen ska uppföras inom flygplatsområdet vilken är orsaken till bullerspridning då befintliga byggnader inom området rivs. Staden, Swedavia och Trafikförvaltningen har enats om att bullerskärmen ska stå på flygplatsidan. Swedavia har utifrån denna förutsättning tagit fram ett förslag som innebär att en ny 5,8 meter hög bullerskärm bestående av en stomme av containrar ska uppföras utmed flygplatsens arrendegräns för att begränsa bullerspridningen till

närliggande bostadsområden. För att minimera störningar för de boende under byggskedet kommer en temporär skärm, även den bestående av en stomme av containrar, att uppföras. Flytten av den temporära skärmen till dess permanenta läge beräknas ta en till två veckor. Under denna tid kommer ett glapp vad gäller skärmens bullerdämpande förmåga att uppstå eftersom det kommer att vara en förskjutning mellan skämdelarna. Bullernivåerna kommer att variera över tid under denna period och väntas ligga mellan en nivå helt utan skärm och en nivå med färdigbygg permanent skärm. Den förhöjda ljudnivån beräknas till mellan 4,2 dBA och 0,7 dBA. Swedavia har för både den permanenta och temporära skärmen sökt och erhållit bygglov.

Swedavia har även anmält förändringen enligt 1 kap. 11 § 1 st. miljöprövningsförordningen till miljöförvaltningen som 2019-04-23 godkände anmälan. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifterna ovan.

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om att det kan förekomma industribuller från likriktarstationer.

Översvämningsrisk

Dagvattenutredningen tar upp tvärbanans påverkan vid 100-årsregn, dessa konsekvenser finns även beskrivna i planbeskrivningen. Staden anser att ytterligare åtgärder inte behövs än de som beskrivs i dagvattenutredningen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Miljöförvaltningen och Trafikförvaltningen har efter granskningen kommit överens om hur miljö kvalitetsnormerna för vatten ska hanteras och beräknas.

Stängsel för inhägnad av Bromma flygplats

Swedavia är själva ansvariga för uppförande av skyddsåtgärder för deras verksamhet, detta är inget som kan säkerställas i en detaljplan.

Befintlig infrastruktur invid flygplatsen

Ledningssamordning har pågått under tiden sedan granskning där alla frågor som rör ledningar hanteras i avtal mellan parterna. Ombyggnad av annan infrastruktur under och efter byggskedet hanteras även det i avtal mellan parterna.

Kulturhistorisk värdefull miljö

Planförslaget beskrivet i planbeskrivningen, se sid 26, medger att samtliga byggnader inom planområdet ska rivas och inte flyttas varpå inga ändringar krävs i planbeskrivningen.

Övriga frågor

Synpunkten om att dagvattenmagasinet inte bör ha en öppen vattenyta har skickats vidare till trafikförvaltningen.

Säkerhetsavstånden från likriktarstationer har justerats i planbeskrivningen.

Den norra gång- och cykelrampen har infört på plankartan.

På plankartan har egenskapsbestämmelsen ”gräs” ersatts med ”vegetation” och utbredningen har justerats.

Samordning mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen för utbyggnaden av Mäljarbanan och Kistagrenen pågår. Detsamma gäller mellan staden och Trafikförvaltning för utbyggnaden av gång- och cykeltunneln under Ulvsundavägen.

Ett genomförandeavtal kommer att tecknas mellan staden och trafikförvaltningen innan detaljplanen antas.

Marken för tvärbanan kommer inte att upplåtas med officialservitut utan med avtalsservitut.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att inga synpunkter inkommit under samråd eller granskning som motsätter sig en utbyggnad av spårvägen och därmed Kistagrenen i sak. Däremot visar inkomna synpunkter ett motstånd mot den planerade gång- och cykeltunneln under Ulvsundavägen med passage genom Solvalla koloniområde. Stadsbyggnadskontorets bedömning är allmänhetens tillgänglighet till kollektivtrafik samt möjligheten att koppla samman stadens delar väger tyngre än bevarandet av enskilda kolonilotter.

Inkomna synpunkter i övrigt föranleder i huvudsak kompletteringar och justeringar av planbeskrivningen avseende risker vid Bromma flygplats och Ulvsundavägen samt bullerskydd vid Bromma flygplats. Genom att Miljöförvaltningen godkänt Swedavias anmälan om ändring av bullerskyddet vid Bromma flygplats anser kontoret att det inte föreligger någon risk för påtaglig skada på riksintresset. Kontoret bedömer därmed att detaljplanen är tillräckligt tydlig för att bemöta de frågor och osäkerheter som lyfts fram.

Med ovanstående ändringar genomförda föreslår stadsbyggnadskontoret att stadsbyggnadsnämnden godkänner

förslaget till detaljplan och lämnar över det till kommunfullmäktige för antagande.

Karin Norlander
planchef

Stefan Modig
stadsplanerare