

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen, sträckan vid Sundbybergskopplet, del av fastigheten Bällsta 1:9 m.fl., i stadsdelarna Bällsta och Bromsten i Stockholms Stad, Stockholms län, Dp 2016-07062

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	8
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	8
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	13

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen mellan Ulvsunda industriområde och Helelunda. Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-08-31 – 2016-09-28. Under granskningen har 13 skriftliga yttranden inkommit varav 11 innehåller synpunkter på planförslaget. Inga privatpersoner har lämnat något yttrande. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller frågor om riksintressen (flygplatsen och Mälarbanan), miljö kvalitetsnormer för vatten, risk och säkerhet, planbestämmelser om utformning samt krav på avtal för samordning och genomförande. En sakägare har framfört önskemål om klargöranden kring hur spårvägen kan påverka den egna verksamheten.

Inkomna synpunkter föranleder förutom smärre redaktionella ändringar följande förändringar av planförslaget:

- planbestämmelse om fri höjd över Mälarbanan ändras till 6,7 meter

Stadsbyggnadskontoret

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

- ändrad höjdsättning av bro för större flexibilitet i utformningen
- komplettering med redovisning av den flexibla höjdsättningens konsekvenser ur olika aspekter
- komplettering med utformningsbestämmelse bro där den saknats i plankartan
- minskat x-område på plankartan vid det södra landfästet
- införande av bestämmelse om att utspärningsskydd ska finnas på bro
- planbeskrivningens genomförandedel förtydligas med att det är avtalsservitut som avses upprättas mellan parterna samt med att genomförandeaftalet även inkluderar dagvattenhantering
- planbeskrivningen kompletteras angående bullernivåer för kontorsbyggnaderna vid Solvalla och bullernivåer för alternativa höjder på bron över Ulvsundavägen
- planbeskrivningen förtydligas avseende dagvattenhanteringen
- planbeskrivningen förtydligas med avseende på riskfrågor

Därutöver har underlag till detaljplanen uppdaterats och kompletterats avseende buller, risk och dagvatten, och ett särskilt PM tagits fram som sammanfattar den flexibla höjdbestämmelsens konsekvenser.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns för antagande.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra utbyggnaden av del av Tvärbanan Kistagrenen mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund. Detaljplanen omfattar sträckan från strax söder om Bällstaån till kommungränsen mot Sundbyberg i höjd med Sundbybergskopplet. Planen möjliggör även en utbyggnad för dubbelspår på bro över Bällstaån, Mälarbanan och Ulvsundavägen samt en eventuell framtida hållplats norr om Mälarbanan. Spårvägen ska binda samman de radiella stråken och öka resandet i kollektivtrafiken.

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

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2016-08-31 – 2016-09-28. 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 2016-08-31. Planförslaget visades i

Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanställning av de yttranden som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter/ krav
Statliga och regionala myndigheter och förbund			
Länsstyrelsen			x
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun			x
Storstockholms brandförsvär (SSBF)			x
SLL, Trafikförvaltningen (TF)			x
Trafikverket (TrV)			x
Luftfartsverket (LFV)			x
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar			
Exploateringskontoret och trafikkontoret			x
Stockholm Vatten, avfall		x	
Övriga remissinstanser			
Sundbybergs stad			x
ELLEVIO			x
Fortum Värme		x	
Skanova			x
Sakägare enligt fastighetsförteckningen			
Stockholms Travsällskap (STS)			x

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har följande återstående synpunkter av betydelse för länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Mälarbanan och Ulvsundaleden är två riksintressen för kommunikation. Enligt plankartans bestämmelse v2 ska lägsta höjd under bro vara 6,5 meter över mark. Trafikverket anser att bestämmelsen behöver änd-

ras till att lägsta höjd över RÖK är 6,7 meter. Vidare har Trafikverket påpekat behovet av ett avtal för att reglera ansvar och samordning mellan utbyggnaden av Mälarbanan och Tvärbanan. Ett avtal behöver vara undertecknat av Trafikverket och Trafikförvaltningen innan ett antagande av detaljplanen. Vidare behöver dagvattenreningsåtgärder säkerställas och genomföras för att inte vattenkvaliteten i Bällstaån ska påverkas negativt. Dessutom behöver skydd mot olyckor säkras, exempelvis hinder för vägfordon och brandfarliga vätskor att nå spårområdet, urspårningsskydd och skydd mot suicid.

