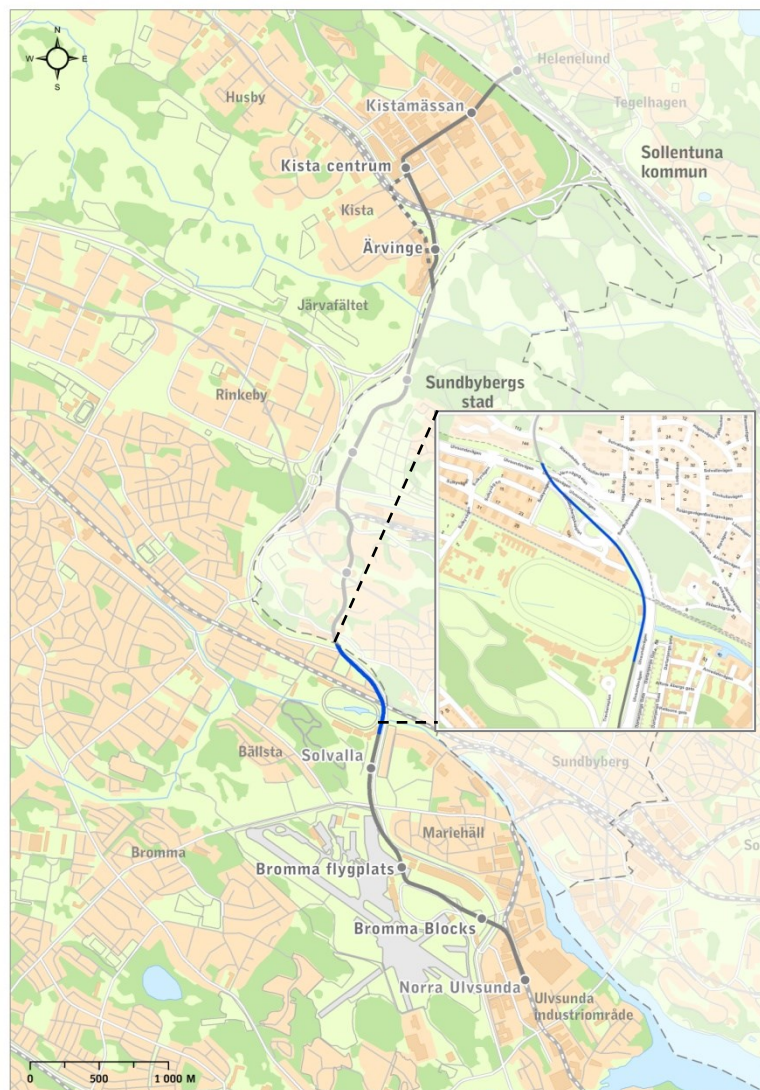


Planbeskrivning

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Sundbybergskopplet, del av fastigheten Bällsta 1:9 m.fl i stadsdelarna Bällsta, Bromsten, Dp 2016-07062



Stadsbyggnadskontoret

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

Kartan visar Kistagrenens dragning från Ulvsunda industriområde i söder till Helenelund (Sollentuna) i norr. Rutan illustrerar sträckan som behandlas i denna detaljplan.

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen hanterar sträckan mellan spårvägsbrons landfäste söder om Bällstaån och kommungränsen mot Sundbybergs stad. Detaljplanen ska möjliggöra för en utbyggnad av dubbelspår. En hållplats möjliggörs och den kan bli aktuell om en pendeltågsstation anläggs vid Solvalla. Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen eller Miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Se vidare på sid 21.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	11
Bakgrund	11
Områdesbeskrivning.....	11
Natur	12
Fornlämningar	12
Gator och trafik	12
Geotekniska förhållanden.....	13
Hydrologiska förhållanden	13
Störningar och risker	15
Planförslag	15
Största och minsta brohöjd.....	17
Gestaltning	18
Teknisk försörjning	22
Konsekvenser	22
Behovsbedömning.....	22
Gator, trafik och påverkan på övriga trafikslag.....	23
Stads- och landskapsbild	24
Natur	24
Mark och vatten	24
Buller och vibrationer	27
Elektromagnetiska fält	30
Risk och säkerhet	30
Störningar under byggtid	32
Genomförande	33
Organisatoriska frågor	33
Verkan på befintliga detaljplaner	34
Fastighetsrättsliga frågor	35
Ekonomiska frågor.....	36
Administrativa bestämmelser	36

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Bro för Tvärbanan Kistagrenen över Sundbybergskopplet* (Trafikförvaltningen 2017-01-17)
PM:et beskriver konsekvenser av reglering av olika brohöjder. PM:et är en sammanfattning av det som framgår av övriga utredningar.
- *PM Tvärbana Norr Kistagrenen – beskrivning av spårvägen och dess miljöpåverkan* (Trafikförvaltningen, 2015-05-25)
- *PM berörda torrläggningsföretag Tvärbanan Norr*, (Structor 2015-04-28)
- *PM Geoteknik* (Trafikförvaltningen, 2012-06-15)
- *PM Buller, vibrationer och stomljud* (Tyréns, 2016-03-30)
- *PM Beräkning av ljudnivå i kontor vid Solvalla, inkl bilagor bullerkartor* (Tyréns, 2016-12-14)
- *PM Profiljustering bro över Ulvsundavägen* (Tyréns 2016-11-01)
PM redovisar bullerberäkningar med avseende på föreslagen höjning av spårprofilen för Tvärbanans bro över Ulvsundavägen nära Solvalla.
- *PM Kulturmiljö och stadsbild* (Tyréns, 2015-12-08)
- *PM Vatten* (Structor, 2015-05-18)
- *Dagvattenutredning Program Tvärbanan Kista- och Solnagrenen* (Trafikförvaltningen, 2016-09-16) inkl. bilaga A, B, C, D
- *Kompletterande dagvattenutredning, detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen sträckan vid Sundbybergskopplet* (WSP, 2017-01-20)

- *PM Grundvatten* (Iterio, 2016-06-20)
- *PM Ras och skred* (Iterio, 2016-06-20)
- *PM Konfliktpunkter mellan tvärbanan och övrig infrastruktur* (Trafikförvaltningen, 2015-05-26)
- *PM Markföroreningar* (Iterio, 2015-10-19)
- *Bedömning av påverkan på ATG radiokommunikationer från Tvärbanan Kistagrenen* (Saab AB, 2016-04-29)
- *Riskbedömning avseende trafiksäkerhet för sträckorna i Norra Ulvsunda, längs Flygplatsinfarten till hållplats Bromma flygplats samt Solvallabron, Program Tvärbanan Kistagrenen* (Trafikförvaltningen, 2016-05-23)
- *PM Risk och säkerhet fördjupad utredning Tvärbanan Kistagrenen* (Brandskyddslaget, 2017-01-13, underlag till detaljplan utgåva 5) inkl. bilaga 1.
- *Komplettering risk och säkerhet Tvärbanan* (Brandskyddslaget, 2017-01-13)

Medverkande

Planen är framtagen av Stefan Modig på stadsbyggnadskontoret, tillsammans med plankonsulterna Tony Andersson och Astrid Fernström från WSP. Anne-Marie Wallbom är karttekniker. Avsnitt om genomförande har upprättats i samråd med Jonas Norberg, exploateringskontoret och Håkan Nord, lantmäterimyndigheten. Lovisa Strandlund har medverkat från trafikkontorets sida.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen omfattar sträckan från strax söder om Bällstaån till kommungränsen mot Sundbyberg i höjd med Sundbybergskopplet.

Inom planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med två spår på bro över Bällstaån, Mälarbanan samt Ulvsundavägen samt en eventuell framtida hållplats norr om Mälarbanan.

Utbyggnaden möjliggör en förlängning av spårvägen i Stockholm och är en viktig del i länets kollektivtrafikförsörjning. Spårvägen

ska binda samman de radiella stråken och öka kollektivtrafikerandet. Utförligare beskrivning av mål och syfte samt projektets övriga förutsättningar finns i den fördjupade förstudie som AB Storstockholms Lokaltrafik upprättade i juni 2011 samt i förstudiens huvudhandling från augusti 2011.

Förutom själva utbyggnaden av spåren skapas förutsättningar för spårtekniska anläggningar så som spårvägsbro, elinstallationer, kontaktledningar, teknikbyggnader samt uppförande av stödmurar.

En spårväg kan byggas med stöd av järnvägsplan enligt lag (1995:1946) om byggande av järnväg eller med stöd av detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kistagrenen kommer att planläggas enbart med detaljplan.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet är lokaliserat till stadsdelarna Bällsta och Bromsten. Planområdet omfattar ett område om ca 1 hektar. Detaljplanen omfattar ca 700 m spårväg på bro.

Totalt är Kistagrenen 8 km lång, omfattar 11 nya hållplatser och passerar genom kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Av Kistagrenens totala sträcka ligger fem km och sju hållplatser i Stockholm.

Huvuddelen av marken inom planområdet ägs av Stockholm stad. En mindre del är i privat ägo.



