

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Bromma flygplats, del av fastigheten Ulvsunda 1:1 i stadsdelen Riksby, Dp 2016-07368

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	1
Synpunkter inkomna under granskningen	2
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	9
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	11

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av en del av Tvärbanan Kistagrenen mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund. Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-08-31-2016-09-28. Under granskningen har 12 skriftliga yttranden inkommit varav 11 innehåller synpunkter på planförslaget. Inga privatpersoner har lämnat något yttrande. 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 en alternativ dragning av sträckan.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra utbyggnaden en del av Tvärbanan Kistagrenen mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund. Detaljplanen omfattar sträckan mellan Bromma Blocks och hållplats Bromma flygplats. Planen möjliggör även för en utbyggnad av dubbelspår samt ett hållplatsläge inom Stockholm stad.

Förutom själva utbyggnaden av spåren skapas förutsättningar för spårtekniska anläggningar så som elinstallationer, kontaktledningar, teknikbyggnader samt uppförande av stödmurar. Detaljplanen skapar även förutsättningar för gång- och cykelväg vid hållplats,

uppförande av elnätsstation samt rivning av en byggnad inom planområdet.

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 granskningen

Nedan redovisas en sammanfattning av de 12 skrivelser med synpunkter som inkom under granskningen. 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
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar			
Exploateringskontoret och trafikkontoret			x
Stockholm Vatten Avfall		x	
Stadsmuseet			x
Övriga remissinstanser			
ELLEVIO			x
Skanova			x

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen gör bedömningen att kommunen behöver säkerställa skydd av CNS-utrustningen mot elektromagnetisk strålning för att tvärbanan inte ska påverka flygplatsens tekniska system för kommunikation samt dagvattenreningsåtgärder, för att inte negativt påverka vattenkvaliteten i Bällstaån. Vidare behöver skydd mot olyckor säkerställas.

Länsstyrelsen efterfrågar en redovisning av vilken typ av avbrott/skada som ett 100-årsregn kan ge upphov till och vilka åtgärder som har övervägts för att hantera en sådan händelse.

Flygplatsen är ett riksintresse för kommunikation, däribland ingår CNS. Det behövs en planbestämmelse för skydd av CNS-utrustning. SAAB:s förslag på avskärmning är inte lämplig ur ett verksamhetsperspektiv, varpå en utredning behövs. Länsstyrelsen understryker att det behövs en, för båda parter, acceptabel lösning innan ett antagande av detaljplanen. Bedömningen är att markintrånget inte innebär påtaglig skada på riksintresset för kommunikation. Alla funktioner behöver emellertid vara fullt ersatta innan spårutbyggnaden.

Länsstyrelsen påtalar att det behövs en utvecklad planbeskrivning och illustration för tydligare förståelse för gång- och cykeltrafikförbindelser samt trafikflöden.

Det behöver säkerställas att flygplatsen har kvar sin fulla funktion under byggtiden.

Trafikverket

Trafikverket påtalar att det finns många oklarheter kring hur riksintresset ska kunna tillgodoses och inte skadas då planen endast omfattar en del av Kistagrenens sträckning längs flygplatsområdet. I riksintresset ingår tekniska system för kommunikation, navigation och övervakning vilka riskerar att störas. En planbestämmelse om skyddet för CNS-utrustningen, mot elektromagnetisk strålning, måste föras in.

Detaljplanen gör intrång i riksintresset Bromma flygplatsområde och det bör framgå vilka delar av området som måste utgå och hur ersättningen för dessa är tänkt att hanteras. Det kan vara motiverat att utreda en alternativ dragning mot bakgrund av att kostnaderna för förlorade funktioner, beräknade till 330 miljoner kronor, enligt Swedavias förstudie, överstiger de 100-150 miljoner kronor som merkostnaden för en alternativ dragning bedömdes till, enligt Swedavias yttrande 2011.

Planbeskrivningen bör kompletteras så att det framgår hur trafikflödena till och från flygplatsen är tänkta att gå efter spårutbyggnaden. Flygplatsen måste ha kvar sin fulla funktion även under byggperioden. Detta bör lämpligen regleras i avtal. I övrigt hänvisar Trafikverket till Swedavias yttrande med bilagor.

Trafikkontoret och exploateringskontoret

Trafikkontoret och exploateringskontoret föreslår att Tvärbanan placeras längs med flygplatsinfarten samt att avgränsningen, mellan spår- respektive flygplatsområde, samordnas i syfte att undvika outnyttjad mark mellan de två. Vidare påtalas att det är viktigt med samordning för en fungerande avgränsning mellan flygplatsens respektive trafikförvaltningens ansvarsområden. Det är viktigt att avgränsningen möjliggör att stationen fungerar även när flygplatsen är stängd.