Länsstyrelsen upplyser om att bron anläggs inom översvämningsområde och därmed är tillstånds- eller anmälningspliktig vattenverksamhet.

Trafikverket

Trafikverket påtalar att delsträckan berör två riksintressen för kommunikation, Mälarbanan och Ulvsundaleden. I samrådsskedet angavs att utbyggnaden med fler spår på Mälarbanan kommer att inledas 2017. Nu bedöms byggstarten ske först i januari 2019.

Den fria höjden för spåren under bron måste säkerställas, enligt Trafikverkets regelverk. Plankartan anger att bestämmelsen v2, lägsta fria höjd under bro ska vara 6,5 meter över mark. Denna måste ändras och ska lyda: *Lägsta fria höjd över RÖK ska vara 6,7 meter.*

Trafikverket påtalar att det inte får finnas någon risk för urspårning på bron. Denna risk är inte behandlad i tillräcklig omfattning i riskutredningen. Det behövs urspårningsskydd på bron.

Bestämmelsen GATA på sträckan norr om Mälarbanan fram till kommungränsen är svår att förstå. Trafikverket anser att det borde vara bestämmelse T1 på hela sträckan.

Trafikverket arbetar för att möjliggöra ett framtida stationsläge i korsningspunkten mellan Mälarbanan och Tvärbanan. Anläggning av plattformar ingår emellertid inte inom pågående projekt. I detaljplanen borde plattformsläget vara mer flexibelt och förlängas söderut i syfte att möjliggöra ett bekvämt byte mellan trafikslagen.

Trafikverket nämnde i yttrandet i samrådsskedet vikten av att ett avtal, som reglerar ansvaret mellan parterna, hur samordningen av utbyggnaderna ska ske samt användning av etableringsytor och arbetsområde, tecknas mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket. Detta avtal måste vara undertecknat innan detaljplanen antas och bör ingå i detaljplanehandlingarna.

Trafikkontoret och exploateringskontoret

Tvärbanebron föreslås placeras nära trafikkontorets befintliga vägbro. Det kan påverka vägbron under byggnationen av tvärbanebron

samt medföra konsekvenser för trafikkontorets förvaltning av vägbron. För att trafikkontoret ska kunna acceptera tvärbanebrons närhet till den befintliga vägbron behöver avtal gällande ansvarsfördelning, vid utbyggnaden samt drift och underhåll, tecknas innan detaljplanen antas.

Trafikkontoret och exploateringskontoret påtalar vikten av att miljön under tvärbanebron och vägbron, som kopplar samman Annedal och Solvalla, får en omsorgsfull gestaltning så att den upplevs som trygg.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad ser positivt på att arbetet fortskrider med att ta fram detaljplaner för att möjliggöra Tvärbanan Kistagrenen, som är av stor vikt för hållbara transporter och möjligheter till ny bebyggelse. Sundbybergs stad ser gärna en fortsatt satsning på gång- och cykelvägar över kommungränsen och lyfter därutöver fram vikten av nödvändiga åtgärder för att minska störande buller och vibrationer som Tvärbanan kan medföra, så att inte närboende drabbas och tillkommande bostäder i Sundbybergs stad förhindras.

Ellevio

Ellevio förutsätter att rätten för ledningar inom planområdet består med prioritet. Vid en eventuell försäljning av marken till annan part förutsätts att motsvarande rättighet säkerställs genom avtal.