Kartan visar Kistagrenen inom Stockholms stad. Delen som planläggs i denna detaljplan är markerad i blått.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) beskrivs att Tvärbanan planeras att inom kort förlängas från Alvik mot Solna, med en förgrening i Ulvsunda till Kista och Ostkustbanan (Helenelund). Goda tvärförbindelser mellan stadskärnor är viktigt för deras framtida tillväxt och för att tvärförbindelser bidrar till ett mer effektivt resande.

Översiktsplan

I översiktsplanen anges en sträckning för Tvärbanan Kistagrenen som i stort sett överensstämmer med planförslaget. Kista centrum är utpekad som ändhållplats istället för Helenelund. Det tänkta planområdet är markerat som område för utbyggnad av trafikinfrastruktur.

Översiktsplanen pekar ut fyra stadsutvecklingsprinciper; fortsatt att stärka centrala Stockholm, satsa på attraktiva tyngdpunkter, koppla samman stadens delar och främja en levande stadsmiljö i hela staden.

Nationella mål

Generationsmålet och de 16 miljö kvalitetsmålen

Generationsmålet är det övergripande målet för svensk miljöpolitik och är beslutat av Sveriges riksdag. Generationsmålet innebär att till nästa generation överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Detta ska ske utan ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Utöver generationsmålet finns det 16 miljö kvalitetsmål. Dessa anger det tillstånd i den svenska miljön som det nationella miljöarbetet ska leda till. Miljö kvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen har under detta övergripande mål ställt upp ett hänsynsmål och ett funktionsmål. Funktionsmålet syftar till tillgänglighet och hänsynsmålet till säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemet ska samtidigt vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Inom ramen för målet ska bland annat följande uppnås:

- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Stockholms läns landsting

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Stockholms läns landsting, bedrev fram till 2001 ett samlat arbete med en förstudie för hela Tvärbana Norr (Solna- och Kistagrenarna) i samverkan med de berörda kommunerna Stockholm, Sundbyberg, Solna och Sollen-tuna. Sedan 2012 bedrivs utrednings- och planeringsarbetet av Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. Efter ett tidigt samråd med allmänhet, berörda kommuner och organisationer kom Solnagrenen att prioriteras. Därefter gjordes ett flertal studier av möjliga sträckningar för Kistagrenen. Förstudiearbetet startade 2008 och färdigställdes 2011. Senare samma år (30/8) godkändes förstudien av landstingets trafiknämnd. Förstudie-arbetet visar att det är motiverat att bygga ut Tvärbanan med en Kistagren både för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och för att åstadkomma en ekonomiskt effektiv kollektivtrafik.

Arbetet med en fördjupad förstudie startade i slutet av 2011 och godkändes av landstingets trafiknämnd den 11 mars 2014. Den 13 maj 2014 beslöt landstingets trafiknämnd att få följande belyst:

- Hur Kistagrenen på ett bättre sätt kan smälta in i stadsbilden.
- Undersöka möjligheterna att kostnadseffektivisera spårvägsutbyggnaden
- Arbetet tillsammans med berörda kommuner skulle påbörjas och eventuella järnvägsplaner tas fram i syfte att möjliggöra byggstart 2016.
- Erforderliga avtal skulle tecknas med kommunerna före landstingets trafiknämnd fattade beslut om genomförande och anskaffning.

Utbyggnaden av Kistagrenen ska bidra till ett attraktivt kollektivtrafiksysteem i Stockholmsregionen. Med det menas att kollektivtrafiken är:

- Tillgänglig – hållplatserna ska vara enkelt nåbara, lätta att orientera sig till och bytespunkterna effektiva och ändamålsenliga. Hållplatser, angöringar och skyltning ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Snabb, effektiv och stadsmässig – genom sträckningsoptimering och att spårvagnen ges prioritet i trafiken. Medveten planering ska minska barriäreffekter.

- Trygg och säker – genom medveten utformning av hållplatser, fordon och trafikmiljöer.

Den 3 juni 2014 beslutades att bron genom handelsområdet Bromma Blocks skulle genomföras.

Den 13 oktober 2015 beslutade landstingets trafiknämnd om medel för planeringen av Kistagrenen genom ett förnyat inriktningsbeslut.

Den 22 november 2016 beslutade landstingsstyrelsen att föreslå landstingsfullmäktige att godkänna genomförandebeslutet för Kistagrenen.

Detaljplan

Inom planområdet gäller detaljplan PL5681A och Apl BROM-155. Båda ligger söder om Mälarbanan. Större delen av planområdet är inte detaljplanelagt. Mer information om planens påverkan på befintliga planer finns att läsa på sidan 36.

Riksintressen

Inom planområdet utgör Mälarbanan riksintresse för kommunikation.

Strandskydd

Område med strandskydd berörs inte. Ballstaåns stränder har inget strandskydd. Planområdet ligger längre bort från Mälaren än vad strandskyddet sträcker sig.

Intilliggande pågående planarbete

Planområdet tangerar ett område där planarbete pågår:

- *Dnr 2012-17035* Planprogram för Solvallaområdet, syftet är att undersöka möjligheterna att bygga bostäder och verksamheter.
- *Dnr 2013-20059* Detaljplan för utbyggnaden av Mälarbanan, sträckan mellan Sundbybergs kommungräns och Spånga. Detaljplanen var utsänd för samråd under senhösten 2016.

Kommunala beslut i övrigt – Stockholmsöverenskommelsen

I 2007 års Stockholmsöverenskommelse finns Tvärspårväg Kista med. Den beskrivs som en tvärbana mellan Ulvsunda och Kista och det omnämns att den ingår i de ursprungliga tvärbaneutbyggnaderna och i RUFS.

Förutsättningar

Bakgrund

Tvärbanan är benämningen på den spårväg som kopplar samman Hammarby sjöstad – Alvik – Sundbyberg – Solna i en båge. Den ger byten till tunnelbana, pendeltåg och buss utan att passera Stockholm city. Tvärbanan byggdes ut mellan Gullmarsplan och Alvik 2000 och 2002 förlängdes spårvägen från Gullmarsplan till Hammarby sjöstad. Tvärbanan förlängdes norrut från Alvik till Solna Station 2014.

Sedan 1 januari 2013 är det möjligt att bygga ut spårväg utan att upprätta järnvägsplan. Trafikförvaltningen har beslutat att bygga ut Kistagrenen enbart med stöd av detaljplan.

Spårutbyggnaden berör ett antal befintliga detaljplaner i Stockholm. För hela projektets genomförande krävs att Stockholms stad upprättar detaljplaner som ger utrymme för spårvägen. Sträckan via handelsområdet Bromma Blocks regleras i detaljplan dnr 2004-14499.

Områdesbeskrivning

Kistagrenens sträckning går i huvudsak på eller intill befintlig infrastruktur och passerar ett varierat stadslandskap. Nedan följer en beskrivning av stadsdelarna Bällsta och Bromsten som spårvägen passerar i denna detaljplan.

Bällsta

Bällsta består i huvudsak av småhusbebyggelse. Vidare återfinns Solvalla travbana, som anlades på 1920-talet, med tillhörande markparkering. Intill travbanan ligger Solvallaskogen och söder om småhusbebyggelsen, mot Eneby och Bromma kyrka, ligger Sundby friområde.

Bromsten

Bromsten består framför allt av villa- och småskalig bebyggelse samt en del industrier. De östra delarna av Bromsten domineras av infrastruktur, med Mälarbanan och Ulvsundavägen.



Illustrationen visar stadsdelarna som Kistagrenen passerar.

Natur

Planområdet går uteslutande genom stadsbebyggelse. Med undantag för Bällstaån, som Kistagrenen passerar där Mälarbanan korsas på bro, återfinns inga skyddade arter eller höga naturvärden inom planområdet.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet och i närområdet finns relativt få fornlämningar.

Gator och trafik

Biltrafik, vägar och gator

Längs med Solvalla och vidare norrut utgör Ulvsundavägen en stor trafikled, med 40 000 fordon/dygn. Ulvsundavägen binder

samman Stockholms centrala delar med bland annat väg E18 och Sundbyberg. Precis norr om Mälarbanan på Ulvsundavägen finns Sundbybergskopplet som utgör en in- och utfart till Sundbyberg via Rissneleden och Järnvägsgatan.

Gång- och cykeltrafik

Utmed Ulvsundavägen, norr om Bällstaån, saknas idag en tydlig koppling för gång- och cykel mellan Stockholm och Sundbyberg.