Swedavia

Mark

Swedavia påtalar att flygplatsens evakuerade mark måste ersättas på ett ställe som är lämpligt för berörda funktioner. Ersättning av mark måste avtalas.

Markanvändningen intill stationen behöver klargöras med anledning av planerade gång- och cykeltrafikförbindelser. Marken ingår i det befintliga markarrendet och behöver justeras som en konsekvens av detaljplanen.

Buller

Bullerskärm måste utföras längs hållplatsen så att inte bullret förstärks mot Mariehäll och att inte vindtryck från motorer stör allmän och offentlig yta.

Kommunikation

Swedavia delar de ställningstaganden LFV förmedlar med tillägg att den i SAAB:s rapport föreslagna skärmningen kan bli svår att realisera. Av detta skäl bör skärmning vid tåg utgöra det primära alternativet. Swedavia understryker krav på att dessa åtgärder vidtas innan start av tågtrafik samt att dimensioneringen baseras på den högre störningsnivån som norm för tågtrafik medger.

Skalskydd

Skalskydd måste vara i funktion när Tvärbanan är färdigbyggd samt under anläggningstiden, i enlighet med luftfartslagen. Detta gäller både på land och i luften.

Infrastruktur

Kapaciteten på befintliga kulvertar och försörjningar måste utredas för statisk och dynamisk belastning där spårvägen korsar över. Vissa rör, ledningar, kulvertar m.m. måste läggas om. Alla system är inte dokumenterade och det måste säkerställas var installationerna är innan utschaktning påbörjas. Flygplatsledningen kan ställa krav om hur schaktning och grävning ska genomföras.

Försörjningar till flygplatsen ägs av andra. Swedavia förutsätter att eventuella ingrepp i försörjningsgångar avklaras med respektive ägare. Godkänd säkerhetsbevisning måste tillhandahållas innan överlämnande. Samtliga system måste vara i oavbruten och kontinuerlig funktion.

Översvämning

Grundvattennivån ligger nära terrängytan i lågpunkterna. Tvärbansens påverkan vid stor nederbörd (100-årsregn) bör utredas.

Kapacitet

Det måste säkerställas att flygplatsen har tillräcklig kapacitet för trafik till och från flygplatsen, både under anläggningsperioden och i löpande drift. En egen utredning och genomförbarhetsstudier måste tas fram som underlag inför åtgärder.

Vägens bredd minskas vilket innebär förlorad kapacitet avseende trafikflöden och taxizoner som måste ersättas.

Infartsvägen under anläggningstiden måste säkerställas (endast två meter bred). Den förlorade kapaciteten och driftfunktionalitet måste säkras.

Antikvariska konsekvenser

Antikvariska konsekvenser vid rivning av de kulturhistoriskt klassificerade byggnaderna inom flygplatsen måste förtydligas.

Risikanalyser

Det måste säkerställas att dagens säkerhetsnivå uppfylls. Följande områden bör utredas:

- Elektromagnetiska fält och dess påverkan på radiomiljö.
- Säkerhetsbevisning gentemot Transportstyrelsen som identifierar flygsäkerhetsrisker och riskåtgärder.
- Byggnad B025 är central för driften av flygplatsen. Urspårningsrisk, risk för kollision, säkerhetsavstånd till stoppblock m.m. måste utredas.
- Om flygplatsens driftsfunktioner kan bibehållas med hänsyn till minskat markutrymme.
- Krav på säkerhetsavstånd till bränslelager.
- FOD (Foreign Object Damage) måste beaktas vid drift av spår och hållplats samt under anläggningstiden. Sand, grus, lösa föremål m.m. som kan föras med vinden och skada flygplan, motorer måste motverkas.

- Höjdrestriktioner även under anläggningstiden (ex. byggkranar).
- Farliga, störande och missvisande ljus måste avlägsnas eller skärmass av.

Stängsel

Flygplatsområdet ska alltid vara inhägnat och det är viktigt att detta säkerställs. Flygplatsen ska, inom flygplatsområdet och inom ramen för verksamheten, vidta åtgärder till förstärkt skydd för byggnader, andra anläggningar, områden och andra objekt mot sabotage, terrorismhot enligt 2§ lagen (2003:148) om straff för terroristbrott, spioneri samt grovt rån.

Avslutande kommentar

Swedavia förutsätter följande:

- Att Tvärbanan inte medför hinder för trafiken på flygplatsen.
- Att trafikkapaciteten inte försämras.
- Att eventuella negativa konsekvenser, som påverkar flygplatsens miljötillstånd, omhändertas och säkerställs i detaljplanearbetet.
- Att markintrånget minimeras, både i färdigt läge och under anläggningsperioden.
- Att alla ekonomiska konsekvenser, som Tvärbanan påför flygplatsen, bekostas av Tvärbanan Kistagrenen.