Ellevio efterfrågar fortsatt effektbehov per område och totalt för Tvärbanan Kistagrenen.

Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun

Lantmäterimyndigheten påtalar att det i genomförandedelen bör förtydligas att det är avtalsservitut som avses upprättas mellan parterna för Tvärbanan.

Luftfartsverket

Luftfartsverket påtalar att detaljplaner som berör Tvärbanans Kistagren inte tar hänsyn till det arbete som sker i Radiomiljöanalysgruppen. Beslutade åtgärder i gruppen är nödvändiga för att säkerställa felfri funktion på CNS-utrustning, varpå hänsyn behöver tas till avskärningsåtgärder.

Kompletteringsyttrande daterat 2016-10-26

Luftfartsverket önskar förtydliga att Luftfartsverket, som ägare av CNS-infrastruktur, inte har något att erinra i dessa ärenden ur flyghindersynpunkt. Bromma flygplats svarar för egen del och omfattas inte av vad Luftfartsverket anför i detta avseende.

Luftfartsverket avstyrker detaljplanerna tills Radiomiljöanalysgruppens redan framtagna skyddsåtgärder framgår av detaljplanerna samt att det föreligger åtagande från Storstockholms Lokaltrafik att bekosta och införa de ytterligare åtgärder som kan behövas för att

motverka störningar på CNS-utrustning samt att införandet av dessa åtgärder omhändertas i berörda detaljplaner.

Skanova

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

SLL – Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen upplyser om att beslut om genomförande av Kistagrenen tagits av Stockholms läns landsting sedan planbeskrivningen togs fram.

Trafikförvaltningen anmärker på att en detaljplan för Bromma Blocks har angivits som förutsättning för denna detaljplan, vilket bedöms vara ovidkommande eftersom områdena ligger långt ifrån varandra.

X-området söder om Bällstaån ska minskas och börja norr om brons landfäste. På område utlagt som GATA vid möjlig hållplats samt GATA i kombination med teknikområde saknas utformningsbestämmelsen bro. Vidare anser Trafikförvaltningen, angående beskrivning av markavvattningsföretag, att namnet Spångaån bör ändras till Bällstaån, då det är detta namn som används i övriga dokumentet.

De redovisade bilderna om landfästet stämmer inte med de som Trafikförvaltningen och staden har kommit överens om.

Trafikförvaltningen kommer att anlita konstnärer för att få en hög nivå på utformningen av anläggningar, vilket kan leda till en annan utformning än den beskrivna på t ex teknikbyggnaderna.

Trafikverket har meddelat Trafikförvaltningen att det är 6,7 meter över Mälarbanans rälsöverkant som gäller som fri höjd. Trafikförvaltningen har konstaterat att det är möjligt att bygga bron utan pelarstöd i Ulvsundavägen, vilket innebär att spårprofilen måste höjas med 1,68 meter. Mot denna bakgrund föreslår Trafikförvaltningen att den föreskrivna höjden på rälsöverkant tas bort ur detaljplanen.

Trafikförvaltningen kan, genom vidare arbete och utredningar som utförts, visa att ballasten på spårvägsbron fördröjer dagvattnet tillräckligt varpå ett fördröjningsdike inte ska behövas. Utredningen visar även att krossmaterialet, som ska anläggas runt bropelare, har samma renande effekt som krossdiket vilket därmed kan utgå.

Kompletteringsyttrande daterat 2016-10-03

Trafikförvaltningen kompletterar tidigare yttrande gällande Solvallabron och anger att planbestämmelsen för användningsområde för Gata bör ändras och kompletteras så att servitutsupplåtelse för spårvägen möjliggörs. Utrymmet för spårvägstrafik bör därför läggas ut som kvartersmark.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF konstaterar att det har tagits fram en PM Risk och Säkerhet men frågar hur det ska säkerställas att de åtgärder som behövs kommer att genomföras då planbestämmelser saknas.