Kollektivtrafik

Området mellan Solvalla och kommungränsen mot Sundbyberg trafikeras av busslinje 155 Brommaplan-Akalla.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet går över Bällstaåns dalgång. Jordarna består generellt av fyllning ovan lera som underlagras av friktionsjord och berg. Fyllningen består i huvudsak av sand och grus med inslag av silt och lera. Den underlagrande friktionsjordens lagringstäthet bedöms som fast.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Området kring Bällstaån ligger inom riskområde för att bli översvämmat vid ett högt vattenstånd i Mälaren och vid intensiva regn.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Sveriges vattenmyndigheter fastställde år 2009 miljö kvalitetsnormer (MKN) för landets samtliga vattenförekomster. Målet är att säkra en god vattenkvalitet. Inom planområdet finns endast en ytvattenförekomst; Bällstaån (SE 658718-161866). Vatten från Bällstaån leds vidare till Bällstaviken, en del av Ulvsundasjön som i sin tur är en del av Mälaren. Ulvsundasjön kommer i framtiden att bli en egen vattenförekomst. Idag är den ekologiska statusen i Bällstaån otillfredsställande och den kemiska statusen uppnår ej god status beroende på ett antal miljögifter (VISS augusti 2016). Enligt vattenmyndighetens förslag till nya miljö kvalitetsnormer ska Bällstaån uppnå en god ekologisk status 2027. Den kemiska ytvattenstatusen ska vara god med tidsfrist till 2021 för ett antal förorenande ämnen samt mindre stränga krav för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Under 2015 togs ett förslag till lokalt åtgärdsprogram fram för Bällstaån som framför allt rör Stockholms stad. Det visar att en

stor del av föroreningsbelastningen på Bällstaån kommer från dagvattnets innehåll av näringsämnen och miljöfarliga ämnen. För att god ekologisk och kemisk status ska kunna uppnås behöver bland annat tillförseln av fosfor, zink, ammoniak benso(b)-fluoranten, benso(g,h,i)perylene och PFOS minska.

Markavvattningsföretag

PM – berörda torrlägningsföretag Tvärbanan Norr redogör för planområdets eventuella påverkan på markavvattningsföretag. Ett markavvattningsföretag ligger inom området för eller i anslutning till planområdet; *Sänkning av Spångaån och torrläggning av mark tillhörande Kelvesta, Värsta, m.fl.* år 1920. För sänkningen av Bällstaån är företagets utbredning osäker. Utredningen redovisar att spårvägen inte kommer att påverka torrlägningsföretaget på ett sådant sätt att man behöver inleda någon omprövning av företaget.



Markavvattningsföretaget *Sänkning av Spångaån och torrläggning av mark tillhörande Kelvesta, Värsta, m.fl.*

Dagvatten

Från planområdet leds dagvattnet i huvudsak via dagvattenledningar med utlopp i Bällstaån. Söder om Bällstaån vid befintlig väg- och parkeringsyta avleds dagvatten till dagvattennätet. Mellan Bällstaån och Mälarbanan rinner dagvattnet på ytan till Bällstaån och norr om Mälarbanan infiltrerar den mesta nederbörden.

Bällstaåns avrinningsområde är 39,3 kvadratkilometer. Tvärbanan Kistagrenen utgör ca 0,5 promille av Bällstaåns avrinningsområde.

Enligt stadens strategi för hur en hållbar dagvattenhantering ska uppnås, ska föroreningar i dagvatten i första hand begränsas genom att undvika användandet av miljöfarliga ämnen i den yttre

miljön och i de fall de förekommer ska spridning till dagvattnet begränsas genom åtgärder vid källan. Förutom att dagvattenhanteringen ska leda till förbättrad vattenkvalitet i stadens vatten ska hanteringen vara robust och anpassad efter förändrade klimatförhållanden. Dagvatten ska även i större utsträckning ses som en resurs för att skapa mervärden i staden.

Grundvatten

Inom planområdet bedöms grundvattenytan påträffas strax under befintlig markyta.

Störningar och risker

Planområdet korsar Ulvsundavägen som är primär transportled för farligt gods. Även på Mälarbanan transporteras farligt gods.

Spårväg kan störa omgivande miljö då den ger upphov till buller och vibrationer. Den dominerande källan till buller från spårväg är det rulljud som skapas vid kontakten mellan hjul och räl. Andra källor kan exempelvis vara kurvskrik och stomljud. Under bygg- och driftskedet av en spårväg kan det också uppstå situationer som innebär en risk för såväl omgivande byggnader och anläggningar som allmänhet och passagerare som korsar spårvägen. Nulägesbeskrivning och förslagets konsekvenser avseende risk, buller och vibrationer m.m. beskrivs i avsnittet om konsekvenser.

Planförslag

Övergripande

En utbyggnad av Kistagrenen i Stockholms stad är en del av hela sträckans utbyggnad mellan Ulvsunda industriområde i söder (Stockholms stad) till Helenelund (Sollentuna kommun) i norr. Kistagrenen är totalt 8 km lång och passerar kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Längs med sträckan möjliggörs 11 hållplatser. En resa mellan Alvik och Helenelund beräknas ta 23 minuter. En ny spårvagnsdepå planeras i Sundbyberg.

Målpunkter som Kistagrenen passerar är:

- Handelsområdet Bromma Blocks
- Bromma flygplats
- Solvalla arena
- Bostadsområdet Annedal och Solvallaområdet, där planprogram för bostads- och verksamhetsutveckling är under framtagande. Möjlighet till byte till buss på Bällstavägen
- Rissne, Sundbyberg, med byte till tunnelbana
- Stora Ursvik, Sundbyberg

- Järvafältet tillgängliggörs med kollektivtrafik via hållplats Norra Ursvik, Sundbyberg
- Ärvinge
- Kista centrum, med byte till tunnelbana och buss
- Helenelund, Sollentuna, med byte till pendeltåg och buss

En utgångspunkt i planläggningen av Kistagrenen har varit att anpassa spåren till befintliga miljöer så att intrången blir så skonsamma som möjligt. Ytterligare en utgångspunkt har varit att spårvägen ska gestaltas så att den upplevs som ett naturligt inslag i stadsbilden och utgör ett tillskott till stadsutvecklingen där den möjliggör att områden sammankopplas snarare än att avskärma och utgöra en barriär.

Planområdet

Detaljplanen omfattar en del av sträckan inom Stockholms stads gränser. Den möjliggör utbyggnad av två nya spår som i huvudsak planeras på eller intill befintlig infrastruktur, samt ett hållplatsläge. Utöver detta möjliggörs en ombyggnad av gång- och cykelförbindelsen under broarna i höjd med Bällstaån.

Planområdet börjar strax söder om Bällstaån vid landfästet för den planerade bron. Bron planeras gå parallellt med Ulvsundavägen över Bällstaån och Mälarbanan och korsar sedan Ulvsundavägen för att slutligen landa i Sundbyberg. Planområdets norra gräns utgörs av kommungränsen mot Sundbyberg.

Utbyggnaden av Kistagrenen ska göras med hänsyn till Mälarbanans utbyggnad till fyra spår. En hållplats på spårvägen möjliggörs men blir aktuell först när en eventuell pendeltågsstation byggs i framtiden. Under bron i anslutning till Sundbybergskopplet placeras ett teknikhus. Angöring till detta sker via Sundbybergskopplet.

TECKENFÖRKLARING

-  Befintlig byggnad som bevaras
-  Planerad byggnad / Utvecklingsområde
-  Makadam, spårområde
-  Grusgräs, spårområde
-  Strail, spårområde
-  Gräs, spårområde
-  Grönyta
-  Ångsvegetation
-  Gångyta
-  Väg
-  Asfalt, spårområde
-  Markbetong, spårområde
-  Hållplats
-  Gångpassage
-  Torg, spårområde
-  Torgyta
-  Tunnelmynning
- Synliga stödmurar och trågväggar:
 -  vända in mot spår
 -  vända ut från spår
- Avgränsningar (se s. 17-20):
 -  Räcke
 -  Häck med stängsel
 -  Stängsel
- Kontaktledningsstolpar, för typer se s. 51-53.