Kommentarer utanför detaljplaneområdet

Swedavias yttrande omfattar även kommentarer och synpunkter utanför detaljplaneområdet. Förstudien visar kostnader och tidsplan för evakuering, ersättning för nya lokaler, spårkorridorers lokalisering, bullerskärm, utredning om konsekvenser för funktioner i byggnader som ska rivas m.m.

Lantmäteriet

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

Skanova

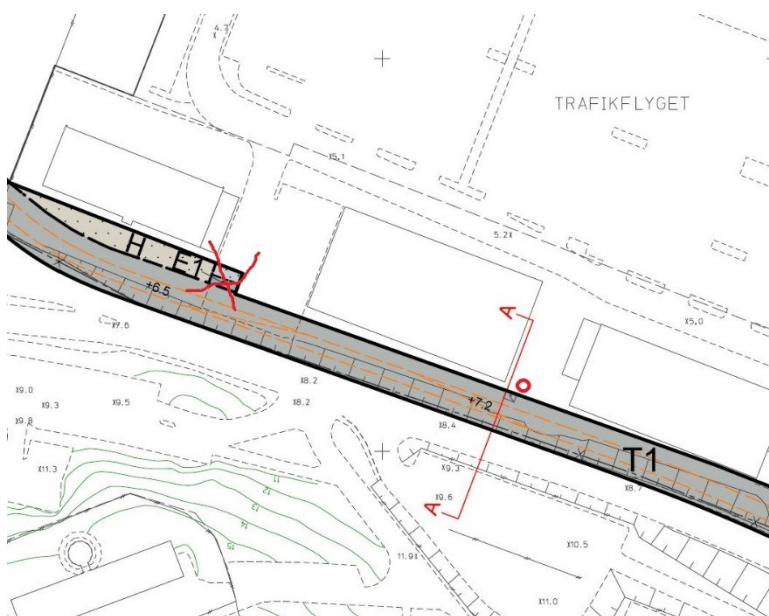
Skanova önskar så långt som möjligt behålla nuvarande ledningar i befintligt läge. Omflyttningar ska bekostas av exploatören.

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 säker-

Ellevio

Ellevio AB förutsätter att rätten för ledningar inom planområdet består. Vid eventuell försäljning av marken till annan part, förutsätts att motsvarande rättighet säkerställs genom avtal. Ellevio regionnät efterfrågar fortsatt effektbehov. Vad gäller lokalnät behöver nätstationen i planen flyttas något (se nedan skiss). Det är viktigt att hela E-området kan disponeras för byggnad och att ytan är tillräckligt stor. Planområdets E1 är mindre än vad som begärts vid samråd. Ellevio föreslår att E-området flyttas, utvidgas och att begränsningen av markens bebyggande tas bort.



Ellevio skiss nätstation placering.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen påtar att det finns ett visst behov av att stängsla in spårområdet där spåren går i befintlig marknivå vid den så kallade Gula hangaren. I övrigt inget särskilt behov av att stängsla in.

Plankorsningarna vid hållplatsen bör föras med ljud- och ljussignal, så kallad wig-wag.

Konstnärer kommer att anlitas för hög nivå på utformning av bland annat teknikbyggnaderna. Detta kan leda till en annan utformning än den beskrivna.

Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med utredarna, SLL, Luftfartsverket och Swedavia för att klarlägga behov av eventuella skyddsåtgärder. Möjliga skyddsåtgärder är stängsel, justering av

brusnivån samt en ny mast samt åtgärder utifrån Luftfartsverkets egen riskanalys.

Urspårningsskydd sker i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF konstaterar att det har skett en riskidentifiering men frågar hur det ska säkerställas att de åtgärder som behövs kommer att genomföras.

Det finns en risk att kontaktledningar 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.

Stadsmuseet

Stadsmuseet påtalar att Bromma flygplats är en kulturmiljö. Även om byggnaderna är klassificerade var för sig ligger en stor del av det kulturhistoriska värdet i området som helhet. Funktionsbyggnader som t.ex. brandstation, garage, grindvaktstugan är av betydande vikt. Det framgår inte varför grindvaktstugan ska rivas och varför en flytt inte är möjlig. Stadsmuseet efterfrågar en grundlig teknisk besiktning av byggnadernas skick samt en redogörelse för på vilket sätt detta påverkar en eventuell flytt.