Det finns en risk att kontaktledningarna försvårar räddningstjänstens insatsmöjligheter till närliggande bebyggelse och hindrar utrymningsvägar m.m.

Räddningstjänstens åtkomst på/i bro- och tunnelkonstruktioner behöver beskrivas. Riskhantering och möjlighet till räddningstjänstinsatser under byggtiden behöver säkerställas.

Stockholms Travsällskap

Travsällskapet har svårt att avläsa att deras verksamhet har beaktats i de utredningar som tagits fram avseende risk, säkerhet, elektromagnetiska fält, buller och vibrationer vilket bedöms som en stor svaghet. Travsällskapet önskar därför att underlaget kompletteras och att de bereds möjlighet att yttra sig när detta är genomfört.

Stockholms Travsällskap påtalar vikten av att gestaltningen av landfästet med bro utförs med utgångspunkt att det är en viktig koppling mellan Solvalla mot Annedal och Sundbyberg. Det är viktigt att skapa en trygg och ljus miljö.

Vidare anges att det är viktigt att SL Tvärbanan tar ansvar för den långsiktiga påverkan på grundvattnet och Bällstaån. Travsällskapet önskar få hantering och reglering belyst då man inte avser att lägga T1-området i egen fastighet utan reglera markanvändningen i plan samt fastighetsrättsligt reglera servitut och teckna markåtkomstavtal.

Stockholms Travsällskap förutsätter att genomförandeavtalet reglerar Trafikförvaltningens ansvar för samordning av produktion med befintliga hyresgäster och arenaproduktion. Produktionstiden innefattar element som utgör stor påverkan för verksamheten, exempelvis buller, vibrationer, inskränkningar i mark- och byggnadsanvändning m.m. Garage/verkstad kommer att behöva ersättas på annan plats under produktionstiden och travsällskapet förutsätter att Trafikförvaltningen ansvarar för tillstånd och kostnader för den tillfälliga lösningen. Granskningshandlingen redovisar inte bropelarnas position på travsällskapets mark, i förhållande till befintliga byggnader och portar. Detta kan komma att påverka travsällskapets verksamhet.

Fortum Värme

Fortum Värme har inget att erinra.

Stockholm Vatten Avfall

Stockholm Vatten Avfall har inget att erinra.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- synpunkt om att området för spårvägen ska planläggas som kvartersmark T1
- flexibilitet i placeringen av den eventuella framtida hållplatsen norr om Mälarbanan

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riksintressen

Planbestämmelse om fri höjd över Mälarbanan ändras till 6,7 meter över RÖK enligt Trafikverkets önskemål. Beträffande urspårningsrisk se kommentar under rubriken Störningar och risker.

Spårvägens eventuella påverkan på flygplatsens CNS- (kommunikations-, navigations- och övervaknings-) utrustning hanteras av en särskild radiomiljöarbetsgrupp bestående av Luftfartsverket (LFV), Swedavia och Trafikförvaltningen. LFV och Swedavia genomför i egenskap av systemägare en riskanalys enligt respektive organisations ledningssystem där föreslagna åtgärder ska bedömas och godkännas innan spåransläggningen tas i drift. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att aktuell detaljplan på grund av avståndet till Bromma flygplats inte påverkar flygplatsens CNS-utrustning och att det därmed inte påverkar möjligheterna att anta detaljplanen. Med anledning av ett planerat trafikuppehåll på Mälarbanan sommaren 2017, som kommer att ha stor betydelse för byggandet av spårvägsbron, är det angeläget att denna detaljplan tas upp för antagande nu. Antagandet av detaljplanen för sträckan vid Bromma flygplats kommer dock att avvakta tills ett genomförandavtal tecknats mellan parterna.

Störningar och risker

Utmed den sträcka av Tvärbanan som detaljplanen omfattar finns inga bostäder som riskerar påverkas av förhöjda bullernivåer eller vibrationer på grund av spårvägen. Planbeskrivningen har dock kompletterats angående bullernivåer för Travsällskapets kontorsbyggnader och bullernivåer för alternativa höjder på bron över Ulvsundavägen.