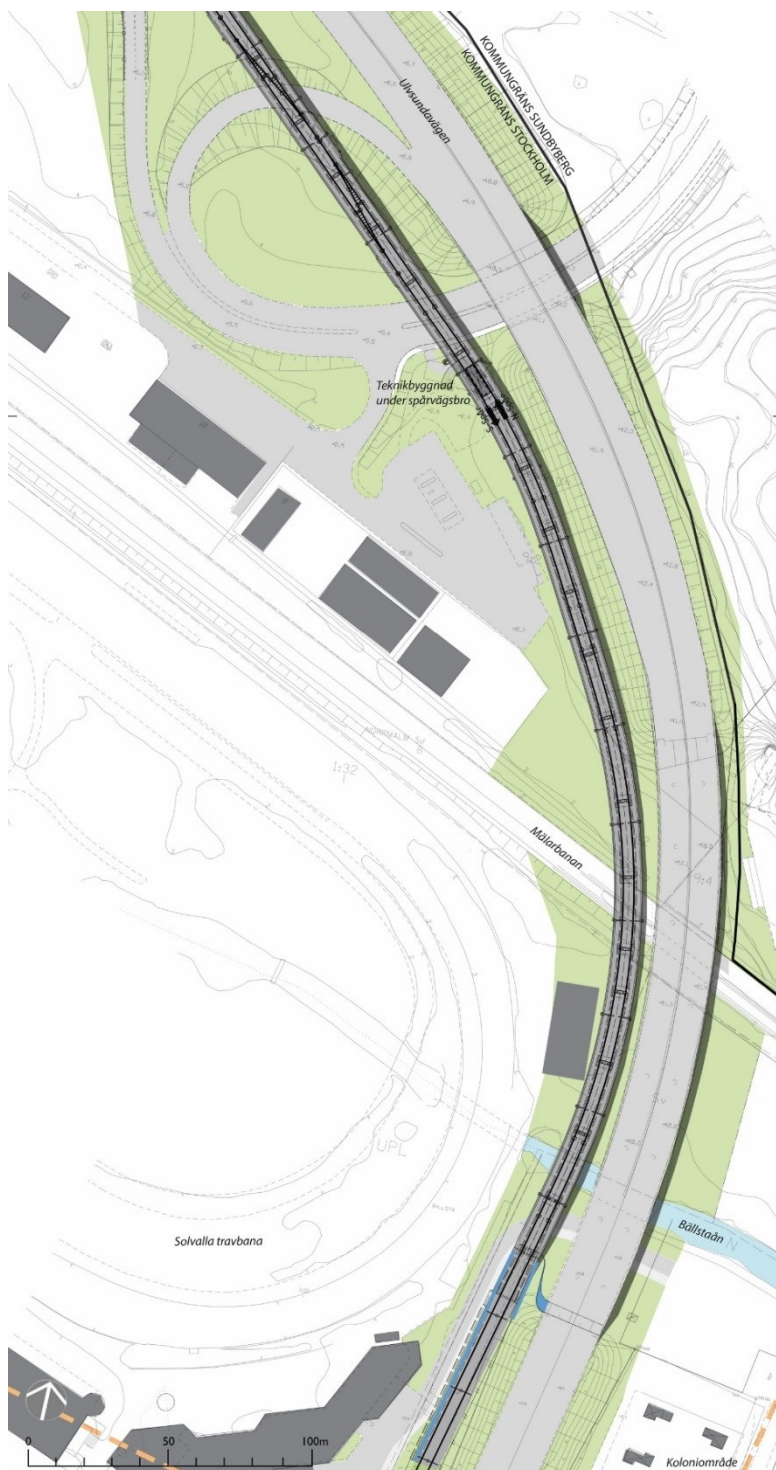


Illustration över Kistagrenen vid Solvalla och Sundbybergskopplet, södra delen av planområdet.

Största och minsta brohöjd

Bron vid Sundbybergskopplet regleras med ”minsta respektive största höjd för rälsöverkant (rök)”. Största skillnaden mellan minsta och största höjd för rälsöverkant kommer att vara 1,2 meter där spårvägsbron går över Ulvsundavägen.

Anledningen till att brohöjden regleras flexibelt är att kommande byggentreprenör ska ges frihet att välja konstruktionslösning. Bron kan utformas som en ren betongbro eller en så kallad samverkansbro där brons bärande del är i stål och plattan i betong. En betongbro har normalt lägre brohöjd och tätare avstånd mellan brostöden än en samverkansbro. Höjdrestriktioner vid passage över Mälarbanan och Ulvsundavägen påverkas inte.

Det finns områden som är mindre lämpliga att placera brostöden på, framför allt i anslutning till Bällstaån, Mälarbanan och Ulvsundavägen. Illustration nedan redovisar var bropelarna inte bör placeras.

I några fall ger betongbro och samverkansbro olika konsekvenser och dessa fall beskrivs i avsnittet Konsekvenser nedan.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram för Kistagrenen har tagits fram. Programmet redovisar spårvägens och dess anläggningars gestaltungs- och utformningsprinciper. Utgångspunkt i arbetet med gestaltningen är att spårvägen ska utformas på ett stadsmässigt sätt genom att anpassas till befintliga miljöer och att i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön utan att utgöra en barriär.



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

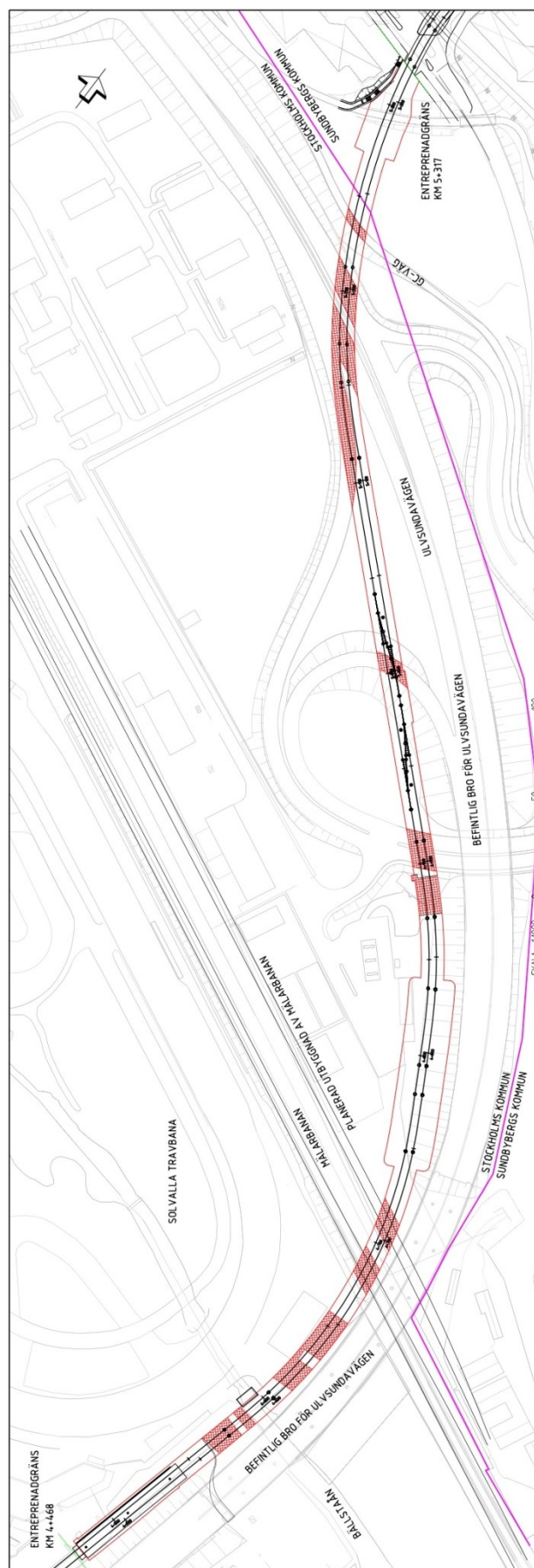


Illustration över platser inom planområdet där brostöd inte bör placeras (röda markeringar)

Bro

Kistagrenen omfattar långa bansträckningar på eller längs konstruktion så som bro eller stödmur. Dessa byggnadsverk utgör därför en viktig del av linjens identitet. Enligt gestaltungsprogrammet är det viktigt att en anpassning görs till respektive plats.

Broarna föreslås utformas med en enkel konstruktion med relativt kort spännvidd. Brosektionen är enkel medan stöden föreslås utformas mer uttrycksfulla och ändrar karaktär beroende på stödets höjd.

Med en samverkansbro kan spännvidden ökas något och eventuellt kan det bli något färre brostöd än vid betongbro. Gestaltningen utformas utifrån samma princip oavsett konstruktionslösning och helhetsintrycket följer kraven i gestaltungsprogrammet.



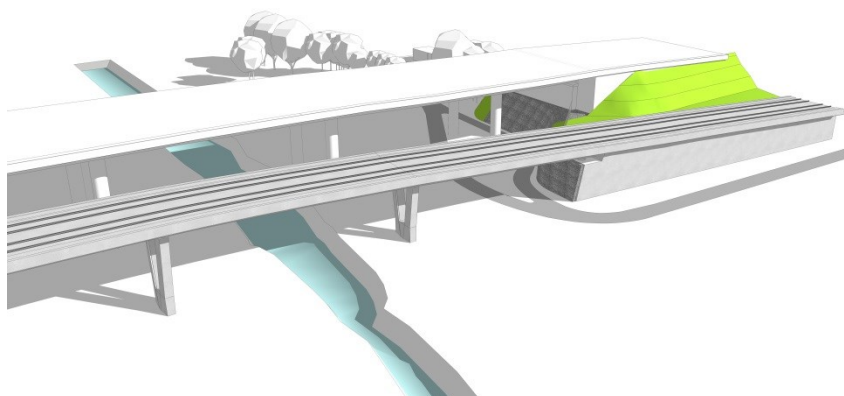
Princip för betongbro på stöd; sektion och perspektiv

Landfästet vid Bällstaån

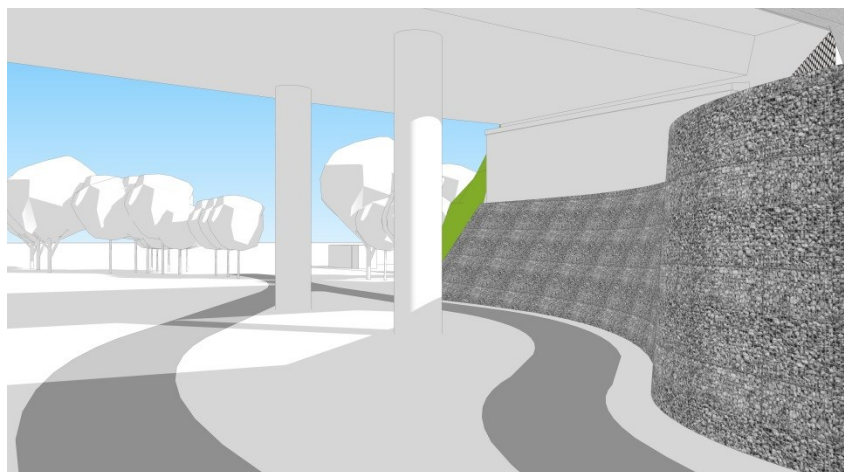
I höjd med Ulvsundavägens landfäste för bron över Bällstaån föreslås även den nya spårvägsbrons landfäste att placeras. Detta

är något förskjutet jämfört med Ulvsundavägens landfäste. Här finns idag en passage mellan Annedal och Solvalla som nyttjas av gående och cyklister men även för transporter till- och från Solvalla koloniområde. I samband med byggnationen av den nya spårvägsbron föreslås passagen att byggas om för att öka tryggheten och säkerheten för dem som rör sig under broarna.