Stockholm Vatten Avfall

Stockholm Vatten Avfall har inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Störningar och risker

Efter granskning har en riskanalys tagits fram av Luftfartsverket och Swedavia gällande spårvägens eventuella påverkan på flygplatsens CNS-utrustning. Planbeskrivningen har uppdaterats angående detta. En bestämmelse om skydd mot elektromagnetisk strålning från spårvägens kontaktledning har införts på plankartan. Innan detaljplanens antagande ska ett genomförandeavtal tecknas mellan SL och Swedavia.

Sträckan för aktuell detaljplan innehåller ingen bro eller tunnel.

Byggskedet hanteras inte i detaljplan. I samband med utbyggnaden kommer ett kontrollprogram att upprättas som visar på hur byggnationen ska gå till gällande körvägar, åtkomst m.m.

Risk PM har efter granskning uppdaterats med tvärbanans påverkan på flygplatsen. Utredningen visar att tvärbanan inte påverkar flygplatsens drift och funktion.

Dagvatten

Efter granskningen har dagvattenutredningen kompletteras beträffande renings- och fördröjningsåtgärder för dagvattnet samt åtgärder för hantering av 100-årsregn. Det har även förtydligats i planbeskrivningen.

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 Trafikförvaltningen och Stockholms stad. Planbeskrivningen har förtydligats med att genomförandeavtalet även hanterar dagvattenhanteringen.

Planbestämmelser och genomförandefrågor

Åtgärder mot störningar på flygplatsens CNS-utrustning har förts in i planbeskrivningen.

En bestämmelse om skydd mot elektromagnetisk strålning från spårvägens kontaktledning med lydelsen *"Avskärmande stängsel till skydd mot störningar på flygplatsens kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning ska utföras enligt sid 30-31 i planbeskrivningen."* har införts på plankartan.

Elnätsstationens läge justeras på plankartan och önskad utvidgning av E1-område tillgodoses enligt överenskommelse mellan Ellevio och SL.

Plankartan lämnar utrymme för bullerskärm mellan flygplatsområdet och spårvägen. Plankartan har uppdaterats med en illustrationslinje med bullerskärmens läge samt eventuellt skyddsstängsel för elektromagnetisk strålning.

Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats med att det är avtalsservitut som avses upprättas mellan parterna.

Ersättning av mark och eventuell påverkan under byggskedet avtalas mellan Swedavia och Trafikförvaltningen. Detta har förtydligats i planbeskrivningens genomförandedel.

Övriga frågor

Planbeskrivningen har uppdaterats med nya illustrationer som tydliggör gång- och cykelkopplingar.

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

Vid behov av flytt eller annan påverkan på befintliga ledningar bekostas nödvändiga åtgärder av exploitören.

Tvärbanans sträckning styrs av en mängd olika hänsynstaganden. Det har inte varit möjligt att, med rimliga konsekvenser i övrigt, dra spåren på ett sådant sätt att grindvaktstugan inte påverkas. Trafikförvaltningen tänker sig en rivning av byggnaden men det finns inget som förhindrar att den flyttas till en annan plats. Planbeskrivningen har förtydligats med att den kan rivas eller flyttas. Gällande rivning av övriga byggnader inom flygplatsområdet hanteras det i detaljplanen för etapp Solvalla.

Beträffande Swedavias frågor rörande markanvändning av parkeringen i anslutning till hållplatsen kan konstateras att arrendet har upphört. Marken som ligger utanför planområdet kommer på sikt att integreras i Bromma Blocks.

Skalskydd förutsätts inte påverkas under byggskedet och efter driftsättningen av Kistagrenen.

Ledningssamordning har pågått under tiden sedan granskning där alla frågor som rör ledningar hanteras i avtal mellan parterna.

Ombyggnad av vägar och annan infrastruktur under och efter byggskedet hanteras i avtal mellan parterna.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att inga synpunkter inkommit under samråd eller granskning som motsätter sig en utbyggnad av Kistagrenen fram till hållplats Bromma flygplats i sak.

Inkomna synpunkter föranleder dock en flytt av elnätsstation och komplettering med skyddsbestämmelse för hantering av elektromagnetiska fält (för att undvika påverkan på flygplatsens CNS-utrustning). Därtill har planbeskrivningen förtydligats avseende dagvattenhantering samt avtals- och fastighetsrättsliga frågor. Kontoret bedömer därmed att detaljplanen är tillräckligt tydlig för att bemöta de frågor och osäkerheter som lyfts fram.

Kontoret anser att ovanstående förändringar inte är av sådan karaktär att ny granskning behöver genomföras. Kontoret föreslår därför att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och lämnar över det till kommunfullmäktige för antagande.

Karin Norlander
planchef

Stefan Modig
stadsplanerare