Befintligt vägräcke på Ulvsundavägen är utifrån sin dimensionering klassat som katastrofsäkert och bedöms som tillräckligt skydd för att hindra vägfordon att nå spårområdet. Avståndet på nära fyra

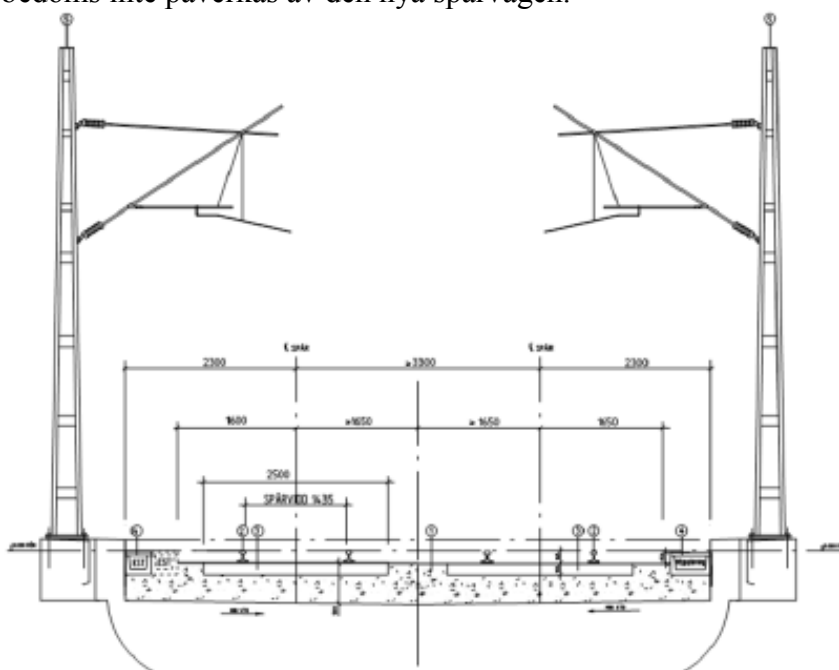
meter mellan väg- och tvärbanebro bedöms tillräckligt för att brandfarlig vätska inte ska nå spårområdet.

Trafikförvaltningens säkerhetsbestämmelser SSÄ SÄK-0001 ställer krav på att urspårningsskydd i form av skyddsräler eller förhöjd kantbalk ska finnas där spårvägen går på bro. För att säkerställa detta har en skyddsbestämmelse med lydelsen ”urspårningsskydd i form av skyddsräler eller förhöjd kantbalk ska finnas på bro” införts på plankartan.

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.

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 på tåget. 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.

Räddningstjänstens insatsmöjligheter till närliggande bebyggelse bedöms inte påverkas av den nya spårvägen.



Typsektion för den aktuella delen av tvärbanan.

Olägenheter för grannar

Trafikförvaltningen har under hand fört diskussioner med Stockholms travsällskap med anledning av deras frågor och synpunkter. Kompletterande underlag har tagits fram för förtydligande av vissa risk- och säkerhetsfrågor inklusive räddningstjänstens insatsmöjligheter. Fördjupade studier av spårvägens påverkan på befintlig kontorsbyggnad visar att elektromagnetiska fält och vibrationer inte ska innebära några störningar. Bullerpåverkan ökar marginellt jämfört med dagsläget med avseende på maximal ljudnivå, vilket schablonmässigt skulle kunna innebära ljudnivåer något över gällande nybyggnadskrav där större konferensrum eller liknande berörs. Utredningar angående fördröjning och rening av dagvatten har kompletterats och stämts av underhand med länsstyrelsen. Befintlig passage för gång och cykel under Ulvsundavägen ska byggas om och ges en attraktiv gestaltning och belysning för att öka tryggheten och säkerheten för dem som rör sig där, vilket regleras i genomförandeavtal mellan Stockholms stad och SL AB. Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning av de områden där brostöd bör undvikas. Stadsbyggnadskontoret bedömer att de frågor och synpunkter som har betydelse för planens antagande är tillgodosedda. Eventuell övrig påverkan på verksamheten, befintliga byggnader och/eller ledningar inom travsällskapets mark under produktions- och driftskede hanteras mellan parterna, Stockholms travsällskap och SL AB.