Förslaget på utformning innebär att ett element i till exempel sten eller glas med svepande form och variation i lutning bildar övergång mellan gc-stråk och landfäste för vägbro och spårvägsbro vilket innebär att skrymslen och oöverblickbara ytor täcks in. Dessutom kan effektbelysning fällas in i konstruktionen. Den svepande formen gör gång- och cykelrörelsen runt landfästet mer naturlig och sikten förbättras. Elementet ska bidra till att platsen under broarna upplevs som en trygg, omhändertagen och intressant miljö.



Perspektiv landfäste spårvägsbro vid Bällstaån



Perspektiv landfäste spårvägsbro vid Bällstaån

Teknisk försörjning

Spårvägens anläggningar

För att tekniskt försörja Kistagrenen uppförs fyra likriktarstationer kombinerade med teknikhus och åtta separata teknikhus varav ett ligger inom planområdet och är placerat under bron söder om Sundbybergskopplet.

Teknikhuset gestaltas i enlighet med övrig utrustning som hör till spårvägen. Tre av fyra fasader kläs med perforerad metall i samma mörkgrå kulör som kontaktledningsstolpar och hållplatsutrustning. En gavel på varje teknikbyggnad kläs inte, utan lämnas i betong. Beroende på plats ges betongväggen olika struktur med betongmatris.

Ledningar

Inom planområdet förekommer underjordiska ledningar och kablar. I samband med utbyggnaden kan ett antal av dessa behöva läggas om och/eller flyttas. Målsättningen är att korsande ledningar och längsgående självfallsledningar i största möjliga utsträckning ska ligga kvar.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen (2010) 4 kap. 34 § eller Miljöbalken 6 kap. 11 § att en miljöbedömning behöver göras. Underlag till behovsbedömningen har inhämtats från Stockholms stadsmuseum, miljöförvaltningen samt Storstockholms brandförsvaret och har samrått med länsstyrelsen, Sollentuna kommun och Sundbybergs stad.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att spårvägens övergripande påverkan på omgivningen avseende intrång, naturmiljö och buller blir begränsad. Specifikt vid Sundbybergskopplet får spårvägen stor påverkan på stadsbilden genom den långsträckt brokonstruktion som tillkommer, men detta bedöms inte medföra några negativa konsekvenser.

Utbyggnaden av Kistagrenen kommer medföra ett flertal positiva effekter. Spårvägen ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och länet. En utbyggd kollektivtrafik gynnar vanligtvis även kvinnor, barn och socialt utsatta grupper. Det innebär att Kistagrenen kan bidra till att uppfylla funktionsmålet för jämställdhet i de nationella transportpolitiska målen. Kistagrenens utbyggnad bidrar till att minska användningen av fossila bränslen vilket ingår i det nationella miljö kvalitetsmålet om att begränsa miljöpåverkan.

De frågor som studerades inför samrådet finns sammanställda i den till planen underliggande *PM Tvärbana Norr Kistagrenen – beskrivning av spårvägen och dess miljöpåverkan*. Promemorian är i sin tur baserad på ett antal underliggande PM. Inför granskningen har fördjupade utredningar tagits fram. De trafikala konsekvenser samt miljöfrågor som har betydelse för projektet och redovisas i planbeskrivningen är:

- Gator och trafik: avseende påverkan på övrig trafik; gång- och cykelvägnätet, biltrafikvägnätet samt övrig kollektivtrafik
- Stads- och landskapsbild
- Mark och vatten
- Buller och vibrationer
- Risk och säkerhet: avseende risker från transporter av farligt gods och riskfylld verksamhet. Risker kopplade till spårbunden trafik
- Miljökonsekvenser under byggtid

Följande avsnitt belyser Kistagrenens påverkan på ovanstående och lyfter fram huvuddragen och slutsatserna i de underliggande PM som tagits fram.

Gator, trafik och påverkan på övriga trafikslag

Bällsta och Bromsten

Kistagrenen går på bro över Mälarbanan och Ulvsundavägen och påverkar inte övriga trafikslag som kommer att passera fritt under bron. Fri höjd över Mälarbanan är 6,7 meter och fri höjd över korsande vägar är 4,7 meter. Placeringen av broarna samordnas med utbyggnaden av Mälarbanan.

Under Ulvsundavägen vid Bällstaåns södra strand kommer den befintliga passagen ges en ny utformning för att säkerställa en trygg och säker miljö.

Stads- och landskapsbild

Kistagrenen korsar Mälarbanan och Ulvsundavägen norr om Solvalla på bro. Spårvägen medför stor påverkan på omgivande område då den blir ett påtagligt inslag i stadsbilden. Dock bedöms detta inte medföra några negativa konsekvenser, då området redan idag domineras av infrastruktur och spårbron således överensstämmer med områdets karaktär. En hög kvalitet på gestaltningen av spårområde, hållplats, teknikbyggnader och andra anläggningar, i enlighet med gestaltungsprogrammet, är dock av stor vikt.

Brostöd och brokonstruktionen utformas utifrån samma princip oavsett om det är en betongbro eller samverkansbro. Resultatet och helhetsintrycket ska följa kraven i gestaltungsprogrammet.

Natur

Spårsträckan i Stockholms stad går framförallt genom stadsbebyggelse, på eller invid befintlig infrastruktur och påverkan på naturvärden är därför liten. Naturmiljön kring Ballstaån påverkas inte av den planerade spårvägsbron.

Mark och vatten

Förorenad mark

Inom planområdet är marken klassad som område med hög risk för föroreningar på grund av områdets verksamheter och resultat från tidigare genomförd provtagning i Bromstens industriområde. Vid hög risk bör kompletterande markundersökningar utföras där schakt för bropelarna planeras och vid låg risk tas verifierande provtagningar. Detta för att tidigt planera för och säkerställa att eventuella förorenade massor hanteras och klassificeras på ett korrekt sätt. Lämpliga åtgärder ska vidtas under byggtiden för att förhindra spridning och exponering av förorenad mark.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Ballstaån har under en lång tid tagit emot mycket föroreningar via dagvatten, vilket är den dominerande orsaken till att vattnet har dålig kvalitet. Vid sidan av föroreningar är även näringstillförsel samt reglering av vattenflödet avgörande för klassificeringen av en vattenförekomsts ekologiska status. Vattenkvaliteten kommer att behöva förbättras för att uppnå miljö kvalitetsnormerna (MKN). Ballstaåns avrinningsområde är 39,3 kvadratkilometer. Tvärbanan Kistagrenen utgör ca 0,5 promille av Ballstaåns avrinningsområde.

Kompletterande renings- och fördröjningsåtgärder föreslås vilka utgörs av ytlig avledning av dagvatten från broplanet till vegetationsklädda svackdiken eller översvämningssytor innan infiltration/perkolation. Föreslagna åtgärder innebär en god flödesfördröjning som gör att framtida flöden minskar jämfört med dagens situation.

Utrymmet under brokonstruktionen nyttjas för olika ändamål, exempelvis av- och påfartsramper, spårområde för Mälarbanan, Ballstaån, brostöd och annan. En översiktlig bedömning är att det totalt finns mellan 2 000 och 3 000 m² mark tillgänglig för eventuella reningsåtgärder. Om man låter vatten dämna till ett genomsnittligt vattendjup på 0,1 m, behöver ca 620 m² tas i anspråk för reningsåtgärder. Anpassning till omgivande mark och övriga landskapsåtgärder gör att en total yta i storleksordningen 1 000 m² bedöms nödvändig. Placering samordnas med brostödens och stuprörens placering, samt markens beskaffenhet och topografi.



Exempel gräsklätt infiltrationsstråk. Källa Stockholms dagvattenhantering riktlinjer 2016

Med kompletterande reningsåtgärder kan halterna av i stort sett samtliga föroreningar minska mot nuläget. Mängdmässigt minskar belastningen för samtliga studerade ämnen utom kväve, koppar, kadmium och nickel. Kvävehalterna är i princip oförändrade. Beräkningarna för BaP bedöms som omöjliga att dra slutsatser utifrån.

Beräkningarna visar att såväl halter som mängder av de ämnen som påverkar enskilda kvalitetsfaktorer som legat till grund för bedömningen av ekologisk och kemisk vattenstatus i Bällstaån minskar (fosfor, zink och kvicksilver). Planerade åtgärder bidrar därmed till arbetet att uppnå god ekologisk status i Bällstaån i och med att reduktionen av fosfor som är den enskilt viktigaste parametern är betydande och väl i nivå med vad vattendraget behöver. Det finns inte heller någon risk att kvicksilver som är klassad i sämsta tillståndsklass försämras ytterligare.

Föreslagna lösningar lever också upp till de krav som följer av Stockholms stads dagvattenstrategi och tillhörande riktlinjer.

Planen bidrar inte till att försämra den redan ansträngda situation som råder i det allmänna dagvattenätet i samband med höga vattennivåer i Bällstaån/Mälaren. Tvärtom kommer i dag anslutna ytor att kopplas bort och framtida dagvatten från spårvägen hanteras huvudsakligen i system som är separerade från det allmänna systemet.

På plankartan vid brons södra landfäste kompletteras x-området med en egenskap ”n” med lydelsen ”ytor för dagvattenhantering får finnas”. Även användningen GATA kompletterats med samma lydelse.

Översvämning och erosion

Området kring Solvalla och där Kistagrenen korsar Bällstaån på bro ligger inom riskområde för översvämning vid ett högt vattenstånd i Mälaren och vid intensiva regn. Mälaren är en reglerad sjö och en ny reglering bedöms kunna bli aktuell kring år 2022. Även om en ny reglering innebär en minskad risk för översvämning från Mälaren är högvattennivån en aspekt som måste beaktas vid anläggande av spårvägen. Där Tvärbanan går på bro över Bällstaån ligger spåren över högsta beräknade nivå för Mälaren varför spårens brukbarhet inte bedöms påverkas av höjd vattennivå i Mälaren.

Ökad nederbörd och extremväder har liten påverkan på stabiliteten för planerad anläggning. Det som dock kan påverka är erosion. Tvärbanan utformas väl dränerad och med flacka erosionsskyddade slänter för att minimera riskerna för erosion. Där sättnings- eller stabilitetsrisker föreligger kommer förstärkningsåtgärder att vidtas. Dessa är främst lastkompensation med lättfyllning och stabilisering med kalkcementpelare. Brostöd grundläggs på pålar eller plattgrundläggs på fastlagrad friktionsjord eller berg. För

planerade brostöd kommer även djupare schakter i byggskedet att erfordras.

För att säkra Tvärbanans brostöd över tid kommer permanenta sponter att installeras för planerade brostöd i anslutning till Ballstaån. Dessa kvarlämnas efter att schakt och återfyllning färdigställts. Detta för att säkerställa att eventuell erosion i Ballstaån inte påverkar brostödens grundläggning.

Grundvatten

Då schakt endast kommer att utföras i lerans övre delar finns ingen risk för grundvattenpåverkan i byggskedet. Samtliga brostöd där risk för stabilitet eller grundvattenpåverkan finns kommer att utföras inom spont. Där grundläggning av brostöd under grundvattennivån sker kommer det att utföras med tätkaka för att undvika grundvattenpåverkan.

Spårvägsbron anläggs inom översvämningsområde och är därmed tillstånds- eller anmälningspliktig vattenverksamhet.

Buller och vibrationer

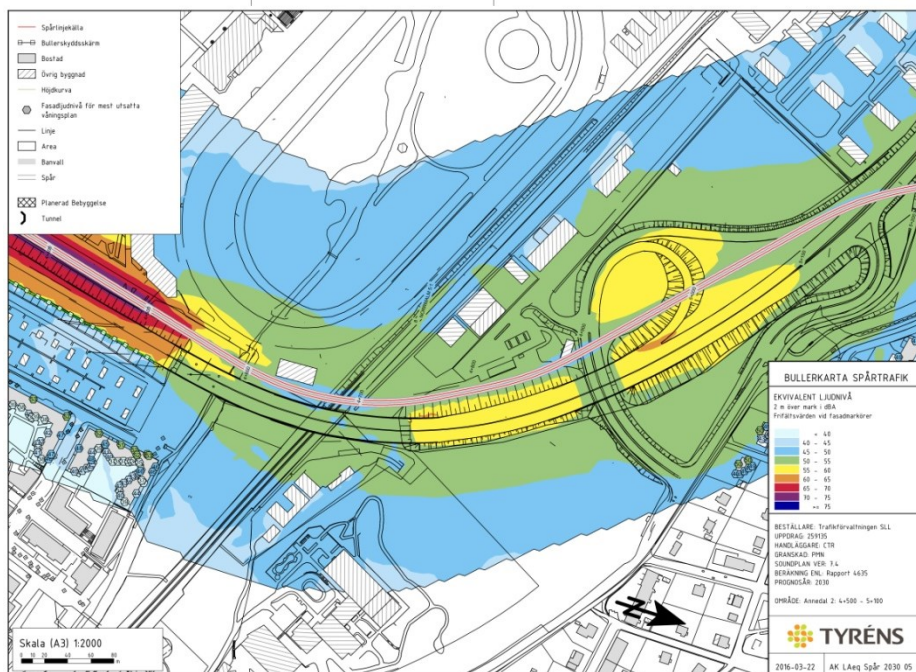
Nuläge buller

I anslutning till planområdet finns inga bostäder, endast verksamheter, vilka inte omfattas av några riktvärden för buller utomhus. Verksamhetsutövarna utsätts för höga ljudnivåer från främst vägtrafiken och Mälarbanan. Den ekvivalenta ljudnivån uppgår till 60-70 dB(A) från omkringliggande trafik utmed hela sträckan.

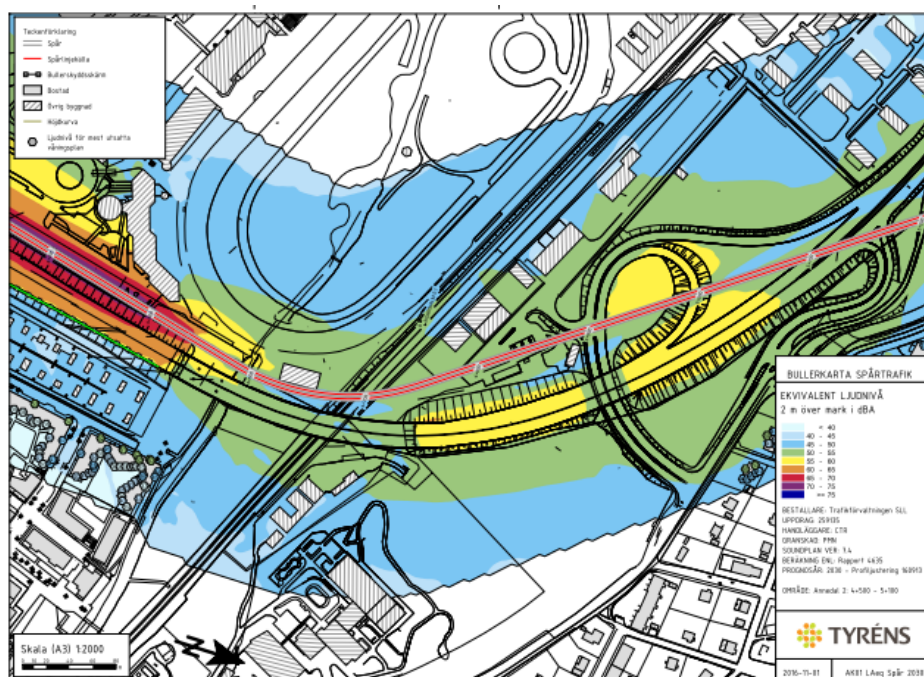
Utbyggnadsalternativet buller

Spårvägen beräknas medföra en ökning av den ekvivalenta ljudnivån som motsvarar mindre än 1 dB(A)-enhet. Utmed planområdet finns det inga bostäder som kan påverkas av buller från spårvägen.