Vattenfrågor

Efter granskningen har dagvattenutredningen tydliggjorts beträffande renings- och fördröjningsåtgärder för dagvattnet. Dessa utgörs av ytlig avledning av dagvatten från broplanet till vegetationsklädda svackdiken eller översvämningssytor innan infiltration/perkolation. Genom anpassning till omgivande mark och övriga landskapsåtgärder bedöms en total yta i storleksordningen 1 000 m² nödvändig. Placering av dessa ytor behöver samordnas med brostödens och stuprörens placering, samt markens beskaffenhet och topografi. Utredningen konstaterar att med föreslagna åtgärder kan halterna av i stort sett samtliga föroreningar minska mot nuläget och planen bedöms därmed inte bidra till att försämra den redan ansträngda situation som råder i det allmänna dagvattennätet i samband med höga vattennivåer i Bällstaån/Mälaren. Föreslagna åtgärder medför även en god flödesfördröjning som gör att framtida flöden minskar jämfört med dagens situation.

För att säkerställa att föreslagna åtgärder genomförs kommer krav på att dagvattenhanteringen hanteras i enlighet med föreslagna åtgärder att skrivas in i det genomförandeavtal som tecknas mellan Storstockholms Lokaltrafik AB (SL AB) och Stockholms stad.

Planbeskrivningen har förtydligats enligt den reviderade dagvattenutredningen och med att genomförandeaftalet även hanterar dagvattenhanteringen. På plankartan vid brons södra landfäste kompletteras x-området med en egenskap ”n” med lydelsen ”ytor för dagvattenhantering får finnas”. Även användningen GATA kompletteras med samma lydelse.

Planinnehåll

I arbetet med detaljplanen har det inte funnits utrymme för fördjupade studier av eventuell framtida hållplats. Ett område har redovisats för möjlig hållplats där spårgeometrin och förhållandena i övrigt tillåter det. Det har inte varit möjligt att förlänga området söderut då avståndet mellan broarna blir för litet för att rymma en plattform.

Riktlinjer för gestaltning av gc-vägen under den nya spårvagnsbron och Ulvsundavägen hanteras i genomförandeaftal som tecknas mellan SL AB och staden. Planbeskrivningen har uppdaterats med nya principbilder för gestaltningen av området.

Stockholms stad ser positivt på en fortsatt dialog med Sundbybergs stad kring satsningar på gång- och cykelvägar över kommungränsen.

Planbestämmelser och genomförandefrågor

Utgångspunkten i planeringen av spårvägen är att den planläggs som allmän plats, GATA, där den passerar över, under eller inom befintliga områden för trafik, och som trafikområde, T, där den passerar över kvartersmark. Stadens avsikt är att någon egen fastighet för spårvägen inte ska bildas utan att rättigheten för spårvägen säkerställs genom servitut. Planbeskrivningens genomförandedel förtydligas med att det är avtalsservitut som avses upprättas mellan parterna.

X-området söder om Ballstaån minskas något på plankartan.

Utformningsbestämmelse bro saknas på några ställen i plankartan, som kompletteras. För att medge olika alternativ till utformning av bron ges den en mer flexibel höjdsättning genom att föreskriven höjd över rälsöverkant anges med ett minimi- och ett maximimått.

Vid behov av flytt eller annan påverkan på befintliga ledningar bekostas nödvändiga åtgärder av byggherren. Försäljning av marken är inte aktuell, men skulle det ske får rättigheter för ledningar bevakas i samband med lantmäteriförrättningen.