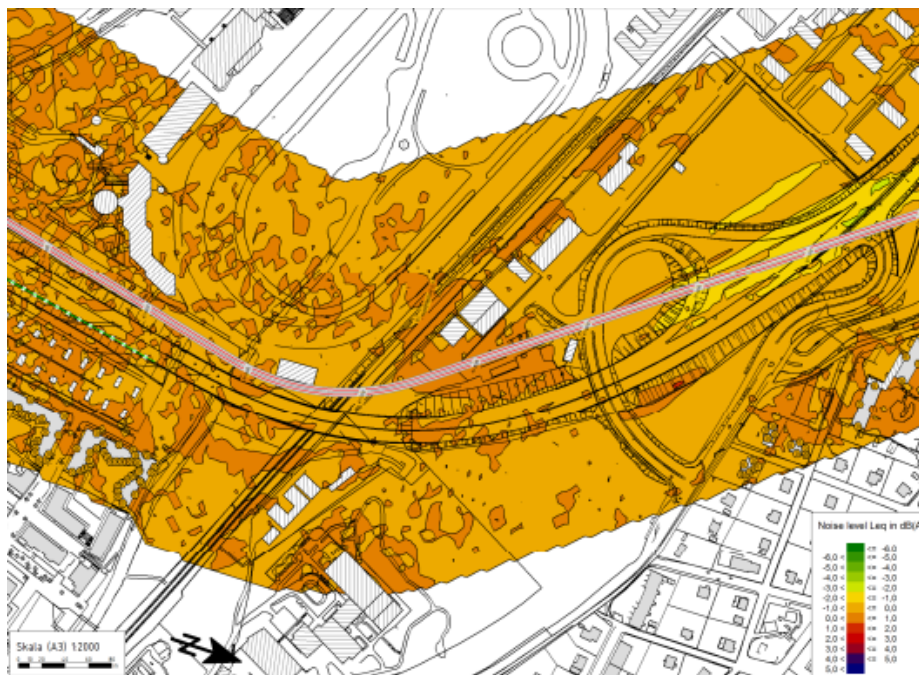
Genomförd bullerutredning visar att samma antal fastigheter påverkas av buller från spårvägen oavsett om betongbro eller samverkansbro väljs. Bullerutredningen visar också att det ingenstans skiljer mer än +/- 3 dBA-enheter. I anslutning till fastigheter eller ytor som omfattas av bullerkrav är skillnaden som högst +/- 1 dBA-enheter.



Bullerkarta som visar den ekvivalenta bullernivån 2 m över mark som genereras av spårtrafiken år 2030 för en betongbro vid Solvalla och Sundbybergskopplet.



Bullerkarta som visar den ekvivalenta bullernivån 2 m över mark som genereras av spårtrafiken år 2030 för en samverkansbro vid Solvalla och Sundbybergskopplet.



Bilden visar skillnad i buller mellan en *betongbro* och en *samverkansbro*

En separat redovisning har tagits fram av ljudnivåer från befintlig vägtrafik och planerad spårvägstrafik för fasaderna på närmast berörda kontorsbyggnad vid Solvalla travbana. Dessa resultat redovisas som bilagor till bullerutredningen. Resultaten visar på dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik om mellan 60 och 69 dBA för hela den fasad som vetter mot Ulvsundavägen och de planerade spåren. Motsvarande ekvivalenta ljudnivåer från spårvägstrafiken är 55-62 dBA. Maximala ljudnivåer (högsta för något passerande fordon) från vägtrafiken har beräknats till 60-75 dBA och motsvarande för den planerade spårtrafiken är 70-81 dBA.

Vibrationer

Spårvagnar kan orsaka vibrationer som uppkommer bland annat på grund av ojämnheter i spåren. Vibrationerna kan sprida sig i marken vidare in i byggnader där de upplevs som ljud (stomljud) eller genom känsel (komfortvibrationer). Människan är känslig för vibrationer då de kan orsaka sömnproblem och koncentrationssvårigheter. Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer som anger att nivån 0,4 mm/s inte bör överskridas i bostäder. Spridning av vibrationer på en väg eller i en byggnad kan orsaka fysisk skada på konstruktionen och grundläggningen.

Enligt den framtagna buller- och vibrationsutredningen finns risk för stomljud över 30 dB(A) inom 50 meter och vibrationer över 0,4 mm/s inom 15 meter från spår utan åtgärd. Stomljud från

spårtrafik går att åtgärda på flera olika sätt, bland annat genom att anlägga ett vibrationsisolerande skikt under spåren.

Vid travbanan i Solvalla ligger en serverhall ca 15 m från det planerade spåret. Vibrationsnivån på golvet i serverhallen har beräknats till 0,05 mm/s vilket uppfyller vibrationskriteriet. Detta är en nivå som normalt är lämplig för optiska mikroskop (400x förstoring), precisionsvägning och optiska balanser mm. De aktuella serverarna är inte känsliga för vibrationer.

Inga andra byggnader i anslutning till planområdet ligger inom riskzonen för komfortvibrationer.

Elektromagnetiska fält

Stockholms stads riktvärde för elektromagnetiska fält på årsmedelvärde är 0,4 mikroTesla (μT) för byggnader där människor uppehåller sig stadigvarande. Riktvärdet grundar sig på rekommendationer från Socialstyrelsen för att begränsa en ökad risk för leukemi. Detta värde är vägledande vid bedömning av erforderligt avstånd mellan byggnader och elanläggningar, bland annat spårvägar.

Kistagrenen drivs med 750 V likström, som inte ger upphov till växlande magnetfält. Nivån på de elektromagnetiska fälten kommer därför att vara långt under riktvärdet 0,4 μT . Dock kan ljusbågar mellan kontaktledning och strömvtagare uppstå varpå ett elektromagnetiskt fält kortvarigt uppstår. Vid Solvalla travbana finns utrustning för spelverksamheten som använder olika typer av radiokommunikation samt elektronisk kommunikation via fiberkabel. Elektromagnetiska fält kan påverka radiokommunikation vilket utretts utförligt för Bromma flygplats och jämförts med förhållandena för ATG:s spelutrustning. Bedömningen är att kommunikation inom ATG:s område på Solvalla inte kommer att störas i nämnvärd grad.

Risk och säkerhet

Ulvsundavägen är en primär transportled för farligt gods. Även på Mälarbanan går farligt gods. Primära vägnät används för genomfartstrafik och är de vägar som rekommenderas för transporter av farligt gods. Med farligt gods avses ämnen och föremål, som kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om hanteringen vid transport inte går rätt till.

Spårvägen passerar på bro över Mälarbanan på en mycket begränsad sträcka, där en olycka med farligt gods på Mälarbanan kan påverka Kistagrenen. Det betyder att sannolikheten för

olycka är mycket låg och ett mycket litet bidrag på risknivån för Kistagrenens resenärer och trafik. Vidare finns det särskilda krav på utformning och placering av bropelare för bro över järnväg för att skydda mot eventuell urspårning. Bropelare placeras så långt ifrån järnvägsspår som möjligt och dimensioneras utifrån gällande normer för att klara en eventuell påkörning.

Sammantagen föranleder närheten till Mälärbanan inga specifika säkerhetshöjande åtgärder för Tvärbanan med avseende på transporter av farligt gods.

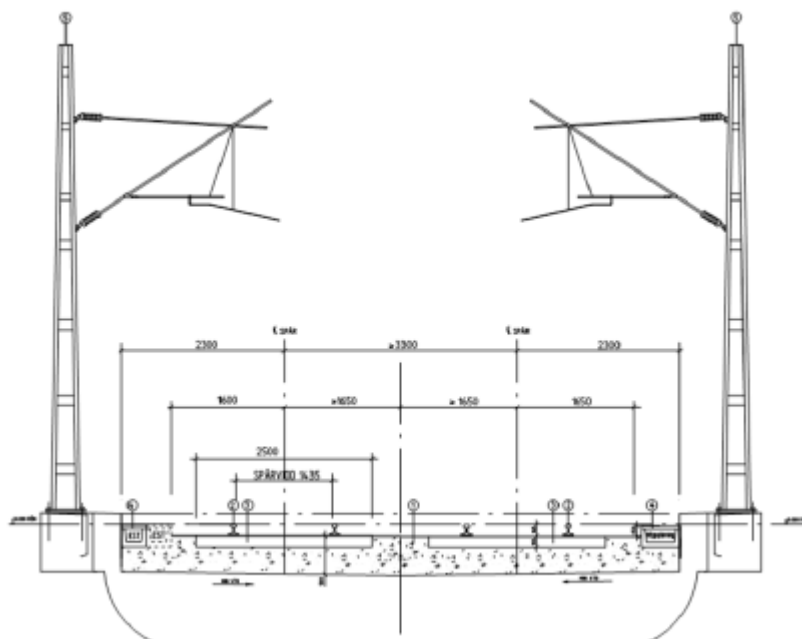
Där spårvägen går på bro finns det krav på urspårningsskydd i form av skyddsräler eller förhöjd kantbalk enligt Trafikförvaltningens säkerhetsföreskrifter. För att säkerställa detta krav har plankartan försetts med en bestämmelse om att urspårningsskydd ska finnas på den nya spårvägsbron.

För sträckan där Tvärbanan går parallellt med Ulvsundavägen (primär transportled för farligt gods) har en separat riskanalys upprättats. Riskanalysen studerar olycksrisker förknippade med de farligt godstransporter som förekommer på Ulvsundavägen. Riskanalysen väger bl.a. in sannolikheten för att en olycka med farligt gods inträffar samtidigt som en spårvagn befinner sig inom konsekvensområdet för en tänkt farligt godsolycka. Resultatet av riskanalysen visar att risknivån är acceptabel. Den sammanvägda risken är extremt låg, dels med hänsyn till låga olycksfrekvenser samt en låg sannolikhet för att olyckan ska inträffa samtidigt som en spårvagn befinner sig inom det potentiella konsekvensområdet.