Avtalsfrågor

Innan detaljplanen antas ska avtal vara tecknat mellan Storstockholms Lokaltrafik AB och Trafikverket avseende ansvar och

samordning vid utbyggnaden av Tvärbanan och Mälarbanan. Avtal ska också vara tecknat mellan SL AB och Stockholms stad avseende ansvarsfördelning vid utbyggnad samt i driftskede när det gäller eventuell påverkan på befintlig vägbro. I genomförandeaftet mellan SL AB och Stockholms stad hanteras även frågor kopplade till gestaltningen av landfästet för spårvagnsbron söder om Bällstaån samt till hanteringen av dagvatten från bron.

Byggskedet

Då bygganmälan görs åläggs byggaren (vid byggsamråd) att vidta nödvändiga åtgärder enligt gällande lagar och förordningar samt informera boende om detta behövs. Vid byggtiden för spårvägens anläggningar kommer Trafikförvaltningen ha en kontrollansvarig som ser till att alla myndighetskrav uppfylls. Kontroller av närliggande bebyggelse kommer utföras både innan, under och efter bygget. Krav som ska uppfyllas gäller bland annat arbetsmiljö, hantering av miljöfarliga rivningsmassor, buller och damm. Tidpunkter för leveranser, transporter och byggarbete ska styras så att störning för berörda minimeras. Vid behov kommer vibrationsmätare sättas upp på grannhusen och en besiktning av närliggande hus ska göras före och efter eventuella sprängningar. Berörda kommer också informeras innan arbetet med bron påbörjas.

Räddningstjänstens framkomlighet förbi och inom arbetsplatser utmed sträckan hanteras i trafikförordningsplaner, som godkänns av väghållaren, respektive arbetsplatsdispositionsplaner (ADP-plan) som entreprenören är skyldig att upprätta.

Övriga frågor

I planbeskrivningen har den detaljplan för Bromma Blocks som inkluderar en mindre del av Tvärbanan angivits som förutsättning för planläggning av Tvärbanan som helhet. Den är på så sätt relevant även för denna detaljplan. Benämningen Spångaån förekommer i planbeskrivningen endast som del av namnet på ett torrlägningsföretag.

Planbeskrivningen uppdateras med att ett genomförandebeslut för tvärbanan nu är fattat av landstinget. Planbeskrivningen har även kompletterats med en illustration om var bropelare inte kan placeras.

Fråga från Ellevio om effektbehov för spårvägen har förts vidare till Trafikförvaltningen som är verksamhetsutövare.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att inga synpunkter inkommit under samråd eller granskning som motsätter sig en utbyggnad av spårvägsbron och därmed Kistagrenen i sak. Däremot har en intressekonflikt identifierats angående hanteringen av åtgärder för att säkerställa Bromma flygplats CNS-utrustning. Kontoret anser att denna fråga hanteras i detaljplanen för Kistagrenens sträckning vid Bromma flygplats där åtgärderna kommer att vidtas. Enligt kontorets mening ska nödvändiga åtgärder vara säkerställda innan den planen antas.

Inkomna synpunkter i övrigt föranleder vissa kompletteringar och justeringar av planbestämmelser, bland annat för att tillgodose riksinteresset Mälarbanan och tydliggöra hantering av risker och omhändertagande av dagvatten. Även planbeskrivningen har förtydligats avseende riskfrågor, dagvattenhantering, avtal och fastighetsrättsliga frågor och kompletterats med uppgifter om bullernivåer. Kontoret bedömer därmed att detaljplanen är tillräckligt tydlig för att bemöta de frågor och osäkerheter som lyfts fram.

Med ovanstående ändringar genomförda föreslår kontoret att förslaget till detaljplan godkänns för antagande.

Karin Norlander
planchef

Stefan Modig
stadsplanerare