När det gäller avåkning från Ulvsundavägen är befintligt vägräcke 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. Detta på grund av att en eventuell påkörningsvinkel i de allra flesta fall är långt under 90 grader. Något behov av ytterligare åtgärd bedöms inte föreligga. Avståndet mellan Ulvsundavägens bro och Tvärbanan är som minst 4 meter. Avståndet bedöms innebära att ett tillräckligt skydd erhålls när det gäller risk för spridning av vätskor.

Bron är utformad med fritt utrymme vid sidan av respektive spår, se illustration nedan. Detta utrymme ger möjlighet för resenärer att ta sig ut ur tåget och bort från eventuell brand som uppstår.

Utrymmet kan även nyttjas som insatsväg för räddningstjänsten. Normalt och mest sannolikt förfaringssätt vid brand i tåg är dock att tåget fortsätter till nästkommande station där det utryms vid plattformen.



Typsektion för den aktuella delen av tvärbanan.

Suicidrisken hanteras i de riskanalyser som definieras i Trafikförvaltningens övergripande Säkerhetsdokument och utförs enligt SÄK-0003 som beskriver hur riskanalyserna ska genomföras och dokumenteras. Analyserna genomförs fortlöpande allt eftersom spåranläggningens detaljeringsgrad förfinas i projekteringen. Analyserna syftar till att identifiera, bedöma och värdera tänkbara risker. Uppkomna risker ska därefter hanteras och åtgärdas. Detta ska dokumenteras och diarieföras enligt Trafikförvaltningens rutiner.

Kistagrenens utbyggnad bedöms totalt medföra en begränsad riskpåverkan. För ytterligare information avseende risk och säkerhet hänvisas till framtagna riskutredningar.

Störningar under byggtid

Störningar under byggskedet styrs inte av Plan- och bygglagen eller i detaljplan utan genom annan lagstiftning. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas. Den totala byggtiden bedöms bli cirka 3-4 år. Arbetena omfattar olika typer av arbetsmoment, med större eller mindre påverkan på närmiljön. Efter eventuell grundförstärkning och terrassering för banan utförs banöverbyggnad, spårläggning och el-, tele- och signalarbeten. Arbeten utförs med hänsyn till gällande föreskrifter avseende

tider, buller och vibrationer. Eventuella begränsningar av arbetstiden styrs av riktvärden för exempelvis byggbuller. I PM konfliktpunkter mellan Tvärbanan och övrig infrastruktur som tagits fram under arbetet identifieras problematiska avsnitt i samband med spårvägsutbyggnaden och föreslås hur de olika trafikslagen kan hanteras under byggtiden.

Behov av särskilda skyddsåtgärder kommer att behöva studeras vidare för de sträckor där markarbeten sker inom förorenade områden eller arbeten med miljöfarliga ämnen i anslutning till känsliga markområden.

Skillnaden mellan betongbro och samverkansbro är att med en samverkansbro kan det eventuellt undvikas att ett brostöd placeras mellan Ulvsundavägens körbanor. I vissa fall kan en samverkanskonstruktion gå något snabbare att bygga, men det är för tidigt att säga med säkerhet innan entreprenaden är upphandlad.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Trafikförvaltningen ansvarar för genomförandet av Kistagrenen samt erforderliga anpassningar av angränsande anläggningar. Kommunen ansvarar för genomförandet av nya anläggningar inom allmän platsmark. Exploateringskontoret genom sitt markägaransvar ansvarar för träffande av erforderliga avtal.

Avtal

Ett finansierings- och samverkansavtal som reglerar ansvar för utbyggnad och finansiering har upprättats mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik. I enlighet med avtalet fördelas ansvaret mellan Stockholms läns landsting och staden enligt nedan:

Stockholms läns landstings trafikförvaltning ansvarar för:

- Utbyggnad samt framtida drift och underhåll av Kistagrenen.
- Uppförande av skydd mot buller och risk som är direkt orsakade av Kistagrenen.
- Utförande av markanpassning av privata anläggningar och ledningar m.m. inom området.

- Åtgärder för att bibehålla grundvattennivån.
- I samråd med ledningsägare upprätta avtal som reglerar flytt av ledningar.
- Att ansöka om de myndighetstillstånd som krävs för utbyggnaden av Kistagrenen.
- De ändringsarbeten på av staden ägda befintliga anläggningar som t.ex. gatu- och parkmark, vilka är direkt orsakade av utbyggnaden av Kistagrenen.
- Förhandlingar med markägare och rättighetshavare om markåtkomstfrågor som beror på Kistagrenens utbyggnad.

Staden ansvarar för:

- Upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid prövning av bygglov och marklov.
- Upplåtande av erforderliga etableringsytor inom stadens mark under byggtiden.
- Godkännande av trafikanordningsplaner (TA-planer).
- Upplåtande av mark för den utbyggda Kistagrenen med teknikbyggnader
- Utbyggnad av nya anläggningar inom allmän platsmark

Ett genomförandeavtal ska upprättas mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik som mer detaljerat reglerar kostnader, ansvar, markåtkomstfrågor, tidplan, dagvattenhantering, gestaltning av södra landfästet m.m. Genomförandeavtalet ska godkännas av kommunfullmäktige innan planen antas. Staden är genom tidigare avtal medfinansiär till projektet.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 15681A och Apl BROM-155, helt upphör att gälla inom planområdet.

Nedan redovisas per stadsdel den markanvändning som gäller inom befintliga detaljplaner som planförslaget berör:

Bällsta

- Pl 5681A (1968-06-17). Spårvägen berör trafikområde för järnväg och motorväg.
- Apl BROM-155 (1929-02-02). Spårvägen tar en grön remsa i anspråk.

Den södra delen av planområdet ingår i pågående programarbete för Solvallaområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Markavvattningsföretag

Spårvägen kommer inte att påverka torrlägningsföretaget
*Sänkning av Spångaån och torrläggning av mark tillhörande
Kelvesta, Värsta, m.fl. år 1920.*

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Bromsten 9:2,
Bällsta 1:9, Bällsta 1:34 och Norrmalm 5:1.

Användning av mark

Ny kvartersmark inom planområdet utgörs av områden betecknade med T1 (spårvägstrafik), T2 (järnvägstrafik) och E1 (teknikbyggnad). Ny allmän platsmark inom planområdet utgörs av områden betecknade med GATA.

Befintlig kvartersmark saknas inom planområdet. Befintlig allmän platsmark inom planområdet utgörs av områden betecknade som TRAFIKOMRÅDE.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

Avsikten är att inte bilda någon ny fastighet för område planlagt som T1 (allmän kvartersmark för spårtrafik). Följande fastigheter berörs:

- *Bällsta 1:9*
- *Bällsta 1:34*

Planläggningen tar höjd för kommande järnvägsplan för Mälarbanan och möjliggör framtida fastighetsreglering till och därmed breddning av Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1.

Utrymme planlagt som E1 kan via tredimensionell fastighetsbildning avstyckas till en egen fastighet. Rådigheten kan också säkras genom servitut eller icke fastighetsanknutna nyttjanderätter. Följande fastigheter berörs:

- *Bromsten 9:2*

Ledningsrätter

I samband med att ledningar flyttas till nytt läge kommer även eventuella ledningsrätter att flyttas. Dessa säkerställer att ledningarna kan anläggas och bibehållas.

Servitut

Ett avtalsservitut för spårvagnstrafik upprättas mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms stad. Servitutet upprättas till förmån för en fastighet som ägs av landstinget eller AB Storstockholms Lokaltrafik belastande områden planlagda som kvartersmark T1, T2 och allmän platsmark GATA. Om område planlagt som T1 fastighetsbildas behöver rådighet ordnas för x-reservat genom servitutsbildning. Om område planlagt som T1 inte fastighetsbildas bör x-reservatets användning dock regleras/samordnas i det servitut som upplåts för Tvärbanans anläggning.

Behov av övriga rättigheter och gemensamhetsanläggningar prövas i samband med lantmäteriförrättning. Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs oftast att ett flertal rättigheter och/eller gemensamhetsanläggningar inrättas.

Ekonomiska frågor

Planarbete

Trafikförvaltningen bekostar detaljplanarbetet i enlighet med träffat planavtal.

Ledningar

Ledningsflytt föranledd av Kistagrenens utbyggnad bekostas av Trafikförvaltningen.

Gatukostnader

Trafikförvaltningen bekostar alla åtgärder på stadens trafiknät som föranletts av utbyggnaden av Kistagrenen.

Ersättning vid markförvärf/försäljning

Trafikförvaltningen ansvarar för ersättning vid markintrång föranlett av utbyggnaden av Kistagrenen.

Fastighetsbildning

Trafikförvaltningen bekostar erforderliga fastighetsbildningsåtgärder föranledda av utbyggnaden av Kistagrenen.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Trafikförvaltningen bekostar alla eventuella miljöskyddsåtgärder som krävs för att skydda befintlig bebyggelse föranlett av utbyggnaden av Kistagrenen, till exempel fönsteråtgärder.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden slutar 5 år efter att planen vunnit laga kraft.